

INFORMACJE I MATERIAŁY

MAŁGORZATA ANNA NESTEROWICZ

AKTUALNOŚCI Z ZAKRESU EUROPEJSKIEJ LEGISLACJI MORSKIEJ: JESIEŃ 2008–LATO 2009

*Trzeci pakiet ustawodawczy dotyczący bezpieczeństwa morskiego
– ostateczne wersje tekstów uzgodnione w grudniu 2008 r.*

W listopadzie 2005 r. Komisja Europejska przedstawiła siedem wniosków ustawodawczych dotyczących tematyki bezpieczeństwa morskiego (jeden z tekstów został następnie podzielony na dwa, co w sumie dało osiem wniosków ustawodawczych). Wnioski były następujące:

- 1) Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zgodności z wymaganiami odnoszącymi się do państwa bandery¹;
- 2) Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich² podzielony następnie na Wniosek dotyczący dyrektywy ustanawiającej wspólne reguły i normy odnoszące się do organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich i Wniosek dotyczący rozporządzenia ustanawiającego wspólne reguły i normy odnoszące się do organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach;
- 3) Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie kontroli państwa portu³;
- 4) Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków⁴;

¹ KOM(2005) 586 wersja ostateczna — 2005/0236 (COD).

² KOM(2005) 587 wersja ostateczna — 2005/237 (COD).

³ KOM(2005) 588 wersja ostateczna — 2005/0238 (COD).

⁴ KOM(2005) 589 wersja ostateczna — 2005/239 (COD).

- 5) Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej podstawowe zasady regulujące postępowanie dochodzeniowe w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywy 1999/35/WE i 2002/59/WE⁵;
- 6) Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków⁶;
- 7) Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów⁷.

Pierwsze czytanie Parlamentu Europejskiego odbyło się 29.03.2007 r. w odniesieniu do sześciu projektów i 25.04.2007 r. w odniesieniu do dwóch projektów. Następnie, **6.06.2008 r.** Rada Europejska przyjęła tzw. wspólne stanowisko co do sześciu projektów i 9.10.2008 r. w odniesieniu do pozostałych dwóch projektów, uznanych za najbardziej kontrowersyjne, tj. dyrektywy w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów i dyrektywy w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery. W międzyczasie drugie czytanie Parlamentu Europejskiego odbyło się **24.10.2008 r.** i dotyczyło sześciu „łatwiejszych” projektów. Jako że Rada nie była gotowa zaakceptować poprawek Parlamentu, zwołany został Komitet Pojednawczy, który zebrał się 8.12.2008 r., poprzedzony wieloma nieformalnymi spotkaniami pomiędzy przedstawicielami Rady, Parlamentu i Komisji w okresie od sierpnia do grudnia 2008 r. W rezultacie Komitet Pojednawczy doszedł do kompromisu w sprawie wszystkich ośmiu tekstów (dwa ostatnie teksty nie zostały już poddane drugiemu czytaniu w Parlamencie). Akty ustawodawcze przyjęto więc w takiej formie, jaka została uzgodniona na Komitecie Pojednawczym w **grudniu 2008 r.**, a więc z wieloma zmianami w odniesieniu do początkowych propozycji Komisji. W **kwietniu 2009 r.** zostały one publikowane w Dzienniku Urzędowym UE⁸.

Protokół zmieniający Konwencję HNS w ramach Grupy Roboczej Funduszu IOPC

Na posiedzeniu Zgromadzenia Funduszu IOPC w październiku 2007 r. w Londynie utworzono grupę roboczą, której celem miało być wprowadzenie zmian do Konwencji HNS (Międzynarodowej Konwencji o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkodę związaną z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych), przyjętej w 1996 r., ale wciąż nieobowiązującej ze

⁵ KOM(2005) 590 wersja ostateczna — 2005/240 (COD).

⁶ KOM(2005) 592 wersja ostateczna — 2005/0241 (COD).

⁷ KOM(2005) 593 wersja ostateczna — 2005/242 (COD).

⁸ Dz.Urz., L 131 z 28.05.2009 r.

względem na niewystarczającą liczbę ratyfikacji. Grupa przedstawiła projekt Protokołu, który był obiektem dyskusji na posiedzeniach zgromadzenia Funduszu w marcu i czerwcu 2008 r. Główne zmiany dotyczyły: składania raportów w odniesieniu do substancji HNS sprowadzanych w kontenerach, definicji osoby odpowiedzialnej za wpłaty do Funduszu z tytułu transportu substancji LNG morzem i kwestii zalegania przez niektóre państwa-strony z raportami do Funduszu o ilości substancji sprowadzanych morzem.

Tekst został przekazany do Komitetu Prawnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Komitet prawny rozpatrzył projekt na obradach w **listopadzie 2008 r.** Dyskusje dotyczyły głównie osoby odpowiedzialnej za wpłaty do Funduszu z tytułu transportu substancji LNG: przyjęto, że odpowiedzialny będzie nadal posiadacz ładunku przed jego rozładowaniem, ale odbiorca ładunku będzie ponosił odpowiedzialność pomocniczą, gdyby pierwszy podmiot nie miał siedziby w państwie-stronie. Następnym krokiem będzie zwołanie konferencji dyplomatycznej w celu przyjęcia Konwencji, prawdopodobnie w 2010 r., choć data nie jest jeszcze znana.

Wniosek Komisji o przyjęcie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw pasażerów podróżujących drogą morską i wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 w sprawie współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów prawa w zakresie ochrony konsumentów⁹

W **grudniu 2008 r.** Komisja przedstawiła wniosek o przyjęcie nowego rozporządzenia, które miałyby zapewniać minimalne prawa pasażerom podróżującym morzem lub wodami śródlądowymi. Rozporządzenie zawiera cztery główne elementy:

- Ustanawia zasadę niedyskryminacji w odniesieniu do osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, przewiduje obowiązek zapewnienia tym osobom pomocy w porcie i na statku bez dodatkowych kosztów oraz ustanawia prawo do odszkodowania w razie zagubienia lub uszkodzenia wózków inwalidzkich i innego sprzętu ułatwiającego poruszanie.
- Definiuje obowiązki przewoźników w wypadku przerwania podróży w związku z jej odwołaniem lub opóźnieniem: posiłki, zakwaterowanie, dalszy transport i odszkodowanie.

⁹ KOM(2008) 816 wersja ostateczna – 2008/0246 (COD).

- Nakłada na przewoźników i odpowiednie organy portowe obowiązek informowania pasażerów podróżujących drogą morską i wodną śródlądową o ich prawach.
- Zawiera przepisy dotyczące procedury rozpatrywania skarg.

Dyrektywa znajduje się obecnie na etapie pierwszego czytania w Parlamencie Europejskim.

Kapitan Mangouras przeciwko Hiszpanii

– wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka w Sztrasburgu z dnia 8.01.2009 r.¹⁰

Kapitan Mangouras, obywatel grecki, był kapitanem statku *Prestige*, kiedy ten zatonął w listopadzie 2002 r. u wybrzeży Hiszpanii i spowodował rozległe zanieczyszczenie wybrzeża hiszpańskiego, francuskiego i portugalskiego. Zanieczyszczenie wynikało z wypuszczenia do morza około 70 tys. ton oleju. Władze hiszpańskie zarzuciły kapitanowi statku popełnienie wykroczeń przeciwko środowisku i zasobom naturalnym i umieściły go w areszcie, z którego wyszedł dopiero po 83 dniach i po zapłaceniu kaucji w wysokości 3 milionów euro przez ubezpieczyciela właściciela statku „*Prestige*” – London Steamship Owners’ Mutual Insurance. Kapitan wrócił do Grecji, a postępowanie karne przeciwko niemu w Hiszpanii jest wciąż w zawieszeniu.

Europejski Trybunał Praw Człowieka w swoim wyroku z dnia 8.01.2009 r. nie stwierdził w niniejszej sprawie naruszenia Konwencji Praw Człowieka. Stwierdził, że sprawa była rezultatem wzrastającej świadomości o zagrożeniach środowiska morskiego i powagi zanieczyszczenia spowodowanego przez statek „*Prestige*”. Ponadto, w Europie i na świecie wzrasta dążenie do identyfikacji osób odpowiedzialnych za zanieczyszczenia w celu nałożenia na nich kar. Kapitan spędził w areszcie krótszy czas niż inni podejrzani w wielu podobnych sprawach. Ustalona kaucja była wysoka, ale jej celem nie było zmuszenie kapitana do zapłacenienia, ale ubezpieczyciela, na podstawie umowy wiążącej go z właścicielem statku, jak to się też stało.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów

– *Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.*¹¹

W **styczniu 2009 r.** Komisja Europejska przedstawiła Komunikat, który nakreślił główne strategiczne cele europejskiego systemu transportu morskiego do

¹⁰ Wniosek nr 12050/04, wyrok 14/01/2009, zob. <http://www.echr.coe.int/echr/>.

¹¹ KOM/2009/0008 wersja ostateczna.

2018 r. oraz wskazał podstawowe obszary wymagające działań na poziomie europejskim dla wzmocnienia konkurencyjności tego sektora.

Pomiędzy wyznaczonymi celami znajdują się:

- poprawa ekologiczności transportu morskiego,
- ciągły nacisk na działania dążące do poprawy bezpieczeństwa morskiego,
- ochrona transportu morskiego przed zagrożeniem terrorystycznym,
- nadzór morski: rozwój systemów umożliwiających identyfikowanie, monitorowanie, śledzenie i zgłaszanie statków,
- zapewnienie Europie bezpieczeństwa energetycznego poprzez efektywnie funkcjonujący transport morski produktów energetycznych.

Ważne są również wspólne skoordynowane działania państw członkowskich UE na arenie międzynarodowej, w szczególności w ramach organizacji międzynarodowych wyspecjalizowanych w dziedzinie transportu morskiego, takich jak IMO, ILO, WTO i WCO. Ważny punkt mówi, że „Komisja i państwa członkowskie powinny wspólnie dążyć do tego, aby przy wykorzystaniu instrumentów międzynarodowych uzgodnionych w ramach IMO możliwe było zrealizowanie wszystkich celów UE w dziedzinie polityki bezpieczeństwa morskiego. Gdyby jednak prowadzone na forum IMO negocjacje nie powiodły się, UE powinna przejąć inicjatywę i wdrożyć środki w sprawach, które mają dla niej szczególne znaczenie (...)”.

Ponadto zostało podkreślone znaczenie żeglugi bliskiego zasięgu i rozwiniętej infrastruktury portowej jako elementu transportu intermodalnego oraz badań morskich i innowacji w szczególności dla znalezienia przyjaznych środowisku rozwiązań i podniesienia konkurencyjności europejskiego sektora gospodarki morskiej.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Komunikat i plan działania dotyczący utworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier¹²

W **styczniu 2009 r.** Komisja Europejska przedstawiła Komunikat, w którym zaproponowała podjęcie szeregu środków (polegających głównie na wyeliminowaniu lub uproszczeniu procedur administracyjnych w transporcie morskim) w celu utworzenia tzw. europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier.

W ramach proponowanych na szczeblu unijnym środków znajdują się:

- środki krótkoterminowe (uproszczenie formalności celnych dla statków uprawiających żeglugę tylko pomiędzy portami UE, przyspieszenie

¹² KOM/2009/11 wersja ostateczna.

kontroli dokumentów związanych z produktami roślinnymi i zwierzęcymi przewożonymi pomiędzy portami UE, racjonalizacja dokumentów wymaganych na podstawie różnych aktów prawnych);

- środki średnioterminowe (uproszczenie formalności administracyjnych dla statków uprawiających żeglugę pomiędzy portami UE, ale zawijających do kraju trzeciego lub wolnego obszaru celnego, rozszerzenie elektronicznej transmisji danych, wprowadzenie w życie zasady tzw. jednego okienka administracyjnego, uproszczenie przepisów w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych drogą morską).

„Za pomocą europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier Komisja dąży do poprawy ogólnej efektywności wewnątrzunijnego transportu morskiego poprzez usunięcie najpoważniejszych przeszkód administracyjnych dla rozwoju żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. Ten rodzaj transportu ma do odegrania ważną rolę, przyczyniając się do wypełnienia podjętych przez UE zobowiązań w zakresie ochrony środowiska oraz do rozwiązania stojących przed nią problemów w dziedzinie energii poprzez stworzenie lepszych warunków konkurencyjności z transportem drogowym. (...) Żegluga morska bliskiego zasięgu może także przyczynić się do utrzymania (...) na wysokim poziomie wiedzy i umiejętności fachowych w dziedzinie żeglugi oraz do utrzymania przez Unię Europejską pozycji kluczowego gracza w globalizacji gospodarki”.

*Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego:
Unia Europejska a region arktyczny¹³*

Na terenie Arktyki znajdują się terytoria państwowe trzech państw członkowskich: Danii (Grenlandii), Finlandii oraz Szwecji. Dwa pozostałe państwa regionu arktycznego – Islandia i Norwegia – są członkami Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

W listopadzie 2008 r. Komisja przedstawiła Komunikat, w którym dokonała analizy działań unijnych w dziedzinach środowiska, zmiany klimatu, energii, badań naukowych, transportu i rybołówstwa, mających bezpośredni wpływ na Arktykę. Określone zostały podstawowe cele tych działań: ochrona i zachowanie środowiska Arktyki i wsparcie dla ludności autochtonicznej i miejscowej, zrównoważone wykorzystywanie zasobów arktycznych oraz przyczynianie się do lepszego, wielostronnego zarządzania Arktyką.

Komisja zwróciła między innymi uwagę na fakt, że topnienie lodu morskiego stopniowo otwiera nowe możliwości dla żeglugi z wykorzystaniem szlaków wiodących przez wody Arktyki. Dlatego w interesie UE leży zbadanie warunków wprowadzenia arktycznej żeglugi handlowej, przy jednoczesnym promowaniu wyższych standardów jej bezpieczeństwa i ochrony środowiska natural-

¹³ KOM(2008) 763 wersja ostateczna.

nego. W tej dziedzinie Komisja proponuje wprowadzenie w odniesieniu do żeglugi arktycznej zasad bezpieczeństwa żeglugi przyjętych przez IMO lub nawet dążenie do podwyższenia tych standardów dla tej żeglugi, zwiększenie możliwości nadzoru satelitarnego nad regionem arktycznym, utrzymanie konkurencyjnej pozycji stoczni europejskich na rynku technologii niezbędnych w warunkach arktycznych oraz zbadanie możliwości wsparcia dla projektu oznakowania niektórych tras żeglugi wiodących przez teren Arktyki jako szczególnie zagrożonych terenów morskich, zgodnie z zasadami IMO.

Międzynarodowa Konwencja w sprawie Bezpiecznego i Ekologicznego Recyklingu Statków

Konferencja Dyplomatyczna, zwołana w Hong Kongu pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), 15.05.2009 r. przyjęła tekst Międzynarodowej Konwencji ws. Bezpiecznego i Ekologicznego Recyklingu Statków.

Konwencja reguluje zasady złomowania statków, tak aby proces demontażu i recyklingu nie stwarzał zagrożeń dla zdrowia ludzkiego, bezpieczeństwa pracowników oraz środowiska naturalnego.

Konwencja ma zastosowanie do statków o tonażu ponad 500 t podnoszących banderę państw-stron Konwencji (z wyjątkiem statków marynarki wojennej i w niehandlowej służbie państwowej oraz statków pływających jedynie na wodach wewnętrznych) oraz do stoczni złomowych znajdujących się na terytorium jurysdykcji państw-stron.

Statki przeznaczone do demontażu są zobowiązane posiadać tzw. Inwentarz Materiałów Niebezpiecznych stanowiący dokładną informację o lokalizacji i ilościach potencjalnie niebezpiecznych materiałów na pokładzie statku. Ponadto, statki przez okres ich aktywności będą musiały być poddawane regularnym przeglądom: przeglądowi zasadniczemu (dla statków nowych – przegląd początkowy przed wejściem statku do eksploatacji, a dla statków istniejących – przegląd przed sporządzeniem inwentarza materiałów niebezpiecznych), okresowym (przeglądy w cyklu pięcioletnim, weryfikujące kontynuowanie stosowania się do wymogów Konwencji i zapewniające odzwierciedlenie wszystkich istotnych zmian materiałowych na statku w inwentarzu materiałów niebezpiecznych) oraz końcowemu (przegląd przed wycofaniem statku z użytkowania, tak aby nastąpiło skompletowanie i sprawdzenie inwentarza)¹⁴.

Stocznie złomowe, zanim przystąpią do działalności, powinny przedstawić odpowiedniej administracji państwowej tzw. Plan Zakładu Złomowego, który będzie zawierał procedury mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa pracowników oraz bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska traktowania materiałów niebezpiecznych. W celu złomowania określonego statku stocznia będzie mu-

¹⁴ Zob. stronę PRS: <http://www.prs.pl/page826.html>.

siała przedstawić tzw. Plan Złomowania Statku oparty na inwentarzu materiałów niebezpiecznych statku.

Konwencja wejdzie w życie po podpisaniu przez 15 państw, które będą reprezentować 40% światowego tonażu. Ponadto wymaga się, aby wydajność recyklingowa rynku reprezentowanego przez państwa-strony przez poprzedzające 10 lat wynosiła przynajmniej 3% rynku światowego. Jeżeli wszystkie te kryteria zostaną wypełnione, Konwencja wejdzie w życie 24 miesiące po złożeniu ostatniej ratyfikacji u Sekretarza Generalnego IMO.