

## INFORMACJE I MATERIAŁY

MAŁGORZATA A. NESTEROWICZ

### AKTUALNOŚCI W UNIJNYM PRAWIE MORSKIM

*Projekt Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego Rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 ustanawiające Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu<sup>1</sup>*

28.10.2010 r. Komisja Europejska zaproponowała nowelizację Rozporządzenia nr 1406/2002 ustanawiającego EMSA<sup>2</sup>. Tekst ten został zaakceptowany wspólnie przez Parlament i Radę. Obecnie odbywa się drugie czytanie w Parlamencie Europejskim, jednak nie oczekuje się już znaczących zmian.

Celem nowelizacji jest doprecyzowanie aktualnych zadań i roli EMSA, a także rozszerzenie zakresu zadań EMSA na nowe obszary rozwijające się – na poziomie międzynarodowym lub unijnym. Zmiany dotyczą m.in. przepisów odnoszących się do zadań Agencji. W nowym tekście wyraźniej określono, że EMSA działa nie tylko na podstawie inicjatywy Komisji i na rzecz Komisji, ale również na prośbę państw członkowskich i na ich rzecz. Zapis taki nadaje Agencji więcej elastyczności w działaniach i w odpowiadaniu na prośby państw członkowskich.

Odnosnie do samych zadań Agencji rozporządzenie wskazuje, że EMSA powinna bardziej się zaangażować w badania morskie UE oraz określać kierunek rozwoju prawodawstwa europejskiego poprzez analizę projektów badawczych.

Zmiany mają również na celu doprecyzowanie rodzaju i zakresu pomocy świadczonej przez EMSA na rzecz Komisji i państw członkowskich w ramach różnych organizacji międzynarodowych i regionalnych, tak aby zapewnić Komisji i państwu członkowskiemu jak najlepsze doradztwo techniczne. Dotyczy to organizacji takich jak: IMO, MOP i instytucji regionalnych. Ponadto niektóre z wysoko wyspecjalizowanych służb operacyjnych zarządzanych przez EMSA (baza danych o ruchu statków SafeSeaNet, satelitarny system CleanSeaNet, system monitorowania dalekiego zasięgu LRIT, bazy danych dotyczące kontroli państwa portu itp.) mogą w znaczący sposób przyczynić się do realizacji polityki UE w innych obszarach, np. zintegrowanego podejścia do nadzoru morskiego w ramach zintegrowanej polityki morskiej UE oraz globalnego monitorowania środowiska i bezpieczeństwa.

---

<sup>1</sup> KOM(2010)611 wersja ostateczna – 2010/0303(COD).

<sup>2</sup> Dz.Urz. WE L 208 z 5.08.2002 r., s. 1–9.

Oczekuje się również, że potencjał EMSA w zakresie reagowania na wypadki, a w szczególności zakontraktowana sieć statków morskich, może również być wykorzystywany w przypadku zanieczyszczenia morza przez inne źródła niż statki, a mianowicie przez platformy naftowe.

Po drugim czytaniu w Parlamencie oczekuje się publikacji tekstu pod koniec 2012 r. lub na początku 2013 r. Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 20 dni od publikacji.

### *Projekt dyrektywy o redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych<sup>3</sup>*

W lipcu 2011 r. Komisja przedstawiła wniosek o zmianę Dyrektywy Rady 1999/32/WE odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych<sup>4</sup>. Celem nowelizacji jest implementacja do prawa europejskiego załącznika nr VI do konwencji MARPOL o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki. Głównym elementem dyrektywy jest wprowadzenie limitów zawartości siarki w paliwach – 1% do 31.12.2014 r. i 0,1% od 1.01.2015 r. w tzw. obszarach SECA, tj. obszarach kontroli emisji tlenków siarki. Poza obszarami SECA planuje się wprowadzenie limitów zawartości siarki w paliwach w wysokości 0,5% od 2020 r. Projekt ten jest obecnie na etapie pierwszego czytania w Parlamencie Europejskim.

### *Projekt rozporządzenia o złomowaniu statków*

23.03.2012 r. Komisja Europejska przedstawiła projekt rozporządzenia w sprawie recyklingu statków<sup>5</sup>. Celem rozporządzenia jest ustanowienie takich procedur eksploataowania, konserwacji i złomowania statków podnoszących bandery państw członkowskich, które ograniczą negatywny wpływ tych działań na zdrowie ludzkie i stan środowiska naturalnego. Jednocześnie rozporządzenie ma na celu wprowadzenie w życie, na poziomie Unii Europejskiej, zasad określonych w Międzynarodowej konwencji w sprawie bezpiecznego i ekologicznego recyklingu statków przyjętej w Hong Kongu w 2009 r.<sup>6</sup>. Konwencja – po wejściu w życie – nałoży na strony obowiązek demontażu dużych statków tylko w krajach, które są stronami konwencji. Wysokie wymagania stawiane przez konwencję oznaczają jednak, że nie wejdzie ona szybko w życie. Projektowane rozporządzenie unijne pozwoli wcześniej wprowadzić w życie wymogi konwencji w odniesieniu do statków podnoszących bandery państw członkowskich, w szczególności wymagania dotyczące kontroli materiałów niebezpiecznych

<sup>3</sup> SEC (2011) 918 – wersja ostateczna

<sup>4</sup> Dz.Urz. WE L 121 z 11.05.1999 r., s. 13–18.

<sup>5</sup> KOM (2012) 118 – wersja ostateczna – 2012/0055(COD).

<sup>6</sup> Zob. M.H. Koz i ń s k i, *Międzynarodowa konwencja o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków (SRC 2009)*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni 2010, nr 24, s. 39–50.

instalowanych na statkach, poddawania statków przeglądom, przygotowania statków do recyklingu, posiadania odpowiednich świadectw *etc.* Statki pływające pod banderami państw członkowskich mogą być poddane recyklingowi jedynie w stoczniach figurujących w wykazie europejskim. Stocznie znajdujące się na terenie UE będą figurować w wykazie automatycznie, a stocznie znajdujące się poza terytorium UE będą mogły złożyć wniosek o wpis do wykazu. Będą jednak musiały spełnić szereg warunków potwierdzających, że są one zaprojektowane, zbudowane i eksploatowane w sposób ekologiczny i bezpieczny dla pracowników. Wniosek Komisji zostanie teraz omówiony przez Radę i Parlament Europejski.

Ponadto, w odniesieniu do tej samej kwestii, również 23.03.2012 r. Komisja przedstawiła wniosek o decyzję Rady upoważniającą państwa członkowskie do ratyfikowania, w interesie Unii Europejskiej, Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i ekologicznym recyklingu statków podpisanej w Hong Kongu w 2009 r. lub do przystąpienia do niej<sup>7</sup>.

#### *Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu*

12.12.2011 r. Rada przyjęła Decyzję 2012/23/UE o przystąpieniu Unii Europejskiej do Protokołu z 2002 r. do konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. w odniesieniu do jej art. 10 i 11<sup>8</sup> oraz Decyzję 2012/22/UE o przystąpieniu Unii Europejskiej do Protokołu z 2002 r. do tejże konwencji z wyjątkiem jej art. 10 i 11<sup>9</sup>.

Konwencja ateńska jest pierwszą konwencją przyjętą przez IMO, która zezwala na przystąpienie regionalnym organizacjom integracji gospodarczej stworzonym przez suwerenne państwa. Z tej możliwości skorzystała Unia Europejska, gdyż zgodnie z prawem europejskim była ona zobowiązana przystąpić do konwencji. Niektóre przepisy zawarte w konwencji ateńskiej należą do wyłącznej kompetencji UE, gdyż przejęła je na podstawie zasady subsydiarności od momentu wydania aktów prawnych w tej dziedzinie – chodzi mianowicie o zapisy dotyczące właściwości sądów oraz uznawania i wykonalności wyroków sądowych (art. 10 i 11). Konwencja ateńska jest przykładem konwencji o tzw. kompetencjach mieszanych – zawiera elementy, które należą do wyłącznej kompetencji UE i dlatego musi być ratyfikowana przez organ UE oraz elementy, które – jak dotychczas – należą do kompetencji wspólnej UE i państw członkowskich, gdyż UE nie wydała jeszcze przepisów w tej dziedzinie, dlatego konwencja może być ratyfikowana również przez państwa członkowskie.

21.03.2012 r. Dania ratyfikowała konwencję ateńską z 2002 r. Spośród państw członkowskich jest to dopiero drugie państwo, po Łotwie, które przystąpiło do konwencji.

<sup>7</sup> KOM(2012)120 wersja ostateczna – 2012/0056 (NLE).

<sup>8</sup> Dz.Urz. UE L 8 z 12.1.2012 r., s. 13–16.

<sup>9</sup> *Ibidem*, s. 1–12.

Zasady konwencji ateńskiej z 2002 r. będą obowiązywać na terytorium UE od 31.12.2012 r. na podstawie Rozporządzenia nr 392/2009 w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków<sup>10</sup> – niezależnie od tego, czy konwencja wejdzie w życie na poziomie międzynarodowym.

### *Raport o bezpieczeństwie statków pasażerskich*

Po wypadku statku pasażerskiego „Costa Concordia” u wybrzeży Włoch (w styczniu 2012 r.) Komitet Bezpieczeństwa Morskiego IMO przedstawił w maju 2012 r. rezolucję zawierającą zalecenia dotyczące poprawy bezpieczeństwa statków pasażerskich. Zalecenia dotyczą zapewnienia przez państwa-strony IMO, że przedsiębiorstwa żeglugi pasażerskiej przeprowadzą przegląd środków bezpieczeństwa na ich statkach. Zaleca się m.in.:

- zapewnienie dodatkowych kamizelek ratunkowych, które powinny znajdować się w miejscach łatwo dostępnych dla pasażerów;
- przegląd procedur bezpieczeństwa na statku oraz sposobu, w jaki się je komunikuje pasażerom;
- przeprowadzanie próbnego alarmu bezpieczeństwa przed opuszczeniem każdego portu;
- ograniczenie dostępu do mostka kapitańskiego.

Komitet przygotowuje również nowelizację niektórych regulacji SOLAS (konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu).

Komisja Europejska przeprowadziła na swojej stronie internetowej konsultacje publiczne na temat przeglądu i nowelizacji prawodawstwa europejskiego dotyczącego bezpieczeństwa pasażerów w żegludze. Konsultacje trwały do 5.07.2012 r. Wyniki będą stanowić podstawę nowelizacji Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich<sup>11</sup>.

### *Projekt Blue Belt (Niebieski Pas)*

Projekt *Blue Belt* ma na celu ułatwienie poruszania się statków towarowych pomiędzy portami państw UE i zmniejszenie formalności związanych z przewozem towarów, w szczególności formalności celnych. Podróż statków jest monitorowana przez system SafeSeaNet, a ładunki przewożone są na podstawie elektronicznych dokumentów przewozowych.

W 2011 r. przeprowadzono wersję próbną tego projektu pod nadzorem EMSA. W projekcie uczestniczyły 253 statki, a dane dotyczące ich 26 000 zawinięć do portów UE w dniach 2.05–2.11.2011 r. zostały zgromadzone w bazie

<sup>10</sup> OJ L 131 z 28.5.2009 r., s. 24–26.

<sup>11</sup> Dz.Urz. UE L 163 z 25.06.2009 r., s. 1–140.

danych SafeSeaNet. Na podstawie raportu przedstawionego w maju 2012 r. przez EMSA Europejska Rada Transportu 7.06.2012 r. w Luksemburgu podjęła decyzję o zatwierdzeniu projektu dla całego terytorium UE. Projekt ten jest kolejnym etapem realizacji rynku wewnętrznego w odniesieniu do przestrzeni morskiej. Prawdopodobnie będzie on wymagać przyjęcia nowych aktów prawnych w dziedzinie transportu morskiego i polityki celnej.

#### *Najnowsze sprawy sądowe w ETS*

22.06.2012 r. Komisja Europejska skierowała do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości sprawę przeciwko Polsce w związku z niepoinformowaniem Komisji o tym, jakie środki zostały podjęte w celu zapewnienia przez Polskę prawidłowej implementacji Dyrektywy 2009/18 ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego<sup>12</sup>. Dyrektywa ta weszła w życie 17.06.2011 r.

Również 22.06.2012 r. Komisja Europejska przedstawiła Finlandii uzasadnioną opinię w związku z niepoinformowaniem Komisji o tym, jakie środki zostały podjęte przez Finlandię w celu prawidłowej implementacji Dyrektywy 2009/20 w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich<sup>13</sup>. Dyrektywa weszła w życie 31.12.2011 r. Uzasadniona opinia jest ostatnim etapem przed wniesieniem sprawy do ETS.

---

<sup>12</sup> Dz.Urz. UE L 131z 28.05.2009 r., s. 114–127.

<sup>13</sup> *Ibidem*, s. 128–131.