

MAŁGORZATA A. NESTEROWICZ

TRZECI PAKIET BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO UNII EUROPEJSKIEJ

Autorka artykułu prezentuje akty prawne składające się na trzeci pakiet bezpieczeństwa (tzw. pakiet Erika III). Składa się on z siedmiu aktów ustawodawczych, które zostały przyjęte przez Radę i Parlament Europejski w 2009 r. Państwa członkowskie UE mają wprowadzić w życie odpowiednie przepisy ustawodawcze i wykonawcze mające na celu transpozycję tych aktów do prawa krajowego.

Komisja Europejska traktuje morskie pakiety bezpieczeństwa w sposób bardzo poważny i niejedna skarga została w przeszłości skierowana do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości za niewypelnienie przez państwo obowiązków dotyczących implementacji określonej dyrektywy. Obecnie Komisja Europejska skierowała tzw. uzasadnioną opinię dotyczącą braku poprawnej implementacji Dyrektywy 2009/16/WE o kontroli państwa portu do: Belgii, Cypru, Estonii, Portugalii, Wielkiej Brytanii i Polski.

WSTĘP

Historia rozwoju ustawodawstwa europejskiego odnoszącego się do bezpieczeństwa morskiego w ciągu ostatnich 10 lat polega głównie na tzw. pakietach bezpieczeństwa morskiego¹. Pierwszy pakiet został zaproponowany przez Komisję Europejską w marcu 1999 r., zaraz po wypadku tankowca „Erika” i składał się z trzech aktów ustawodawczych. Drugi pakiet został przedstawiony przez Komisję w listopadzie 1999 r. i również składał się z trzech aktów. Wypadek tankowca „Prestige” w 2002 r. zaowocował kolejnymi propozycjami pojedynczych aktów ze strony Komisji². W listopadzie 2005 r. Komisja zaproponowała tzw. trzeci pakiet bezpieczeństwa, składający się tym razem z siedmiu aktów ustawodawczych. Akty te przeszły normalną drogę ustawodawczą zgodnie

¹ Por. M.H. Kozłowski, *Niektóre cechy unijnej legislacji morskiej, Księga jubileuszowa Profesora Zdzisława Brodeckiego*, Gdańskie Studia Prawnicze 2011, t. XXV, s. 235.

² M.A. Nesterowicz, *European Union Legal Measures in Response to the Oil Pollution of the Sea*, Tulane Maritime Law Journal 2004, no. 29, s. 69 i nast. oraz *idem*, *El desarrollo de la política común de transporte marítimo de la UE al respecto de la seguridad marítima, sistemas de prevención e indemnización*, Anuario de Derecho Marítimo 2007, no. 24, s. 219 i nast.

z procedurą określoną w art. 294 (uprzednio art. 251) traktatu i zostały przyjęte (już jako osiem aktów ustawodawczych) przez Radę i Parlament Europejski w 2009 r. Państwa członkowskie mają wprowadzić w życie odpowiednie przepisy ustawodawcze i wykonawcze mające na celu transpozycję tych aktów do prawa krajowego – w większości przypadków – do **17.06.2011 r.**

Niniejszy artykuł ma na celu przedstawienie aktów prawnych składających się na trzeci pakiet bezpieczeństwa.

1. DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/21/WE Z 23.04.2009 R. W SPRAWIE ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI DOTYCZĄCYMI PAŃSTWA BANDERY³

Państwa członkowskie IMO (Międzynarodowej Organizacji Morskiej) przystąpiły i przystępują do wielu konwencji międzynarodowych regulujących różnorodne kwestie związane z bezpieczeństwem żeglugi i ochroną środowiska morskiego. Państwa-strony tych konwencji są odpowiedzialne za wydawanie krajowych przepisów ustawowych i wykonawczych oraz za podejmowanie wszelkich innych kroków w celu nadania tym instrumentom pełnej i całkowitej skuteczności. Tak jednak nie zawsze się dzieje. Poziom implementacji konwencji międzynarodowych w państwach-stronach jest zróżnicowany. Państwa tzw. tanich bander, charakteryzujące się małymi administracjami morskimi i dużą liczbą statków podnoszących ich bandery, nie kładą szczególnego nacisku na sprawdzenie, czy na pokładzie ich statków wszystko jest zorganizowane zgodnie z wymogami konwencji międzynarodowych. Wiele z nich nie ma wystarczających zasobów ludzkich do przeprowadzania takich kontroli. Brakuje im również odpowiednich procedur.

9.10.2008 r. państwa członkowskie Unii Europejskiej przyjęły oświadczenie, w którym uznały znaczenie efektywnego stosowania konwencji międzynarodowych przez państwa bandery w celu poprawy bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki. Uznały również potrzebę wprowadzenia jednolitych certyfikowanych procedur dla wszystkich administracji morskich UE, zgodnych z normami Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej (ISO) lub równoważnymi.

Celem dyrektywy 2009/21 jest zapewnienie skutecznego i spójnego wypełniania przez państwa członkowskie ich obowiązków jako państwa bandery w celu poprawy bezpieczeństwa żeglugi i zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków podnoszących banderę państwa członkowskiego. Zawiera ona w szczególności zasady dotyczące wydawania zezwoleń na eksploatację statku pod banderą państwa członkowskiego, zatrzymania statku podnoszącego

³ Dz.Urz. UE L 131 z 28.05.2009, s. 132–135.

banderę państwa członkowskiego ze względu na niezgodności z zasadami bezpieczeństwa i audytu państwa bandery.

Artykuł 4 wymaga, aby przed wydaniem zezwolenia na eksploatację statku państwo bandery podjęło odpowiednie środki do zapewnienia, że statek ten odpowiada wymaganiom obowiązujących zasad i przepisów międzynarodowych. W szczególności oznacza to weryfikację bezpieczeństwa statku i kontakt z poprzednim państwem bandery w celu uzyskania informacji na temat ewentualnych uprzednich niezgodności statku z zasadami bezpieczeństwa.

Artykuł 5 dotyczy sytuacji zatrzymania statku, którego stan nie jest bezpieczny dla żeglugi, zgodnie z zasadami kontroli państwa portu. Jeżeli zatrzymany statek podnosi banderę państwa członkowskiego UE, administracja tego państwa zostanie powiadomiona o zatrzymaniu statku przez państwo portu. Jej obowiązkiem jest zapewnienie, zgodnie z procedurami ustanowionymi w tym celu, aby niezgodności zostały usunięte i statek został dostosowany do wymagań odpowiednich konwencji IMO.

Artykuł 8 wymaga, aby każde państwo członkowskie opracowało i wdrożyło system zarządzania jakością w odniesieniu do operacyjnych aspektów działań związanych z państwem bandery prowadzonych przez administrację. System ten ma być certyfikowany zgodnie z obowiązującymi międzynarodowymi normami jakości. Obowiązek ten należy wypełnić do 17.06.2012 r. Artykuł 7 zaleca, aby państwa członkowskie poddawały swoje administracje morskie audytowi IMO co najmniej raz na siedem lat.

Państwa członkowskie mają wprowadzić w życie odpowiednie przepisy wprowadzające niniejszą dyrektywę do prawa krajowego najpóźniej do **17.06.2011 r.**

2. DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/15/WE Z 23.04.2009 R. W SPRAWIE WSPÓLNYCH REGUŁ I NORM DOTYCZĄCYCH ORGANIZACJI DOKONUJĄCYCH INSPEKCJI I PRZEGLĄDÓW NA STATKACH ORAZ ODPOWIEDNICH DZIAŁAŃ ADMINISTRACJI MORSKICH⁴

Dyrektywa 2009/15 jest kolejną, jak dotychczas najbardziej znaczącą, nowelizacją Dyrektywy Rady 94/57/WE z 22.11.1994 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich.

Państwa-strony IMO są odpowiedzialne za wydawanie statkom międzynarodowych certyfikatów w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu mórz na mocy takich konwencji, jak Międzynarodowa konwencja o bezpie-

⁴ Dz.Urz. UE L 131 z 28.05.2009, s. 47–56.

czeństwie życia na morzu (SOLAS 74), Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych (*Load Lines* 66) oraz Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL 73/78). Są również odpowiedzialne za zapewnienie, aby statki podnoszące ich banderę były projektowane, budowane i utrzymywane zgodnie z wymogami tych konwencji, dotyczącymi struktury, elementów mechanicznych i elektrycznych. Państwa te mogą upoważnić tzw. uznane organizacje (najczęściej towarzystwa klasyfikacyjne) do przeprowadzania odpowiednich inspekcji oraz mogą delegować na ich rzecz wydawanie określonych certyfikatów. Niestety, w skali światowej wiele organizacji uznanych przez państwa nie zapewnia właściwej realizacji przepisów dotyczących bezpieczeństwa na morzu ani nie ma wystarczającej wiarygodności, ponieważ nie dysponują one wiarygodnymi i odpowiednimi strukturami oraz doświadczeniem umożliwiającymi im wykonywanie ich obowiązków w sposób profesjonalny⁵.

Państwa członkowskie UE co do zasady nie odmawiają upoważnienia uznanym organizacjom do podejmowania takiej działalności, muszą jednak one spełnić pewne kryteria. Następnie podlegają okresowej ocenie działań z możliwością zawieszenia lub cofnięcia upoważnienia. Państwo informuje Komisję i inne państwa członkowskie o takiej decyzji wraz z podaniem uzasadnienia. Dlatego dyrektywa 94/57 wprowadziła procedury uznawania i weryfikacji takich organizacji przez państwa członkowskie UE, aby zapewnić, że organizacje działające w imieniu administracji krajowych mają wysoko wyspecjalizowane kompetencje techniczne i rygorystyczne systemy zarządzania jakością. Dyrektywa 2009/15 ustanawia dalsze środki, jakie mają być stosowane przez państwa członkowskie w ich stosunkach z organizacjami, którym powierzono przeprowadzanie inspekcji i przeglądów statków oraz wydawanie certyfikatów zgodności z konwencjami międzynarodowymi. Wprowadza ona również surowsze procedury weryfikacji uznanych organizacji i ułatwia ewentualne zawieszenie lub cofnięcie uznania⁶.

Państwo członkowskie ustala zasady robocze obowiązujące pomiędzy administracją a uznaną organizacją. Tutaj szczególną uwagę należy poświęcić art. 5 dyrektywy dotyczącej rozkładu ciężaru odpowiedzialności finansowej pomiędzy uznaną organizacją a administracją krajową. Stanowi on o trzech sytuacjach:

- a) **gdy umyślne działanie lub zaniechanie albo rażące zaniebdanie** uznanej organizacji (jej organów i pracowników) spowodowało uszkodzenia ciała czy śmierć osób poszkodowanych lub utratę lub uszkodzenie ich mienia, administracja krajowa, która na mocy ostatecznego wyroku sądowego lub

⁵ Por. D. Lost-Siemńska, *Wykonywanie zadań administracji morskiej przez instytucje klasyfikacyjne w Unii Europejskiej*, Prawo Morskie 2004, t. XX, s. 31 i nast. oraz *idem*, *Bezpieczeństwo morskie a działalność instytucji klasyfikacyjnych*, Prawo Morskie 2007, t. XXIII, s. 185 i nast.

⁶ Por. M.H. Koziański, *Charakter prawny umowy upoważniającej instytucję klasyfikacyjną do wykonywania zadań administracji morskiej*, Prawo Morskie 2007, t. XXIII, s. 161 i nast.

decyzji w postępowaniu arbitrażowym została obarczona odpowiedzialnością za odszkodowanie z tytułu wypadku morskiego powodującego wyżej wspomniane szkody, ma prawo do finansowej rekompensaty od uznanej organizacji w stopniu, w jakim ta się do tych szkód przyczyniła;

- b) gdy **zaniedbanie, lekkomyślność lub zaniechanie** ze strony uznanej organizacji spowodowało uszkodzenia ciała czy śmierć osób poszkodowanych, administracja krajowa, która na mocy ostatecznego wyroku sądowego lub decyzji w postępowaniu arbitrażowym została obciążona odpowiedzialnością za odszkodowanie z tytułu wypadku morskiego powodującego wspomniane szkody, ma prawo do finansowej rekompensaty od uznanej organizacji w stopniu, w jakim ta się do tych szkód przyczyniła. Państwa członkowskie określą maksymalną kwotę do zapłacenia przez uznaną organizację, jednakże nie mniej niż 4 miliony euro;
- c) gdy **zaniedbanie, lekkomyślność lub zaniechanie** ze strony uznanej organizacji spowodowało stratę lub uszkodzenie mienia osób poszkodowanych, administracja krajowa, która na mocy ostatecznego wyroku sądowego lub decyzji w postępowaniu arbitrażowym została obciążona odpowiedzialnością za odszkodowanie z tytułu wypadku morskiego powodującego wspomniane szkody, ma prawo do finansowej rekompensaty od uznanej organizacji w stopniu, w jakim ta się do tych szkód przyczyniła. Państwa członkowskie określą maksymalną kwotę do zapłacenia przez uznaną organizację, jednakże nie mniej niż 2 miliony euro.

Państwa członkowskie mają wprowadzić w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do **17.06. 2011 r.**

3. ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 391/2009 Z 23.04.2009 R. W SPRAWIE WSPÓLNYCH REGUŁ I NORM DOTYCZĄCYCH ORGANIZACJI DOKONUJĄCYCH INSPEKCJI I PRZEGLĄDÓW NA STATKACH⁷

Projekt dyrektywy w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach zawierał tyle elementów, że Rada zdecydowała o podzieleniu go na dwa wspólnotowe instrumenty prawne, a mianowicie na dyrektywę (opisaną powyżej) i rozporządzenie. Tak też powstało niniejsze rozporządzenie w **sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach**. Ustanawia ono środki, jakie mają być stosowane przez organizacje, którym powierzono przeprowadzanie inspekcji i przeglądów statków oraz wydawanie

⁷ Dz.Urz. UE L 131 z 28.05.2009, s. 11–23.

certyfikatów zgodności z konwencjami międzynarodowymi, oraz reguluje kwestie uznania tych organizacji na poziomie UE i ciągłej weryfikacji ich działalności.

Preambuła rozporządzenia podkreśla, że organizacje przeprowadzające inspekcje i przeglądy na statkach powinny mieć możliwość oferowania swoich usług w całej Wspólnocie i konkutowania ze sobą i tym samym gwarantować równy poziom zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Dlatego w całej Wspólnocie należy wprowadzić jednolite minimalne kryteria i jednolite standardy profesjonalne. Niniejsze rozporządzenie ustanawia takie kryteria i standardy. Dotyczą one głównie uznania organizacji na poziomie UE i następnie regularnego ich monitorowania. Wydaniem uznania powinna zająć się Komisja w imieniu UE wraz z zainteresowanym państwem członkowskim, a monitorowaniem – sama Komisja, przynajmniej raz na dwa lata. Proces monitorowania obejmuje wizyty w oddziałach regionalnych uznanej organizacji oraz wyrwykową inspekcję statków, zarówno eksploatowanych, jak i tych w budowie, do celów kontrolowania działalności uznanej organizacji (art. 8). W praktyce inspekcje te przeprowadzają pracownicy Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego na zlecenie Komisji. Uznane organizacje mają obowiązek zapewnić inspektorom dostęp do wszelkich informacji koniecznych do przeprowadzenia oceny (art. 9). Jeżeli Komisja uzna, że uznana organizacja nie spełnia minimalnych kryteriów (określonych w załączniku I rozporządzenia) lub nie spełnia obowiązków wynikających z treści rozporządzenia, może ustanowić wymogi podjęcia w określonym terminie koniecznych działań zapobiegawczych i naprawczych w celu zapewnienia pełnej zgodności ze wspomnianymi minimalnymi kryteriami i obowiązkami i – w szczególności – wyeliminowania potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa lub środowiska. Komisja może również nałożyć grzywnę na uznaną organizację za poważne lub wielokrotne niespełnienie przez nią minimalnych kryteriów lub pogarszające się wyniki działalności. Jako ostateczny środek Komisja może wycofać, z własnej inicjatywy lub na wniosek państwa członkowskiego, uznanie organizacji ze względu na powtarzające się i rażące niespełnianie przez nią minimalnych kryteriów, uchybienia w działalności tej organizacji w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu, stwarzające zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi lub środowiska, uniemożliwienie przeprowadzenia inspekcji przez Komisję oraz nieuiszczanie nałożonych grzywn lub staranie się o uzyskanie pokrycia finansowego tych grzywn z innego źródła, np. z ubezpieczenia.

Najpóźniej do **17.06.2011 r.** uznane organizacje mają dostosować swoje procedury do odpowiednich międzynarodowych norm jakości oraz do minimalnych kryteriów zawartych w załączniku I rozporządzenia, jak również poddać się niezależnemu audytowi systemów zarządzania jakością.

4. DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/16/WE Z 23.04.2009 R. W SPRAWIE KONTROLI PRZEPROWADZANEJ PRZEZ PAŃSTWO PORTU⁸

Dyrektywa 2009/16 jest kolejną znaczącą nowelizacją dyrektywy Rady 95/21/WE z 19.06.1995 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Odpowiedzialność za monitorowanie zgodności statków z międzynarodowymi z normami bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na statku należy w pierwszej kolejności do państwa bandery. Jednakże niektóre państwa bandery poważnie zaniedbują obowiązek wprowadzania i stosowania międzynarodowych norm. Dlatego również państwa portu, do których zawija statek, monitorują przestrzeganie przez statki norm zawartych w następujących konwencjach:

- Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych (LL 66),
- Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 74),
- Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL 73/78),
- Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (STCW 78/95),
- Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zdarzeniom na morzu (COLREG 72),
- Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków (ITC 69),
- Konwencji dotyczącej minimalnych norm na statkach handlowych (MOP nr 147/1976),
- Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (CLC 92).

Efektywny system kontroli przeprowadzanej przez państwo członkowskie UE w swoim porcie powinien mieć na celu zapewnienie, aby wszystkie statki wpływające do portów i kotwicowisk państw UE były regularnie poddawane inspekcjom. Uprzednie wersje dyrektywy, opartej na zasadach memorandum paryskiego o kontroli państwa portu, wymagały, aby inspekcjom poddawać określony procent statków zawijających do portów. Dyrektywa 2009/16 wprowadza nową zasadę, że inspekcje powinny skupiać się na statkach nieodpowiadających normom (o tzw. wysokim profilu ryzyka), podczas gdy statki spełniające normy, czyli te, które pomyślnie przechodziły wcześniejsze inspekcje lub które podnoszą banderę państwa spełniającego wymagania dobrowolnego audytu państw członkowskich IMO, powinny być „nagradzane” przez rzadsze poddawanie inspekcjom.

⁸ Dz.Urz. UE L 6 z 10.01.2009, s. 18–19.

Wszystkim statkom zawijającym do portu lub do kotwicowiska państwa członkowskiego należy przypisać profil ryzyka, który określa priorytet danego statku w odniesieniu do przeprowadzenia na nim inspekcji, częstotliwość inspekcji i ich zakres. O profilu ryzyka statku decyduje kombinacja tzw. ogólnych i historycznych parametrów (tj. rodzaj, wiek, bandera statku oraz liczba uprzednich braków i zatrzymań). Zgodnie z art. 5 dyrektywy państwo członkowskie powinno poddać inspekcji wszystkie statki o profilu wysokiego ryzyka zawijające do jego portów i kotwicowisk oraz łącznie poddać inspekcjom taki procent wszystkich statków zawijających do jego portów i kotwicowisk, jak ustala to dla jego regionu memorandum paryskie o kontroli państwa portu.

Określone statki należy poddać tzw. inspekcjom rozszerzonym. Do grupy tej należą m.in. statki o wysokim profilu ryzyka, statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce, statki starsze niż 12 lat oraz statki podlegające reinspekcji po wydaniu nakazu odmowy dostępu. Odstęp między inspekcjami okresowymi statków o wysokim ryzyku nie powinien przekraczać sześciu miesięcy.

Państwo członkowskie może odmówić dostępu do swoich portów każdemu statkowi, który podnosi banderę państwa z tzw. czarnej lub szarej listy (wysoki wskaźnik zatrzymań jego statków), jeżeli statek został zatrzymany lub wydano w stosunku do niego zakaz użytkowania w porcie lub kotwicowisku państwa członkowskiego lub państwa sygnatariusza memorandum paryskiego więcej niż dwukrotnie w ciągu ostatnich 36 miesięcy (w przypadku bandery z czarnej listy) lub 24 miesięcy (w przypadku bandery z szarej listy).

Państwa członkowskie miały przyjąć odpowiednie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania przepisów niniejszej dyrektywy do **31.12.2010 r.**

5. DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/17/WE Z 23.04.2009 R. ZMIENIAJĄCA DYREKTYWĘ 2002/59/WE USTANAWIAJĄCĄ WSPÓLNOTOWY SYSTEM MONITOROWANIA I INFORMACJI O RUCHU STATKÓW⁹

Dyrektywa 2009/17 jest nowelizacją dyrektywy 2002/59/WE. Na mocy uprzedniej dyrektywy państwa członkowskie, które są państwami przybrzeżnymi, powinny być w stanie wymieniać informacje gromadzone podczas monitorowania ruchu morskiego, które przeprowadzają w swoich obszarach kompetencji. Wspólnotowy system wymiany informacji morskiej SafeSeaNet, opracowany przez Komisję w porozumieniu z państwami członkowskimi, zawiera z jednej strony sieć wymiany danych, a z drugiej strony, standaryzuje podstawowe infor-

⁹ Dz.Urz. UE L 131 z 28.05.2009, s. 101–113.

macje dotyczące statków i ich ładunku. Dzięki temu możliwe jest uzyskanie aktualnej informacji na temat statków znajdujących się na europejskich wodach, ich tras oraz niebezpiecznych lub zanieczyszczających ładunków znajdujących się na ich pokładzie. Do tego systemu nowa dyrektywa dołączyła dane pochodzące z AIS-u (systemu automatycznej identyfikacji statków), który to system musi obowiązkowo być zainstalowany na pokładzie każdego statku, włącznie ze statkami rybackimi o długości przekraczającej 15 metrów.

Dyrektywa z 2002 r. zobowiązała państwa członkowskie do sporządzenia planów przyjmowania w swoich portach lub w innym miejscach schronienia statków zagrożonych ze względu na wypadek na morzu. Nowa dyrektywa dodaje, że „plany przyjmowania statków potrzebujących pomocy powinny dokładnie opisywać łańcuch decyzyjny w odniesieniu do powiadamiania o omawianych sytuacjach i odpowiedniego reagowania. Należy dokładnie określić odnośne władze i ich uprawnienia, jak również środki komunikacji pomiędzy zaangażowanymi stronami. Procedury powinny zapewniać możliwość szybkiego podjęcia odpowiedniej decyzji na podstawie specjalistycznej wiedzy fachowej na temat problematyki morskiej i adekwatnych informacji dostępnych właściwej władzy”. Nawet brak ubezpieczenia finansowego ze strony statku nie zwalnia państwa członkowskiego z obowiązku dokonania wstępnej oceny i podjęcia decyzji w sprawie przyjęcia statku w miejscu schronienia, jednakże Komisja ma zbadać i ocenić – do 31.12.2011 r. – istniejące w państwach członkowskich mechanizmy wypłaty odszkodowania za szkody poniesione przez port lub inny podmiot w wyniku przyjęcia zagrożonego statku i zasugerować najlepsze rozwiązania.

Nowa dyrektywa uwzględnia również postęp dokonany w dziedzinie nowych technologii, a zwłaszcza w zakresie „technologii kosmicznej”, tj. monitorowania statków poprzez globalny system nawigacji satelitarnej. Na podstawie tej technologii państwa członkowskie mają wprowadzić w życie system identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu (LRIT – *Long-range Identification and Tracking*), co umożliwi rozszerzenie monitorowania ruchu statków na otwarte morze i tym samym zapewnienie lepszego działania systemu na wodach europejskich. System ten w odniesieniu do UE już działa i jest obsługiwany przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego.

Państwa członkowskie miały przyjąć odpowiednie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia **30.11.2010 r.**

6. DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
2009/18/WE Z 23.04.2009 R. USTANAWIAJĄCA PODSTAWOWE
ZASADY REGULUJĄCE DOCHODZENIA W SPRAWACH
WYPADKÓW W SEKTORZE TRANSPORTU MORSKIEGO
I ZMIENIAJĄCA DYREKTYWĘ RADY 1999/35/WE
ORAZ DYREKTYWĘ 2002/59/WE¹⁰

Dyrektywa **1999/35/WE** w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich oraz dyrektywa **2002/59/WE dotycząca systemu monitorowania i informacji o ruchu statków** zajmowały się, choć w sposób jedynie marginalny, kwestią wypadków morskich. Niniejsza dyrektywa jest jednakże pierwszym europejskim instrumentem prawnym poświęconym w całości temu zagadnieniu. Stanowi ona, że każde państwo członkowskie prowadzi dochodzenia w sprawach wypadków i incydentów morskich zgodnie ze swoim systemem prawnym i pod przewodnictwem bezstronnego organu dochodzeniowego. Dochodzenia te dotyczą:

- a) wypadku, w którym uczestniczył statek podnoszący banderę tego państwa, niezależnie od miejsca wypadku;
- b) wypadku, który nastąpił na morzu terytorialnym lub wodach wewnętrznych tego państwa, niezależnie od bandery statków uczestniczących w wypadku;
- c) wypadku, który dotyczy żywotnego interesu państwa członkowskiego, niezależnie od miejsca wypadku oraz bandery statków uczestniczących w wypadku.

Każdy wypadek lub incydent morski podlega tylko pojedynczemu dochodzeniu prowadzonemu przez jedno państwo członkowskie z ewentualnym udziałem każdego innego żywotnie zainteresowanego państwa członkowskiego (w możliwie największym zakresie z innymi żywotnie zainteresowanymi państwami trzecimi). W tym celu państwa członkowskie (we współpracy z Komisją) ustanowią ramy stałej współpracy pomiędzy ich organami dochodzeniowymi. Dalsze przepisy dyrektywy przyjmują podstawowe zasady takich dochodzeń, dotyczące m.in. poufności postępowania, przechowywania dowodów, sprawozdawczości z postępowania, sprawiedliwego traktowania marynarzy, zaleceń po wypadku dotyczących bezpieczeństwa itp.

Jednym z najważniejszych postanowień dyrektywy jest postanowienie o utworzeniu wspólnej europejskiej bazy danych o wypadkach morskich zwanej EMCIP (Europejska Platforma Informacyjna w sprawie Wypadków Morskich – art. 17). Baza ta już istnieje i jest prowadzona przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego.

¹⁰ Dz.Urz. UE L 131 z 28.05.2009, s. 114–127.

Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia **17.06.2011 r.**

7. DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/20/WE Z 23.04.2009 R. W SPRAWIE UBEZPIECZENIA ARMATORÓW OD ROSZCZEŃ MORSKICH¹¹

Niniejsza dyrektywa odwołuje się do zasad Międzynarodowej konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich (LLMC) z 1976 r. w postaci znowelizowanej z 1996 r. Konwencja ta stanowi, że właściciel statku, armator, czarterujący, zarządca statku i inne podmioty eksploatujące statek mają prawo do ograniczenia swojej odpowiedzialności z tytułu roszczeń związanych z eksploatacją statku, o ile roszczenia te nie są regulowane w sposób szczegółowy przez inną międzynarodową konwencję (tj. CLC lub w przyszłości HNS). Limit ograniczenia odpowiedzialności oblicza się na podstawie tonażu statku. Protokół z 1996 r. podwyższył w sposób znaczący limity ustalone pierwotnie przez konwencję z 1976 r. Właściciel statku i pozostałe osoby tracą prawo do ograniczenia odpowiedzialności, jeżeli szkoda będąca podstawą roszczenia została spowodowana z ich winy własnej lub jeżeli mieli oni świadomość, że szkoda może nastąpić. Konwencja nie zawiera obowiązku posiadania ubezpieczenia¹².

Projekt dyrektywy był znacznie ambitniejszy niż jej rezultat ostateczny, planowano bowiem zobowiązanie wszystkich państw członkowskich do ratyfikacji konwencji LLMC z 1996 r. Ponadto każdy statek, bez względu na banderę, wchodzący do wyłącznej strefy ekonomicznej lub morza terytorialnego państwa członkowskiego miał być zobowiązany do posiadania certyfikatu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej do dwukrotnej wysokości w stosunku do tej, jaka byłaby obliczana dla tego statku na podstawie zasad LLMC 1996. Przyjęta dyrektywa ma skromniejszy wymiar. Wymaga ona, aby wszystkie statki podnoszące banderę państw członkowskich UE oraz każdy statek wpływający do portu państwa członkowskiego UE bez względu na banderę miały certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej do wysokości właściwej dla danego statku na podstawie LLMC 1996. Państwa członkowskie mają zapewnić, aby inspekcja statku w porcie obejmowała również weryfikację, że taki certyfikat znajduje się na pokładzie. W przypadku braku certyfikatu statek może zostać

¹¹ Dz.Urz. UE L 131 z 28.05.2009, s. 128–131.

¹² Por. M. Adamowicz, *Obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej armatora*, Prawo Morskie 2005, t. XXI, s. 219 i nast.

zatrzymany w porcie albo zobowiązany do natychmiastowego opuszczenia portu. Certyfikat musi zawierać następujące informacje (art. 6):

- a) nazwę statku, jego numer IMO i port macierzysty,
- b) nazwę i główne miejsce prowadzenia działalności armatora,
- c) rodzaj i okres ubezpieczenia,
- d) nazwę i główne miejsce prowadzenia działalności wystawcy ubezpieczenia oraz – w stosownych przypadkach – miejsce ustanowienia ubezpieczenia.

Państwa członkowskie ustanowią system sankcji za naruszenie krajowych przepisów przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą. Sankcje mają być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające (art. 7). W praktyce oznacza to, że właściciele statku powinni kontaktować się z ubezpieczycielami (typu ubezpieczeń wzajemnych, tj. P&I, lub ubezpieczeń komercyjnych) w celu uzyskania odpowiedniego ubezpieczenia. W przypadku wielu statków w praktyce nic się nie zmienia, gdyż wiele z nich, o ile nie większość, takie ubezpieczenie już ma. Międzynarodowa Grupa P&I ubezpiecza bowiem 90% światowego tonażu, a w tym ponad 50% statków.

Należy jeszcze zaznaczyć, że tłumaczenie tytułu dyrektywy na polski jest błędne. Polska wersja mówi bowiem o armatorze statku, podczas gdy angielska wersja o właścicielu statku (*shipowner*), podobnie jak francuska (*proprietaire de navire*). Jako że angielski i francuski są roboczymi językami instytucji europejskich, w tych językach został przygotowany projekt dyrektywy i od początku mówił on o właścicielu statku. Autorka niniejszego artykułu wielokrotnie informowała o błędnym tłumaczeniu na język polski, gdyż obarcza on odpowiedzialnością zupełnie inny podmiot. W konsekwencji art. 3(a) dyrektywy stanowi, że „armator oznacza zarejestrowanego właściciela statku morskiego lub każdą inną osobę, np. czarterującego *bare-boat*, który odpowiada za eksploatację statku”, co jest kompletnie błędne. Tekst angielski stanowi bowiem: *shipowner means the registered owner of a seagoing ship, or any other person such as the bareboat charterer who is responsible for the operation of the ship*¹³.

Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia **1.01.2012 r.** Do 1.01.2015 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszej dyrektywy.

¹³ Por. M.A. Nesterowicz, *Projekt dyrektywy UE w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych właścicieli statków*, Prawo Morskie 2006, t. XXII, s. 239 i nast.

8. ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 392/2009 Z 23.04.2009 R. W SPRAWIE ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKÓW PASAŻERSKICH NA MORSKICH DROGACH WODNYCH Z TYTUŁU WYPADKÓW¹⁴

Niniejsze rozporządzenie opiera się na konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. zmienionej protokołem z 2002 r. i ma na celu inkorporowanie zasad zawartych w tej konwencji do prawa europejskiego. Konwencja zawiera zasady dotyczące odpowiedzialności przewoźnika wobec pasażerów za szkody przez nich poniesione w ramach przewozu morskiego. Przyznaje również przewoźnikowi limity ograniczenia odpowiedzialności odpowiednio za szkody poniesione na osobie, na mieniu i na pojazdach. Nowelizacja konwencji w 2002 r. polegała głównie na podziale szkód na szkody spowodowane przez tzw. *shipping incident* (incydent związany bezpośrednio z żeglugą statku) oraz *non-shipping incident* (pozostałe przypadki) i na zmianie zasad odpowiedzialności. Zgodnie z konwencją z 1974 r. odpowiedzialność przewoźnika oparta była na zasadzie winy, choć wina ta była domniemana, gdy szkoda nastąpiła w wyniku wypadku morskiego. Zgodnie z konwencją z 2002 r. przewoźnik odpowiada na zasadzie ryzyka za incydenty związane z żeglugą statku i na zasadzie winy za pozostałe przypadki. Co najważniejsze, konwencja z 2002 r. podniosła w sposób znaczący limity ograniczenia odpowiedzialności, wprowadziła obowiązek posiadania ubezpieczenia przez przewoźnika i możliwość kierowania roszczeń przez poszkodowanych bezpośrednio do ubezpieczyciela (tzw. *direct action*). Mimo tak znaczącej i korzystnej dla konsumentów zmiany państwa nie spieszyły się z ratyfikacją konwencji. Jedną z przeszkód była potencjalnie nieograniczona odpowiedzialność przewoźnika za szkody spowodowane działalnością terrorystów. Dlatego Komitet Prawny IMO przyjął wytyczne¹⁵ zezwalające na ograniczenia odpowiedzialności w przypadku takich szkód.

Ze względu na powolną ratyfikację konwencji z 2002 r. Komisja Europejska zdecydowała się przedstawić propozycję, która prowadziłaby do przyjęcia zasad znowelizowanej konwencji ateńskiej do prawa europejskiego i jednocześnie do przyspieszenia jej ratyfikacji przez państwa członkowskie UE. Ponadto przyjęte rozporządzenie zawiera pewne elementy dodatkowe w stosunku do konwencji.

Konwencja ma zastosowanie tylko do transportu międzynarodowego. Na wewnętrznym rynku morskim UE zlikwidowano jednak rozróżnienie między krajowym a międzynarodowym rynkiem usług transportowych i dlatego w obu przypadkach powinien obowiązywać taki sam poziom i charakter odpowiedzialności. Rozporządzenie nr 392/2009 stosuje się więc nie tylko do każdego

¹⁴ Dz.Urz. UE L 131 z 28.05.2009, s. 24–46.

¹⁵ Okólnik IMO nr 2758 z 20.11.2006 r.

przewozu międzynarodowego w rozumieniu konwencji ateńskiej, ale również do przewozu morskimi drogami wodnymi w obrębie jednego państwa członkowskiego. Zasady rozporządzenia (a więc wyżej wspomniane zasady konwencji ateńskiej dotyczące odpowiedzialności przewoźnika w stosunku do pasażerów, ich bagażu i ich pojazdów oraz zasady ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego) stosuje się gdy:

- a) statek pływa pod banderą państwa członkowskiego lub został w nim zarejestrowany,
- b) umowa przewozu została zawarta w państwie członkowskim lub
- c) miejsce wyjazdu lub przeznaczenia według umowy przewozu znajduje się w państwie członkowskim.

W planie było również rozszerzenie zastosowania zasad konwencji na transport śródlądowy, ale element ten nie znalazł wystarczającego poparcia wśród państw członkowskich.

Kolejnymi elementami dodatkowymi w stosunku do konwencji ateńskiej są: rekompensata za sprzęt osób o ograniczonej sprawności ruchowej lub inny szczególny sprzęt, wypłata zaliczki w przypadku śmierci pasażera lub szkód na osobie oraz udzielania informacji dotyczących praw pasażerów przed podróżą. W przypadku utraty lub uszkodzenia sprzętu umożliwiającego poruszanie się lub innego szczególnego sprzętu używanego przez pasażera o ograniczonej sprawności ruchowej, odpowiedzialność przewoźnika nie podlega ograniczeniu. Wysokość odszkodowania odpowiada kwocie koniecznej do zastąpienia tego sprzętu lub – w odpowiednich przypadkach – kosztem jego naprawy. W przypadku śmierci pasażera lub poniesienia przez niego wskutek wypadku statku szkód na osobie przewoźnik, który faktycznie wykonał w całości lub w części przewóz, podczas którego doszło do wypadku, jest zobowiązany do wypłacenia zaliczki wystarczającej na pokrycie niecierpiących zwłoki potrzeb finansowych proporcjonalnie do odniesionej szkody, w terminie 15 dni od ustalenia tożsamości osoby uprawnionej do odszkodowania. W razie śmierci kwota ta wynosi co najmniej 21 tys. EUR. Wypłata zaliczki nie stanowi uznania odpowiedzialności. W odniesieniu do informacji – przewoźnik zawierający umowę i/lub przewoźnik wykonujący przewóz zapewniają, aby pasażerowie otrzymali stosowne i zrozumiałe informacje dotyczące ich praw¹⁶.

Rozporządzenie weszło w życie dzień po publikacji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, jednakże będzie stosować się we Wspólnocie od dnia wejścia w życie konwencji ateńskiej lub od **31.12.2012 r.** w zależności od tego, co nastąpi wcześniej. Nie wydaje się prawdopodobne, aby konwencja ateńska weszła w życie do końca przyszłego roku, należy więc zakładać, że zasady te będą początkowo zasadami regionalnymi. W praktyce oznacza to również, że ubezpieczyciele muszą zastosować rozwiązanie polegające na wydawaniu

¹⁶ Por. M.A. Nesterowicz, *Projekt rozporządzenia UE w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków*, Prawo Morskie 2006, t. XXII, s. 229 i nast.

przewoźnikom certyfikatów ubezpieczeniowych takich jak w załączniku do konwencji ateńskiej, mimo że konwencja ta jeszcze nie będzie obowiązująca. Międzynarodowa Grupa Klubów P&I już nad takim rozwiązaniem pracuje. Mimo daty 31.12.2012 r. państwa członkowskie mogą odroczyć stosowanie zasad rozporządzenia do krajowych przewozów morskich na pokładzie statków klasy A (o 4 lata) i B (o 6 lat)¹⁷.

Należy na koniec zaznaczyć, że konwencja ateńska jest pierwszą konwencją uzgodnioną wewnątrz IMO, która może być ratyfikowana nie tylko przez państwa, ale również przez międzyrządowe organizacje gospodarcze (art. 19 konwencji). Taki zabieg był konieczny, gdyż niektóre przepisy konwencji, w szczególności te dotyczące jurysdykcji i wykonalności orzeczeń, należą do kompetencji wyłącznej UE, z tego względu UE musi również stać się stroną. Dlatego Komisja przygotowała (poprawiony) wniosek o decyzję Rady dotyczącą przystąpienia Unii Europejskiej do protokołu z 2002 r. do konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r.¹⁸.

PODSUMOWANIE

Czas obecny wydaje się odpowiedni na analizę trzeciego pakietu morskiego, gdyż większość z jego elementów wchodzi w życie w czerwcu 2011 r. (choć niektóre weszły w życie z końcem 2010 r., a niektóre wejdą w życie później, z początkiem lub końcem 2012 r.). Oznacza to, że państwa członkowskie powinny być już zaawansowane w swoich wysiłkach implementacyjnych obejmujących przyjęcie właściwych przepisów ustawodawczych, administracyjnych i wykonawczych. Komisja Europejska traktuje morskie pakiety bezpieczeństwa w sposób bardzo poważny i w przeszłości niejedna skarga została skierowana do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości za niewypełnienie przez państwo obowiązków dotyczących implementacji określonej dyrektywy. Obecnie Komisja skierowała już tzw. uzasadnioną opinię dotyczącą braku poprawnej implementacji Dyrektywy 2009/16/WE o kontroli państwa portu do: Belgii, Cypru, Estonii, Francji, Portugalii, Wielkiej Brytanii i również Polski.

¹⁷ Zgodnie z art. 4 dyrektywy 98/18/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.Urz. UE L 144 z 15.05.1998, s. 1–115).

¹⁸ KOM/2010/0686 końcowy, 30.11.2010.

**THIRD MARITIME SAFETY PACKAGE
OF THE EUROPEAN UNION
(Summary)**

The Third Maritime Safety Package, also known as Erica III, consists of 7 pieces of European Union legislation adopted by the Parliament and the Council in 2009. The EU member states are to implement them by bringing into force law, regulations and administrative provisions.

The level of commitment on the part of Commission of the EU to the issues surrounding safety packages is measured by the amount of actions brought before the Court of Justice for states' failures to comply with them. Currently the Commission has delivered a reasoned opinion under the Article 258 of the Treaty concerning failure to implement Directive 2009/16/EC of 23 April 2009 on port State control by Belgium, Cyprus, Estonia, Poland, Portugal and the United Kingdom.