

**WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 3/2005****przyjęte przez Radę dnia 7 października 2004 r.****w celu przyjęcia dyrektywy 2005/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2005/C 25E/03)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając projekt Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wspólnotowa polityka bezpieczeństwa morskiego ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa oraz ochrony środowiska i opiera się na założeniu, że wszystkie strony uczestniczące w transporcie towarów drogą morską ponoszą odpowiedzialność za zagwarantowanie, iż statki pływające po wodach wspólnotowych spełniają wymogi odpowiednich przepisów i standardów.
- (2) Podstawowe standardy obowiązujące we wszystkich Państwach Członkowskich, dotyczące zrzutów substancji zanieczyszczających ze statków, opierają się na Konwencji Marpol 73/78; jednakże przepisy te są każdego dnia ignorowane przez wiele statków pływających na wodach wspólnotowych, za co nie ponoszą one konsekwencji.
- (3) Wdrażanie Konwencji Marpol 73/78 wykazuje rozbieżności pomiędzy poszczególnymi Państwami Członkowskimi, a zatem zachodzi potrzeba ujednoczenia jej wdrażania na poziomie wspólnotowym; w szczególności występują znaczne różnice w praktykach Państw Członkowskich związanych z nakładaniem sankcji za zrzuty substancji zanieczyszczających ze statków.
- (4) Środki o charakterze odstraszającym stanowią integralną część polityki Wspólnoty w zakresie bezpieczeństwa morskiego, ponieważ gwarantują powiązanie odpowiedzialności każdego z podmiotów transportujących drogą morską towary zanieczyszczające z możliwością nałożenia na nie sankcji; zachodzi zatem potrzeba wprowadzenia skutecznych, odstraszających i proporcjonalnych sankcji w celu zapewnienia skutecznej ochrony środowiska.
- (5) W tym celu należy przede wszystkim ujednoczyć istniejące przepisy prawne, w szczególności, z jednej

strony, przyjęc precyzyjne definicje naruszeń prawa, o których mowa, oraz okoliczności wyłączających odpowiedzialność, co jest przedmiotem niniejszej dyrektywy, a z drugiej strony, określić podstawowe zasady wymierzania kar, odpowiedzialności i jurysdykcji, co stanowi przedmiot ramowej decyzji Rady 2005/.../WSiSW z dnia ..... odnośnie do wzmocnienia uregulowań prawnokarnych celem egzekwowania przestrzegania przepisów dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków.

- (6) Celem niniejszej dyrektywy jest, między innymi, określenie definicji zrzutów, a w rezultacie skuteczniejsze wprowadzenie w życie decyzji ramowej 2005/.../WSiSW w celu zapobiegnięcia takim naruszeniom.
- (7) Ani międzynarodowy system odpowiedzialności cywilnej i odszkodowania za zanieczyszczenie olejami albo ropą naftową, ani system związany z zanieczyszczeniem innymi substancjami niebezpiecznymi lub trującymi nie zapewniają wystarczającego poziomu odstraszania, by odwieść podmioty transportujące niebezpieczne ładunki drogą morską od stosowania praktyk naruszających obowiązujące standardy; pożądane efekty odstraszania można osiągnąć tylko w drodze wprowadzenia sankcji stosowanych wobec wszystkich osób powodujących lub przyczyniających się do zanieczyszczenia morza; sankcje należy stosować nie tylko wobec właściciela lub kapitana statku, ale również wobec właściciela ładunku, instytucji klasyfikacyjnej lub innych osób odpowiedzialnych.
- (8) Zrzuty substancji zanieczyszczających ze statków powinno uznać się za naruszenie prawa, jeżeli zostały popełnione umyślnie, przez niedbalstwo lub na skutek poważnego zaniedbania.
- (9) Sankcje za zrzuty substancji zanieczyszczających ze statków nie są związane z odpowiedzialnością cywilną podmiotów, których to dotyczy, nie podlegają zatem żadnym przepisom dotyczącym ograniczenia lub przypisania odpowiedzialności cywilnej ani też nie ograniczają one prawa dochodzenia odszkodowania przez poszkodowanych wskutek zanieczyszczenia.
- (10) Zachodzi potrzeba dalszej skutecznej współpracy pomiędzy Państwami Członkowskimi w celu zapewnienia wykrywania na czas zrzutów substancji zanieczyszczających pochodzących ze statków oraz identyfikowania ich sprawców.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 220 z 16.9.2003, str. 72.<sup>(2)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 13.1.2004 (Dz.U. C 92 E z 21.4.2004, str. 77).

- (11) W przypadku gdy istnieją niezbite dowody zrzutów powodujących znaczne szkody lub grożących znacznymi szkodami, Państwa Członkowskie powinny przekazać taką sprawę swoim właściwym organom z zamiarem wszczęcia postępowania na podstawie art. 220 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r.
- (12) Dyrektywa ta jest zgodna z zasadami pomocniczości i proporcjonalności ustanowionymi w art. 5 Traktatu. Włączenie międzynarodowych standardów dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków do prawa wspólnotowego i określenie sankcji za ich naruszenie, mogących przyjąć postać środków karnych lub administracyjnych, stanowi niezbędny środek do osiągnięcia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska w transporcie morskim. Wspólnota może skutecznie osiągnąć powyższe cele jedynie za pomocą ujednoliconych przepisów. Dyrektywa ogranicza się do minimum wymaganego do osiągnięcia tych celów i nie wychodzi poza to, co jest niezbędne dla ich realizacji. Nie stanowi ona przeszkody dla Państw Członkowskich w podejmowaniu, zgodnie z prawem międzynarodowym, bardziej rygorystycznych środków przeciwdziałania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków.
- (13) Dyrektywa ta jest w pełni zgodna z Kartą Praw Podstawowych Unii Europejskiej,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

#### Artykuł 1

##### Cel

1. Celem niniejszej dyrektywy jest zapewnienie, by osoby odpowiedzialne za zanieczyszczenia pochodzące ze statków podlegały odpowiednim sankcjom w celu poprawy bezpieczeństwa na morzu oraz wzmocnienia ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków.
2. Niniejsza dyrektywa nie stanowi przeszkody dla Państw Członkowskich w podejmowaniu, zgodnie z prawem międzynarodowym, bardziej rygorystycznych środków przeciwdziałania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków.

#### Artykuł 2

##### Definicje

Dla celów niniejszej dyrektywy:

- 1) „Marpol 73/78” oznacza podpisaną w roku 1973 Międzynarodową Konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza

przez statki oraz odnoszący się do niej Protokół z roku 1978, w ich aktualnych wersjach;

- 2) „substancje zanieczyszczające” oznaczają substancje objęte załącznikami I (olej) i II (szkodliwe substancje ciekłe) do Konwencji Marpol 73/78;
- 3) „zrzut” oznacza każde usunięcie substancji ze statku, niezależnie od tego, z jakiej przyczyny następuje, zgodnie z art. 2 Konwencji Marpol 73/78;
- 4) „statek” oznacza jednostkę pływającą jakiegokolwiek typu, niezależnie od bandery, używaną w środowisku morskim, i obejmuje też wodoloty, poduszkowce, statki podwodne oraz urządzenia pływające.

#### Artykuł 3

##### Zakres zastosowania

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się, zgodnie z prawem międzynarodowym, do zrzutów substancji zanieczyszczających:

- a) na wodach wewnętrznych, w tym w portach Państwa Członkowskiego, w zakresie obowiązywania postanowień Konwencji Marpol;
- b) na morskich wodach terytorialnych Państwa Członkowskiego;
- c) w cieśninach wykorzystywanych w żegludze międzynarodowej, podlegających przepisom dotyczącym tranzytu, zgodnie z postanowieniami części III sekcji 2 Konwencji Organizacji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r., w zakresie, w jakim dane Państwo Członkowskie sprawuje jurysdykcję nad tymi cieśninami;
- d) w wyłącznej strefie ekonomicznej lub równoważnej strefie Państwa Członkowskiego, ustanowionej zgodnie z prawem międzynarodowym; oraz
- e) na otwartym morzu.

2. Niniejszą dyrektywę stosuje się do zrzutów substancji zanieczyszczających pochodzących z jakiegokolwiek statku, niezależnie od jego bandery, za wyjątkiem okrętów wojennych, jednostek pomocniczych marynarki wojennej lub innych statków będących własnością państwa lub obsługiwanych przez państwo i wykorzystywanych w danym momencie wyłącznie w niekomercyjnej służbie państwowej.

#### Artykuł 4

##### Naruszenia

Państwa Członkowskie zapewnią uznanie zrzutów substancji zanieczyszczających ze statków na którymkolwiek z obszarów wymienionych w art. 3 ust. 1 za naruszenia, jeśli dokonano ich umyślnie, przez niedbalstwo lub na skutek poważnego zaniedbania.

## Artykuł 5

## Wyjątki

1. Zrzut substancji zanieczyszczających na którymkolwiek z obszarów wymienionych w art. 3 ust. 1 nie jest uznawany za naruszenie, jeśli spełnia warunki wyszczególnione w prawie 11 lit. a) lub c) załącznika I lub w prawie 6 lit. a) lub c) załącznika II do Konwencji Marpol 73/78.

2. Zrzut substancji zanieczyszczających na obszarach wymienionych w art. 3 ust. 1 lit. c), d) i e) nie stanowi naruszenia ze strony właściciela, kapitana lub załogi działającej na odpowiedzialność kapitana, jeżeli zrzut spełnia warunki wyszczególnione w prawie 11 lit. b) załącznika I bądź w prawie 6 lit. b) załącznika II do Konwencji Marpol 73/78.

3. Zrzut substancji zanieczyszczających na którymkolwiek z obszarów wymienionych w art. 3 ust. 1 nie stanowi naruszenia, jeśli spełnione są warunki wyszczególnione w prawie 9 lub 10 załącznika I lub w prawie 5 załącznika II do Konwencji Marpol 73/78.

## Artykuł 6

**Egzekwowanie przepisów w stosunku do statków w obrębie portu Państwa Członkowskiego**

1. Jeśli zaistniałe nieprawidłowości lub otrzymane informacje powodują podejrzenie, że statek pozostający dobrowolnie w porcie lub przy terminalu morskim Państwa Członkowskiego dokonał lub dokonuje zrzutu substancji zanieczyszczających w którymkolwiek z obszarów wymienionych w art. 3 ust. 1, to Państwo Członkowskie spowoduje przeprowadzenie odpowiedniej inspekcji, z uwzględnieniem odpowiednich wytycznych przyjętych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) i zgodnie ze swoim prawem krajowym.

2. W przypadku gdy inspekcja, o której mowa w ust. 1, ujawni fakty mogące wskazywać na naruszenie w rozumieniu art. 4, powiadamia się o tym odpowiednie organy Państwa Członkowskiego oraz państwa bandery.

## Artykuł 7

**Egzekwowanie przepisów przez Państwa przybrzeżne w stosunku do statków w drodze**

1. Jeżeli podejrzewany zrzut substancji zanieczyszczających ma miejsce w obszarach wymienionych w art. 3 ust. 1 lit. b), c), d) lub e), a statek podejrzewany o zrzut nie zawija do portu Państwa Członkowskiego posiadającego informacje o podejrzanym zrzucie, stosuje się następujące reguły:

a) jeśli następnym portem, do którego zawija statek, jest inne Państwo Członkowskie, zainteresowane Państwo Członkow-

skie prowadzi ścisłą współpracę z tym państwem w zakresie inspekcji, o której mowa w art. 6 ust. 1, oraz przy podejmowaniu decyzji o odpowiednich środkach administracyjnych, jakie mają zostać podjęte odnośnie do tego zrzutu;

b) jeśli następnym portem, do którego zawija statek, jest port państwa znajdującego się poza obszarem Wspólnoty, Państwo Członkowskie podejmie niezbędne środki w celu poinformowania następnego portu zawinięcia statku o podejrzanym zrzucie i wzywa państwo następnego portu do podjęcia odpowiednich środków w związku z tym zrzutem.

2. Gdy istnieją niepodważalne dowody na to, że statek pływający po obszarach wymienionych w art. 3 ust. 1 lit. b) lub d) dokonał na tych obszarach naruszenia, którego wynikiem był zrzut powodujący poważne szkody lub niebezpieczeństwo poważnych szkód dla wybrzeża lub związanych z tym interesów zainteresowanego Państwa Członkowskiego, lub dla zasobów w obszarach wymienionych w art. 3 ust. 1 lit. b) lub d), Państwo to, z zastrzeżeniem postanowień części XII sekcji 7 Konwencji ONZ o prawie morza z 1982 r., i o ile dowody na to pozwalają, przekaże sprawę odpowiednim organom w celu wszczęcia postępowania, w tym zatrzymania statku, zgodnie ze swoim prawem krajowym.

3. Władze państwa bandery są informowane w każdym przypadku.

## Artykuł 8

**Sankcje**

1. Państwa Członkowskie podejmują niezbędne kroki w celu zapewnienia, by naruszenia w rozumieniu art. 4 podlegały skutecznym, proporcjonalnym i odstraszającym sankcjom, które mogą obejmować sankcje karne lub administracyjne.

2. Każde Państwo Członkowskie podejmuje środki niezbędne do zapewnienia, by sankcje wymienione w ust. 1 stosowane były wobec każdej osoby uznanej za odpowiedzialną za naruszenie w rozumieniu w art. 4.

## Artykuł 9

**Zgodność z prawem międzynarodowym**

Państwa Członkowskie stosują przepisy niniejszej dyrektywy bez formalnej lub faktycznej dyskryminacji statków obcych i zgodnie z obowiązującym prawem międzynarodowym, w tym postanowieniami sekcji 7 części XII Konwencji ONZ o prawie morza z 1982 r., oraz niezwłocznie powiadamiają państwo bandery statku oraz każde inne zainteresowane Państwo o środkach podjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą.

## Artykuł 10

**Środki dodatkowe**

Do celów niniejszej dyrektywy, Państwa Członkowskie i Komisja będą w miarę potrzeby prowadziły ścisłą współpracę z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego oraz, w miarę potrzeby, w ramach programu działania mającego na celu reagowanie na przypadkowe lub umyślne zanieczyszczenie morza, wprowadzonego decyzją nr 2850/2000/WE<sup>(1)</sup> w celu:

- a) rozwijania niezbędnych systemów informacyjnych wymaganych do skutecznego wprowadzania w życie niniejszej dyrektywy;
- b) ustalenia, w oparciu o przyjęte międzynarodowe sposoby postępowania i wytyczne, wspólnych sposobów postępowania i wytycznych, w szczególności w celu:
  - monitorowania i wczesnej identyfikacji statków zrzucających substancje zanieczyszczające z naruszeniem niniejszej dyrektywy, w tym, w miarę potrzeby, instalacji pokładowego sprzętu monitorującego,
  - określenia niezawodnych metod prześledzenia pochodzenia substancji zanieczyszczających w morzu z konkretnego statku, i
  - skutecznego egzekwowania niniejszej dyrektywy.

## Artykuł 11

**Sprawozdawczość**

Co trzy lata Państwa Członkowskie składają Komisji sprawozdanie ze stosowania niniejszej dyrektywy przez właściwe organy. Na podstawie tych sprawozdań Komisja przedkłada sprawozdanie wspólnotowe Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

## Artykuł 12

**Komitet**

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS)<sup>(2)</sup>.
2. Komisja regularnie informuje Komitet utworzony w ramach decyzji 2850/2000/WE o wszelkich proponowanych

środkach lub innych odpowiednich działaniach dotyczących reagowania na zanieczyszczenia morza.

## Artykuł 13

**Tryb zmian**

Zmiany Konwencji Marpol 73/78, o której mowa w art. 2 pkt 1, mogą być wyłączone z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy, stosownie do art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

## Artykuł 14

**Implementacja**

Państwa Członkowskie wprowadzają w życie ustawy, rozporządzenia i przepisy administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż .....<sup>(3)</sup> i niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określają Państwa Członkowskie.

## Artykuł 15

**Wejście w życie**

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

## Artykuł 16

**Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
Przewodniczący

<sup>(1)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 13.1.2004 (Dz.U. C 92 E z 21.4.2004, str. 77).

<sup>(2)</sup> Decyzja 2850/2000/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2000 r. ustalająca wspólnotowe ramy współpracy w zakresie przypadkowego lub umyślnego zanieczyszczenia morza (Dz.U. L 332 z 28.12.2000, str. 1). Decyzja zmieniona decyzją 787/2004/WE (Dz.U. L 138 z 30.4.2004, str. 12).

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 415/2004 (Dz.U. L 68 z 6.3.2004, str. 10).

## ZAŁĄCZNIK

**Podsumowanie postanowień Konwencji Marpol 73/78 dotyczących usuwania oleju i szkodliwych substancji ciekłych, określonych w art. 2 ust. 2**

## CZĘŚĆ I: OLEJ (KONWENCJA MARPOL 73/78, ZAŁĄCZNIK I)

Do celów załącznika I do Konwencji Marpol 73/78, „olej” oznacza ropę naftową w każdej postaci, włączając w to surową ropę naftową, paliwo olejowe, szlam, odpadki olejowe oraz produkty rafinowane (inne niż produkty petrochemiczne, które są przedmiotem postanowień załącznika II do Konwencji Marpol 73/78), a „mieszanina oleista” oznacza mieszaninę o jakiegokolwiek zawartości oleju.

Wyciąg z odpowiednich postanowień załącznika I do Konwencji Marpol 73/78:

**Prawidło 9: Kontrola usuwania oleju**

- 1) Z zastrzeżeniem postanowień prawideł 10 i 11 niniejszego Załącznika oraz ust. 2 niniejszego prawidła, jakiegokolwiek usunięcie do morza oleju lub mieszanin oleistych ze statków, do których zastosowanie ma niniejszy Załącznik, jest zabronione, z wyjątkiem przypadku gdy zostaną spełnione wszystkie następujące warunki:
  - a) w odniesieniu do zbiornikowca olejowego, poza tym, co postanowiono w lit. b) niniejszego ustępu:
    - i) zbiornikowiec nieznajduje się w obszarze specjalnym;
    - ii) zbiornikowiec znajduje się w odległości większej niż 50 mil morskich od najbliższego lądu;
    - iii) zbiornikowiec płynie określonym kursem;
    - iv) wielkość chwilowa zrzutu oleju zawartego w wodzie usuwanej nie powinna przekraczać 30 litrów na milę morską;
    - v) całkowita ilość usuniętego do morza oleju nie przekracza, w przypadku zbiornikowców istniejących, 1/15000 część całkowitej ilości określonego ładunku, z którego pozostałości utworzyły tę część, oraz, w przypadku zbiornikowców nowych, 1/30000 część całkowitej ilości określonego ładunku, z którego pozostałości utworzyły tę część; oraz
    - vi) zbiornikowiec posiada czynny system kontrolno-pomiarowy usuwania oleju oraz instalację zbiornika resztkowego, jak to jest wymagane prawidłem 15 niniejszego załącznika;
  - b) w odniesieniu do statków o pojemności rejestrowej brutto 400 i większej, innych niż zbiornikowce olejowe, oraz z zęz maszynowni (z wyłączeniem zęz pompowni ładunkowych) zbiornikowców olejowych, o ile nie są zmieszane z resztkami ładunku olejowego:
    - i) statek nie jest wewnątrz obszaru specjalnego;
    - ii) statek jest w drodze;
    - iii) zawartość oleju w wypływie nie przekracza bez rozcieńczenia 15 ppm (15 części na milion); oraz
    - iv) statek posiada działające urządzenie wymagane prawidłem 16 niniejszego Załącznika.
- 2) W przypadku statku o pojemności brutto mniejszej od 400 ton rejestrowych, innego niż zbiornikowiec olejowy, wtedy gdy znajduje się on poza obszarem specjalnym, administracja powinna zapewnić, w takim stopniu, w jakim jest to praktycznie możliwe i uzasadnione, aby został on wyposażony w instalację umożliwiającą przechowywanie na statku pozostałości olejowych i ich usuwanie, albo do urządzeń odbiorczych, albo zgodnie z postanowieniami ust. 1 lit. b) niniejszego prawidła, do morza.  
  
[...]
- 4) Postanowienia ust. 1 niniejszego prawidła nie mają zastosowania w przypadku usuwania czystego lub oddzielnego balastu lub niepoddanych obróbce mieszanin oleistych, które bez rozcieńczenia zawierają olej o stężeniu nieprzekraczającym 15 części na milion i które nie pochodzą z zęz pompowni ładunkowych i które nie są zmieszane z pozostałościami ładunku olejowego.
- 5) Żaden wypływ usuwany do morza nie powinien zawierać chemikaliów ani innych substancji w ilościach lub stężeniach niebezpiecznych dla środowiska morskiego, ani też chemikaliów lub innych substancji wprowadzonych w celu obejścia warunków usuwania określonych niniejszym prawidłem.
- 6) Resztki oleju, które nie mogą być usuwane do morza zgodnie z ust. 1, 2 i 4 niniejszego prawidła, powinny być zatrzymane na statku i oddane do urządzeń odbiorczych w porcie.  
  
[...]

**Prawidło 10: Sposoby zapobiegania zanieczyszczaniu olejami ze statków w czasie eksploatacji na obszarach specjalnych**

- 1) Do celów niniejszego załącznika, obszarami specjalnymi są: obszar Morza Śródziemnego, obszar Morza Bałtyckiego, obszar Morza Czarnego, obszar Morza Czerwonego, „obszar zatokowy” i obszar Zatoki Adeńskiej oraz obszar Antarktydy [jak dalej zdefiniowano oraz opisano].
- 2) Z zastrzeżeniem postanowień Prawidła 11 niniejszego Załącznika:
  - a) zabrania się jakiegokolwiek usuwania do morza oleju lub mieszanin olejowych z jakiegokolwiek zbiornikowca olejowego oraz z jakiegokolwiek statku o pojemności brutto 400 ton rejestrowych i większej, innego niż zbiornikowiec olejowy, wtedy gdy one znajdują się na obszarze specjalnym. [...]
  - b) [...] Jakikolwiek zrzut do morza oleju lub mieszanin olejowych ze statków o pojemności brutto mniejszej niż 400, innych niż zbiornikowce olejowe, będzie zabroniony na obszarach specjalnych, z wyjątkiem gdy zawartość oleju bez rozcieńczenia w zrzucie nie przekracza 15 ppm.
- 3) a) Postanowienia ust. 2 niniejszego prawidła nie mają zastosowania w przypadku usuwania czystego lub oddzielnego balastu.  
b) Postanowienia ust. 2 niniejszego prawidła nie mają zastosowania w przypadku usuwania oczyszczonej wody zęzowej z maszynowni, pod warunkiem że zostaną spełnione wszystkie następujące postanowienia:
  - i) woda zęzowa nie pochodzi z zęz pompowni ładunkowej;
  - ii) woda zęzowa nie jest zmieszana z pozostałościami ładunku olejowego;
  - iii) statek płynie określonym kursem;
  - iv) stężenie oleju w wypływie, bez rozcieńczania, nie przekracza 15 części na milion;
  - v) statek posiada czynne urządzenie filtracyjne oleju zgodne z Prawidłem 16 ust. 5 niniejszego Załącznika;
  - vi) urządzenie filtracyjne oleju jest wyposażone w urządzenie stopujące, które zapewnia, że proces usuwania jest automatycznie przerywany, w przypadku gdy natężenie oleju w wypływie przekroczy 15 części na milion.
- 4) a) Żaden wypływ usuwany do morza nie powinien zawierać chemikaliów ani innych substancji w ilościach lub stężeniach niebezpiecznych dla środowiska morskiego, ani też chemikaliów lub innych substancji wprowadzonych w celu obejścia warunków usuwania określonych niniejszym prawidłem.  
b) Pozostałości olejowe, które zgodnie z postanowieniami ust. 2 lub 3 niniejszego prawidła nie mogą być usunięte do morza, powinny być zatrzymane na statku lub usunięte do urządzeń odbiorczych.
- 5) Żadne postanowienie niniejszego prawidła nie zabrania statkowi znajdującemu się w podróży przebiegającej częściowo przez obszar specjalny, aby dokonał usunięcia poza obszarem specjalnym, zgodnie z prawidłem 9 niniejszego załącznika.

[...]

**Prawidło 11: Wyjątki**

Prawidła 9 i 10 niniejszego Załącznika nie mają zastosowania w przypadku:

- a) usuwania do morza oleju lub mieszaniny oleistej niezbędnego dla celów ochrony bezpieczeństwa statku lub ratowania życia na morzu; lub
- b) usuwania do morza oleju lub mieszaniny oleistej spowodowanego uszkodzeniem statku lub jego wyposażenia:
  - i) pod warunkiem że po zaistnieniu uszkodzenia lub po wykryciu wycieku zostały podjęte wszelkie racjonalne środki ostrożności w celu zapobieżenia lub zmniejszenia wycieku; oraz
  - ii) z wyjątkiem przypadku, gdy armator lub kapitan działał albo z zamiarem spowodowania uszkodzenia, albo nierozważnie i ze świadomością, że uszkodzenie prawdopodobnie nastąpi; lub
- c) usuwania do morza, za zgodą administracji, substancji zawierających olej, wtedy gdy są one używane w celu zwalczania specyficznych przypadków zanieczyszczenia, dla zmniejszenia szkód spowodowanych zanieczyszczeniem. Na każde takie usunięcie powinno się uzyskać zgodę każdego rządu, którego jurysdykcji podlega miejsce, gdzie planuje się dokonanie usunięcia.

## CZĘŚĆ II: SZKODLIWE SUBSTANCJE CIEKŁE (KONWENCJA MARPOL 73/78 ZAŁĄCZNIK II)

Wyciąg z odpowiednich postanowień Załącznika II do Konwencji Marpol 73/78:

**Prawidło 3: Klasyfikacja i wykaz szkodliwych substancji ciekłych**

1) Dla celów niniejszego załącznika szkodliwe substancje ciekłe dzielą się na cztery następujące kategorie:

- a) kategoria A: są to szkodliwe substancje ciekłe, które w razie usunięcia ich do morza w związku z myciem zbiornika lub usuwaniem balastu stanowiłyby poważne zagrożenie dla zasobów morza lub zdrowia ludzkiego oraz mogłyby poważnie naruszyć walory morza lub inne zgodne z prawem sposoby jego wykorzystania i tym samym usprawiedliwiają zastosowanie surowych środków przeciw zanieczyszczeniu;
- b) kategoria B: są to szkodliwe substancje ciekłe, które w razie usunięcia ich do morza w związku z myciem zbiornika lub usuwaniem balastu stanowiłyby zagrożenie dla zasobów morza lub zdrowia ludzkiego oraz mogłyby naruszyć walory morza lub inne zgodne z prawem sposoby jego wykorzystania i tym samym usprawiedliwiają zastosowanie specjalnych środków przeciw zanieczyszczeniu;
- c) kategoria C: są to szkodliwe substancje ciekłe, które w razie usunięcia ich do morza w związku z myciem zbiornika lub usuwaniem balastu, stanowiłyby nieznaczne zagrożenie dla zasobów morskich lub zdrowia ludzkiego lub mogłyby w nieznacznym stopniu powodować utratę walorów morza lub innych zgodnych z prawem sposobów wykorzystania i tym samym wymagają zastosowania specjalnych warunków eksploatacji;
- d) kategoria D: są to szkodliwe substancje ciekłe, które w razie usunięcia ich do morza w związku z myciem zbiornika lub usuwaniem balastu mogłyby stanowić zauważalne zagrożenie zarówno dla zasobów morskich, jak i dla zdrowia ludzkiego lub powodować minimalną utratę walorów morza lub innych zgodnych z prawem sposobów wykorzystania morza i tym samym wymagają zwrócenia pewnej uwagi na zachowanie warunków eksploatacyjnych.

[...]

[Dalsze wytyczne w sprawie kategoryzacji substancji, włącznie z wykazem skategoryzowanych substancji podane są w prawidło 3 ust. 2–4 i prawidło 4 oraz w dodatkach do załącznika II do Konwencji Marpol 73/78]

[...]

**Prawidło 5: Usuwanie szkodliwych substancji ciekłych**

*Substancje kategorii A, B i C poza obszarami specjalnymi i kategorii D na wszystkich obszarach*

Z uwzględnieniem wymagań [...] prawidła 6 niniejszego załącznika:

- (1) Zabronione jest usuwanie do morza substancji kategorii A określonej w prawidło 3 ust. 1 lit. a) niniejszego załącznika lub tych, które zostały tymczasowo sklasyfikowane jako substancje kategorii A, albo balastu, wód po myciu zbiorników oraz innych pozostałości i mieszanin zawierających takie substancje. Jeżeli zbiorniki zawierające takie substancje lub ich mieszaniny mają być myte, to pozostałości po myciu należy usuwać do urządzenia odbiorczego, dopóki stężenie substancji w wypływie do takiego urządzenia będzie równe lub mniejsze wagowo od 0,1 % i aż do opróżnienia zbiornika; wyjątkowo tylko dla fosforu żółtego lub białego stężenie końcowe nie powinno, wagowo, przekraczać 0,01 %. Wodę wprowadzoną do tak umytego zbiornika można usunąć do morza, gdy zostaną spełnione wszystkie następujące warunki:
  - a) statek znajduje się w drodze i płynie z prędkością co najmniej 7 węzłów w przypadku statków z własnym napędem lub co najmniej 4 węzłów w przypadku statków bez własnego napędu;
  - b) usuwanie jest dokonywane poniżej linii wodnej, przy zwróceniu przy tym uwagi na rozmieszczenie otworów do poboru wody morskiej; oraz
  - c) usuwanie jest dokonywane w odległości co najmniej 12 mil morskich od najbliższego lądu, na wodzie o głębokości nie mniejszej niż 25 m.
- 2) Zabronione jest usuwanie do morza substancji kategorii B, określonej w prawidło 3 ust. 1 lit. b) niniejszego załącznika, lub tych, które zostały tymczasowo sklasyfikowane jako substancje kategorii B, albo balastu, wód po myciu zbiorników oraz innych pozostałości i mieszanin zawierających takie substancje, z wyjątkiem przypadków gdy zostaną spełnione wszystkie następujące warunki:
  - a) statek znajduje się w drodze i płynie z prędkością co najmniej 7 węzłów w przypadku statków z własnym napędem lub co najmniej 4 węzłów w przypadku statków bez własnego napędu;

- b) sposoby postępowania i urządzenia do usuwania są uznane przez Administrację. Te sposoby postępowania i urządzenia powinny być oparte na wymaganiach technicznych i eksploatacyjnych opracowanych przez Organizację i powinny zapewniać, że stężenie i szybkość usuwania wody zawierającej substancje kategorii B są takie, aby ich stężenie w śladzie torowym za rufą statku nie przekraczało 1 części na milion;
- c) maksymalna ilość ładunku usuniętego z każdego zbiornika i związanej z nim instalacji rurociągów nie przekracza maksymalnej ilości zatwierdzonej zgodnie ze sposobami postępowania, o których mowa w lit. b) niniejszego ustępu i która w żadnym wypadku nie powinna być większa od 1 m<sup>3</sup> lub 1/3000 pojemności zbiornika w m<sup>3</sup>;
- d) usuwanie jest dokonywane poniżej linii wodnej, przy zwróceniu przy tym uwagi na rozmieszczenie otworów do poboru wody morskiej; i
- e) usuwanie jest dokonywane w odległości co najmniej 12 mil morskich od najbliższego lądu i na wodzie o głębokości nie mniejszej niż 25 m.
- 3) Zabronione jest usuwanie do morza substancji kategorii C, określonej w prawidło 3 ust. 1 lit. c) niniejszego załącznika, lub tych, które zostały sklasyfikowane jako substancje kategorii C, albo balastu, wód po myciu zbiorników oraz innych pozostałości i mieszanin zawierających takie substancje, z wyjątkiem przypadków gdy zostały spełnione wszystkie następujące warunki:
- a) statek znajduje się w drodze i płynie z prędkością co najmniej 7 węzłów w przypadku statków z własnym napędem lub co najmniej 4 węzłów w przypadku statków bez własnego napędu;
- b) sposoby postępowania i urządzenia do usuwania są uznane przez administrację. Te sposoby postępowania i urządzenia powinny być oparte na wymaganiach technicznych i eksploatacyjnych opracowanych przez Organizację i powinny zapewniać, że stężenie i szybkość usuwania wody są takie, aby stężenie substancji w śladzie torowym za rufą statku nie przekraczało 10 części na milion;
- c) maksymalna ilość ładunku usuniętego z każdego zbiornika i związanej z nim instalacji rurociągów nie przekracza maksymalnej ilości zatwierdzonej zgodnie ze sposobami postępowania, o których mowa w lit. b) niniejszego ustępu i która w żadnym przypadku nie powinna być większa od 3 m<sup>3</sup> lub 1/1000 pojemności zbiornika wyrażonej w m<sup>3</sup>;
- d) usuwanie jest dokonywane poniżej linii wodnej, przy zwróceniu przy tym uwagi na rozmieszczenie otworów do poboru wody morskiej; i
- e) usuwanie jest dokonywane w odległości co najmniej 12 mil morskich od najbliższego lądu i na wodzie o głębokości nie mniejszej niż 25 m.
- 4) Zabronione jest usuwanie do morza substancji kategorii D, określonej w prawidło 3 ust. 1 lit. d) niniejszego załącznika, lub tych, które zostały tymczasowo sklasyfikowane jako substancje kategorii D, albo balastu, wód po myciu zbiorników oraz innych pozostałości i mieszanin zawierających takie substancje, z wyjątkiem przypadków gdy zostały spełnione wszystkie następujące warunki:
- a) statek znajduje się w drodze i płynie z prędkością co najmniej 7 węzłów w przypadku statków z własnym napędem lub co najmniej 4 węzłów w przypadku statków bez własnego napędu;
- b) mieszaniny takie mają stężenie nie większe niż jedna część substancji na dziesięć części wody; oraz
- c) usuwanie jest dokonywane w odległości co najmniej 12 mil morskich od najbliższego lądu.
- 5) Pozostałości ładunku ze zbiornika mogą być usunięte na drodze wentylacji przy zastosowaniu metod uznanych przez administrację. Metody te powinny być oparte na wymaganiach technicznych i eksploatacyjnych opracowanych przez Organizację. Wodę wprowadzoną do takiego zbiornika należy traktować jako czystą wodę i jej usunięcie nie podlega postanowieniom ust. 1, 2, 3 lub 4 niniejszego prawidła.
- 6) Zabronione jest usuwanie do morza substancji, które nie zostały sklasyfikowane do danej kategorii na stałe lub nie zostały ocenione zgodnie z prawidłem 4 ust. 1 niniejszego załącznika, a także balastu, wód po myciu zbiorników albo innych pozostałości i mieszanin zawierających takie substancje.



Substancje kategorii A, B, i C na obszarach specjalnych [określone w prawidło 1 do załącznika II do Konwencji Marpol 73/78, włączając Morze Bałtyckie]

Z uwzględnieniem wymagań ust. 14 niniejszego prawidła oraz prawidła 6 niniejszego załącznika:

- 7) zabronione jest usuwanie do morza substancji kategorii A, określonej w prawidło 3 ust. 1 lit. a) niniejszego załącznika, lub tych, które zostały tymczasowo sklasyfikowane jako substancje kategorii A, albo balastu, wód po myciu zbiorników oraz innych pozostałości z mieszanin zawierających takie substancje. Jeżeli zbiorniki zawierające takie substancje mają być myte, to pozostałości mycia należy usuwać do urządzenia odbiorczego, które zgodnie z prawidłem 7 niniejszego załącznika powinno udostępniać Państwo graniczące z danym obszarem specjalnym, myć należy aż do opróżnienia zbiornika, dopóki stężenie substancji w wypływie do danego urządzenia będzie równe lub mniejsze 0,05 % wagowo, z wyjątkiem fosforu żółtego lub białego, dla którego stężenie końcowe nie powinno przekraczać 0,005 % wagowo. Wodę wprowadzoną do tak umytego zbiornika można usunąć do morza, gdy zostaną spełnione wszystkie następujące warunki:
- a) statek znajduje się w drodze i płynie z prędkością co najmniej 7 węzłów w przypadku statków z własnym napędem lub co najmniej 4 węzłów w przypadku statków bez własnego napędu;
  - b) usuwanie jest dokonywane poniżej linii wodnej, przy zwróceniu przy tym uwagi na rozmieszczenie otworów do poboru wody morskiej; oraz
  - c) usuwanie jest dokonywane w odległości co najmniej 12 mil morskich od najbliższego lądu i na wodzie o głębokości nie mniejszej niż 25 m.
- 8) Zabronione jest usuwanie do morza substancji kategorii B, określonej w prawidło 3 ust. 1 lit. b) niniejszego załącznika, lub tych, które zostały tymczasowo sklasyfikowane jako substancje kategorii B, albo balastu, wód po myciu zbiorników oraz innych pozostałości i mieszanin zawierających takie substancje, z wyjątkiem przypadków, gdy zostaną spełnione wszystkie następujące warunki:
- a) zbiornik umyto wstępnie zgodnie ze sposobem postępowania uznanym przez administrację i opartym na wymaganiach technicznych i eksploatacyjnych opracowanych przez Organizację, a wytworzone pozostałości zostały usunięte do urządzenia odbiorczego;
  - b) statek znajduje się w drodze i płynie z prędkością co najmniej 7 węzłów w przypadku statków z własnym napędem lub co najmniej 4 węzłów w przypadku statków bez własnego napędu;
  - c) sposoby postępowania i urządzenia do usuwania są uznane przez administrację. Te sposoby postępowania i urządzenia powinny być oparte na wymaganiach technicznych i eksploatacyjnych opracowanych przez Organizację i powinny zapewniać, że stężenie i szybkość usuwania wody zawierającej substancje kategorii B są takie, aby ich stężenie w śladzie torowym za rufą statku nie przekraczało 1 części na milion;
  - d) usuwanie jest dokonywane poniżej linii wodnej, przy zwróceniu przy tym uwagi na rozmieszczenie otworów do poboru wody morskiej; oraz
  - e) usuwanie jest dokonywane w odległości co najmniej 12 mil morskich od najbliższego lądu i na wodzie o głębokości nie mniejszej niż 25 m.
- 9) Zabronione jest usuwanie do morza substancji kategorii C, określonej w prawidło 3 ust. 1 lit. c) niniejszego załącznika, lub tych, które zostały tymczasowo sklasyfikowane jako substancje kategorii C, albo balastu, wód po myciu zbiorników oraz innych pozostałości i mieszanin zawierających takie substancje, z wyjątkiem przypadków, gdy zostaną spełnione wszystkie następujące warunki:
- a) statek znajduje się w drodze i płynie z prędkością co najmniej 7 węzłów w przypadku statków z własnym napędem lub co najmniej 4 węzłów w przypadku statków bez własnego napędu;
  - b) sposoby postępowania i urządzenia do usuwania są uznane przez administrację. Te sposoby postępowania i urządzenia powinny być oparte na wymaganiach technicznych i eksploatacyjnych opracowanych przez Organizację i powinny zapewniać, że stężenie i szybkość usuwania wody zawierającej substancje kategorii C są takie, aby ich stężenie w śladzie torowym za rufą statku nie przekraczało 1 części na milion;
  - c) maksymalna ilość ładunku usuniętego z każdego zbiornika i związanej z nim instalacji rurociągów nie przekracza maksymalnej ilości zatwierdzonej zgodnie ze sposobami postępowania, o których mowa w lit. b) niniejszego ustępu i która w żadnym przypadku nie powinna być większa od 1 m<sup>3</sup> lub 1/3000 pojemności zbiornika wyrażonej w m<sup>3</sup>;
  - d) usuwanie jest dokonywane poniżej linii wodnej, przy zwróceniu przy tym uwagi na rozmieszczenie otworów do poboru wody morskiej; oraz
  - e) usuwanie jest dokonywane w odległości co najmniej 12 mil morskich od najbliższego lądu i na wodzie o głębokości nie mniejszej niż 25 m.

- 10) Pozostałości ładunku ze zbiornika mogą być usunięte na drodze wentylacji przy zastosowaniu metod uznanych przez administrację. Metody te powinny być oparte na wymaganiach technicznych i eksploatacyjnych opracowanych przez Organizację. Wodę wprowadzoną do takiego zbiornika należy traktować jako czystą wodę i jej usunięcie nie będzie podlegało postanowieniom ust. 7, 8 lub 9 niniejszego prawidła.
- 11) Zabronione jest usuwanie do morza substancji, które nie zostały sklasyfikowane do danej kategorii na stałe lub nie zostały ocenione zgodnie z prawidłem 4 ust. 1 niniejszego załącznika, a także balastu, wód po myciu zbiorników albo innych pozostałości i mieszanin zawierających takie substancje.
- 12) Żadne z postanowień niniejszego prawidła nie zabrania zatrzymywania na statku pozostałości po ładunkach kategorii D lub C i usuwania ich do morza poza obszarem specjalnym – zgodnie z ustępami, odpowiednio, 2 lub 3.

**Prawidło 6: Wyjątki**

Prawidło 5 niniejszego załącznika nie ma zastosowania w przypadkach:

- a) usuwania do morza szkodliwych substancji ciekłych lub mieszanin zawierających takie substancje w celu zapewnienia bezpieczeństwa statku lub ratowania życia na morzu; lub
  - b) usuwania do morza szkodliwych substancji ciekłych albo mieszanin zawierających takie substancje, spowodowanego uszkodzeniem statku lub jego urządzeń:
    - i) pod warunkiem że po zaistnieniu uszkodzenia lub wykryciu przecieku zostały podjęte wszelkie rozsądne środki w celu zapobieżenia wyciekowi lub zmniejszenia jego rozmiarów do minimum; ale
    - ii) z wyjątkiem przypadku, gdy armator lub kapitan działali z zamiarem powodowania uszkodzenia lub lekkomyślnie i ze świadomością, że prawdopodobnie nastąpi uszkodzenie; albo
  - c) usuwania do morza szkodliwych substancji ciekłych lub mieszanin zawierających takie substancje za zgodą administracji w celu wykorzystania takiego usunięcia do zwalczania szczególnych przypadków zanieczyszczeń lub zmniejszenia do minimum szkody wywołanej zanieczyszczeniem. Każde tego rodzaju usunięcie może być dokonane po uzyskaniu zgody Rządu, którego jurysdykcja obejmuje obszar zamierzonego usunięcia.
-

## UZASADNIENIE RADY

### I. WPROWADZENIE

W ramach procedury współdecyzji (art. 251/TWE) Rada, w dniu 11 czerwca 2004 r., osiągnęła polityczne porozumienie w sprawie projektu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz w sprawie wprowadzania sankcji w przypadku naruszenia prawa<sup>(1)</sup>. Po analizie prawnej i językowej Rada przyjęła swoje wspólne stanowisko w dniu 7 października 2004 r.

Przy przyjmowaniu swojego stanowiska Rada wzięła pod uwagę opinię Parlamentu Europejskiego, wyrażoną w jego pierwszym czytaniu z dnia 13 stycznia 2004 r.<sup>(2)</sup> oraz opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego.<sup>(3)</sup><sup>(4)</sup>

Celem dyrektywy jest transpozycja do prawa wspólnotowego międzynarodowych zasad dotyczących zanieczyszczenia pochodzącego ze statków zawartych w Konwencji Marpol, poprzez określenie, że naruszenie zasad dotyczących zrzutu jest naruszeniem prawa, oraz poprzez ustanowienie zharmonizowanych zasad ich egzekwowania. Celem jej jest również rozszerzenie zasad, z jednej strony, tak aby obejmowały zrzuty oleju wynikające z działania umyślnych, z powodu niedbalstwa lub wskutek poważnego zaniedbania, a z drugiej strony, aby zapewnić najszerszy możliwy zakres egzekwowania praw na podstawie Konwencji Organizacji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS).

### II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

W następstwie wypadku tankowca Prestige Rada podkreśliła nie tylko wagę polityki dotyczącej bezpieczeństwa morskiego, ale również konieczność zapewnienia, że wszystkie osoby, które spowodowały wypadek lub przyczyniły się do wypadku powodującego zanieczyszczenie wskutek rażącego zaniedbania, powinny podlegać właściwym sankcjom. Podejście przyjęte przez Radę w odniesieniu do wniosku Komisji, przedstawionego w marcu 2003 r. i popartego konkluzjami Rady Europejskiej z tego samego miesiąca, podkreślające wybór odpowiednich podstaw prawnych, oparte jest na zasadzie pełnego korzystania z praw przysługujących Wspólnocie na podstawie Konwencji Organizacji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS), przy jednoczesnym wypełnianiu obowiązków Państw Członkowskich wynikających z Międzynarodowej Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Marpol).

Rada uważa, że transpozycja do prawa Wspólnoty systemu Marpolu, odnoszącego się do zanieczyszczenia powodowanego przez statki, zapewni bardziej surowe i bardziej zharmonizowane jego stosowanie i egzekwowanie prawa w Państwach Członkowskich. Podziela ona pogląd, że należy określić, że wszelkie zrzuty substancji zanieczyszczających uznane są za naruszenie prawa, jeżeli dokonano ich umyślnie, przez niedbalstwo lub wskutek rażącego zaniedbania.

Zgodnie z zasadą respektowania postanowień Marpol wyjątki obejmują przypadki, kiedy zrzuty zostały dokonane w celu ratowania życia lub samego statku. Zgodnie z Konwencją Marpol wyjątki dotyczące właściciela i kapitana w przypadkach zrzutów będących następstwami wypadków stosują się do obszaru morza międzynarodowego oraz wyłącznych stref ekonomicznych lub stref równoważnych Państw Członkowskich. W takich przypadkach logiczną konsekwencją postanowień Marpol jest objęcie ochroną załogi, w przypadku kiedy działa na odpowiedzialność kapitana. Z drugiej strony, Rada uważa, że na wodach wewnętrznych i terytorialnych Państw Członkowskich właściwe jest stosowanie uprawnień Wspólnoty wynikających z art. 211 ust. 4 UNCLOS w celu wzmocnienia ochrony linii wybrzeża oraz wyłączenia wyjątku dotyczącego zrzutów będących następstwem wypadków.

Rada uważa, że sankcje skierowane przeciwko naruszeniom przepisów dotyczących zanieczyszczenia przez statki muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające oraz że mogą zawierać zarówno sankcje karne, jak i administracyjne. Zgadza się również, że takie sankcje muszą stosować się do każdej osoby uznanej za odpowiedzialną zanieczyszczenia morza, tzn. obejmują odpowiedzialność w pełnym zakresie. Podczas gdy naruszenia prawa określone zostały w dyrektywie, Rada uważa, że w równoległej decyzji ramowej wnioskowanej przez Komisję i przeanalizowanej przez Radę w jej składzie ds. wymiaru sprawiedliwości i spraw wewnętrznych należy ustanowić minimum zasad obowiązujących w odniesieniu do sankcji karnych, odpowiedzialności i wymiaru sprawiedliwości.

<sup>(1)</sup> Komisja przedstawiła swój wniosek w dniu 7 marca 2003 r. (Dz.U. C 76 z 25.3.2004, str. 5) zatytułowany „Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz w sprawie wprowadzania sankcji, włącznie z karnymi, za zanieczyszczenie”.

<sup>(2)</sup> Doc. 5181/04 CODEC 24 MAR 2 ENV 8 DROI PEN 1 (dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym).

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 220 z 16.9.2003, str. 72.

<sup>(4)</sup> Komitet Regionów zdecydował nie przedstawiać opinii.

Rada z zadowoleniem przyjmuje usprawnianie środków egzekwowania prawa, które są zgodne z odpowiednimi międzynarodowymi wskazówkami przeciwko statkom zawijającym do dowolnego portu Państwa Członkowskiego. Zatwierdza wzmocnioną wymianę między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi informacji dotyczących podejrzanych zrzutów, biorąc pod uwagę zarówno port, jak i banderę, w celu ułatwienia egzekwowania odpowiednich środków.

Wreszcie Rada uważa, że należy stosować wszelkie możliwości wynikające z Konwencji UNCLOS w celu ochrony linii wybrzeża i zasobów tego rejonu, wraz ze środkami egzekwowania stosowanymi przez państwa nadbrzeżne w odniesieniu do statków przepływających przez morze terytorialne lub wyłączną strefę ekonomiczną lub strefę równoważną, zgodnie z art. 220 ust. 6 UNCLOS, w przypadkach kiedy istnieją jednoznaczne dowody zrzutu powodującego znaczną szkodę lub zagrożenie dla linii wybrzeża lub wszelkich zasobów morza terytorialnego, lub wyłącznej strefy ekonomicznej, lub strefy równoważnej. W takim przypadku zainteresowane Państwa Członkowskie przekazują sprawę właściwym organom z zamiarem wszczęcia postępowania, włącznie z zatrzymaniem statku, zgodnie ze swoim prawem krajowym.

### III. ZMIANY

Rozważając fakt, że Rada przedstawiła zasadniczo inne podejście do niniejszego projektu dyrektywy, jak wskazano powyżej, odzwierciedlenie we wspólnym stanowisku głównej części zmian zaproponowanych w pierwszym czytaniu przez Parlament Europejski nie było możliwe.

- Pomysł utworzenia europejskiej straży granicznej (zmiana 6 i 22) nie był częścią oryginalnego wniosku Komisji. Podczas gdy Rada uważa za istotne skierowanie środków na wzmocnienie ochrony europejskiej linii brzegowej, nie chce przesądzać żadnych inicjatyw Komisji w tej kwestii, które mogą prowadzić do odrębnego aktu legislacyjnego, który Rada z uwagą rozważy.
- Mimo że Rada podziela troskę Parlamentu Europejskiego związaną z wprowadzeniem w życie ustawodawstwa Wspólnoty dotyczącego bezpieczeństwa morskiego (zmiany 3, 19, 20 i 31), uważa, że wprowadzenie w życie aktów ustawodawczych, takich jak dyrektywa 2000/95/WE w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów, mieści się w kompetencji Państw Członkowskich, a jego monitorowanie jest, na mocy Traktatu, jednym z zadań Komisji.
- Ponieważ celem niniejszej dyrektywy jest jasne określenie zrzutów substancji zanieczyszczających ze statków jako naruszenia według prawa wspólnotowego, Rada uważa, że inne wymagania techniczne, takie jak pokładowy sprzęt monitorujący lub rejestry ropy (zmiana 30 i 32), wykraczają poza zakres niniejszego wniosku.
- Zgodnie z podstawową zasadą podejścia Rady wyłożonego powyżej postanowienia Marpol dotyczące zrzutów, włącznie z wyjątkami dotyczącymi właściciela i kapitana w przypadkach zrzutów wynikających z wypadków (zmiana 10), mają zastosowanie do obszarów morza międzynarodowego i wyłącznej strefy gospodarczej lub strefy równoważnej Państw Członkowskich. W takich przypadkach załoga również podlega wyraźnemu wyłączeniu, kiedy działa na odpowiedzialność kapitana. Na wodach wewnętrznych i morzach terytorialnych Państw Członkowskich, przeciwnie, wyjątek ten nie jest przyznawany zgodnie z możliwościami, o których mowa w art. 211 ust. 4 UNCLOS.
- Jeżeli chodzi o zakres dyrektywy, Rada uważa równe traktowanie wszelkich statków, niezależnie od ich bandery, na pewnym obszarze morskim, za odpowiednie, mając na względzie unikanie niekorzystnego traktowania statków pływających pod banderą Państwa Członkowskiego (zmiany 11 i 13).
- Podczas gdy wspólne stanowisko nie zawiera żadnych szczegółowych postanowień dotyczących charakteru kar (patrz skreślenie art. 8 ust. 4–6 / zmiany 17 i 18), biorąc pod uwagę, że minimalne zasady harmonizacji sankcji karnych są przedmiotem równoległej decyzji ramowej, art. 7 ust. 2 odnosi się do środków egzekwujących państw nadbrzeżnych zgodnie z art. 220 ust. 6 UNCLOS, włącznie z zatrzymaniem statku, w szczególnych przypadkach, o których mowa w tym artykule.

Wspólne stanowisko zawiera inne niewielkie modyfikacje i wyjaśnienia wniosku Komisji. W kilku miejscach poprawki zaproponowane przez Parlament Europejski zostały włączone częściowo lub całkowicie, mając na uwadze utworzenie spójnego tekstu prawodawczego.