

## INFORMACJE I MATERIAŁY

MAŁGORZATA A. NESTEROWICZ

### **AKTUALNOŚCI Z ZAKRESU EUROPEJSKIEJ LEGISLACJI MORSKIEJ (WIOSNA 2010)**

#### *Nowa Komisja Europejska*

Nowa Komisja Europejska rozpoczęła swój mandat w 2010 r. (do 2014 r.). Szeroko pojętą polityką morską zajmują się:

- transport: Siim Kallas,
- ochrona środowiska: Janez Potočnik,
- polityka morska i rybołówstwo: Maria Damanaki,
- klimat: Connie Hedegaard.

*Wniosek o rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące 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 konsumentów*

Celem wniosku jest ustanowienie praw przysługujących pasażerom krajowego i międzynarodowego transportu wodnego, w tym osobom niepełnosprawnym lub osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, z myślą o zwiększeniu atrakcyjności i wiarygodności transportu wodnego, a także o stworzeniu równych warunków działania dla przewoźników z różnych państw członkowskich i dla innych środków transportu. Zasadniczo wniosek określa przepisy dotyczące następujących kwestii:

- dostępność, niedyskryminacja i pomoc w odniesieniu do osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej,
- obowiązki przewoźników w przypadku przerwania podróży w związku z jej odwołaniem lub opóźnieniem,
- obowiązek informowania pasażerów podróżujących drogą morską i wodną śródlądową o ich prawach,
- rozpatrywanie skarg,
- ogólne zasady wykonania przepisów.

Wniosek ten został przedstawiony przez Komisję dnia 4.12.2008 r. jako KOM(2008) 816<sup>1</sup> i proces ustawodawczy trwa:

- w dniu 23.04.2009 r. przedstawił swoją opinię Parlament Europejski,
- w dniu 23.12.2009 r. przedstawił swoją opinię Komitet Ekonomiczno-Społeczny,
- wreszcie 11.03.2010 r. przedstawiła swoją opinię Rada w pierwszym czytaniu (zob. Stanowisko przyjęte przez Radę (UE) nr 5/2010 w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004<sup>2</sup>).

Tekst wniosku i kolejnych opinii znajduje się w bazie danych prawodawstwa europejskiego, pod adresem internetowym <http://eur-lex.europa.eu>.

### *Prace nad strategią UE w sprawie złomowania statków*

Od czasu uchwalenia w Hong Kongu w kwietniu 2010 r. Międzynarodowej konwencji o złomowaniu statków Komisja Europejska przygotowuje europejską strategię implementacji tej konwencji w taki sposób, aby państwa członkowskie kontynuowały wypełnianie obowiązków wynikających z konwencji bazylejskiej z 22.03.1989 r. o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych i z rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 14.06.2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów<sup>3</sup>.

W związku z tym **12.03.2010 r.** Komisja przedstawiła dokument skierowany do Rady Europejskiej zawierający ocenę powiązań między konwencją z Hong Kongu, konwencją bazylejską i rozporządzeniem w sprawie przemieszczania odpadów<sup>4</sup>.

*Wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-378/08, Raffinerie Mediterranee (ERG) SpA and others p. Ministero dello Sviluppo economico and others z 9.03.2010 r.*

Wyrok ten nie dotyczy bezpośrednio prawa morskiego, jednakże jest on interpretacją dyrektywy 2004/35<sup>5</sup> o odpowiedzialności za środowisko i zasady „zanieczyszczający płaci”, ma więc on ogromne znaczenie dla ochrony środowiska morskiego, do której wspomniana dyrektywa ma również zastosowanie.

<sup>1</sup> SEC(2008) 2950–SEC(2008) 2951.

<sup>2</sup> Dz.U. C 122E z 11.05.2010 r., s. 19–37.

<sup>3</sup> Dz.U. L 190 z 12.07.2006 r., s. 1–98.

<sup>4</sup> KOM (2010) 88.

<sup>5</sup> Dyrektywa 2004/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie odpowiedzialności za środowisko w odniesieniu do zapobiegania i zaradzania szkodom wyrządzonym środowisku naturalnemu (Dz.U. L 143 z 30.04.2004 r., s. 56–75)

Dyrektywa wymaga, aby istniał związek przyczynowo-skutkowy między działalnością operatora przemysłowego a zanieczyszczeniem, w celu nałożenia odpowiedzialności na tegoż operatora. ETS zezwala jednak, aby istnienie tego związku było domniemane, jeżeli instalacje operatora znajdują się na zanieczyszczonym terenie lub w jego sąsiedztwie.

Tekst wyroku znajduje się na stronie ETS: [www.curia.europa.eu](http://www.curia.europa.eu).

### *Przyjęcie protokołu do konwencji HNS*

W 1996 r. została uchwalona konwencja HNS (Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkodę związaną z przewozem morską substancji niebezpiecznych i szkodliwych), jednakże do dzisiaj nie weszła ona w życie z powodu niewystarczającej liczby ratyfikacji. W związku z tym w dniach 26–30.04.2010 r. IMO zwołała konferencję dyplomatyczną, której celem było uchwalenie protokołu zmieniającego konwencję i ograniczającego główne trudności związane z jej implementacją. Protokół uchwalono i wprowadza on następujące zmiany:

- nie wymaga się już składania do funduszu HNS sprawozdania dotyczącego rocznego sprowadzania morzem **substancji HNS w postaci pakunkowej**. Jeżeli zdarzy się wypadek powodujący zanieczyszczenie z udziałem produktów pakunkowych, odszkodowanie z tego wypadku będzie wypłacane z głównego konta funduszu. Dla wprowadzenia równowagi podniesiono jednocześnie odpowiedzialność właścicieli statków kontenerowych o 15% w stosunku do formuły przyjętej w konwencji z 1996 r.;
- osobą odpowiedzialną za wpłaty do funduszu z tytułu transportu substancji LNG morzem będzie odbiorca ładunku (tak jak w przypadku wszystkich innych substancji), a nie – jak w tekście z 1996 r. – osoba, która ostatnia posiadała tytuł własności ładunku przed jego odbiorem. Niemniej, właściciel i odbiorca mogą zawrzeć umowę, na podstawie której to właściciel ładunku będzie odpowiedzialny, jednakże jeżeli nie wypełni on swoich obowiązków, odpowiedzialność ta przesunie się na odbiorcę;
- państwa-strony, które nie wypełniają obowiązków dotyczących sprawozdawczości do funduszu, nie będą miały prawa do odszkodowania z funduszu, aż wypełnią te obowiązki.

### *Wyrok francuskiego sądu apelacyjnego w sprawie Erica*

W dniu 30.03.2010 r. francuski sąd apelacyjny wydał wyrok w sprawie dotyczącej odpowiedzialności za zanieczyszczenie morza spowodowane wypadkiem tankowca „Erika” w 1999 r. W swoim wyroku potwierdził decyzję sądu pierwszej instancji obarczającą odpowiedzialnością właściciela statku, armatora i towarzystwo klasyfikacyjne. Stwierdził, że ich zachowanie nosiło znamiona rażącego niedbalstwa – to pozbawia ich możliwości korzystania z ograniczenia

odpowiedzialności przysługującego na mocy międzynarodowej konwencji CLC. Sąd potwierdził również odpowiedzialność czarterującego – przedsiębiorstwa Total, ale zaznaczył, że jego zachowanie nie nosiło znamion rażącego niedbalstwa, zatem Total będzie mógł skorzystać z ograniczenia odpowiedzialności.

### *Implementacja dyrektywy o kontroli państwa portu*

W dniu 5.05.2010 r. Komisja Europejska wystosowała do Malty opinię w związku z nieprawidłowym wprowadzeniem w życie dyrektywy 95/21 o kontroli państwa portu. Jest to pierwszy stopień tzw. procedury o naruszenie, która prowadzi do wniesienia skargi przeciwko państwu członkowskiemu do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości.