

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 29/2008

przyjęte przez Radę w dniu 9 grudnia 2008 r.

w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/.../WE z dnia ... r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/C 330 E/02)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Jednym z elementów wspólnotowej polityki w zakresie transportu morskiego jest poprawa jakości morskiej floty handlowej poprzez nakłonienie wszystkich podmiotów gospodarczych do bardziej odpowiedzialnego zachowania.
- (2) Na podstawie dyrektywy 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa ⁽⁴⁾, przyjęto już środki mające charakter odstraszaający.
- (3) W dniu 9 października 2008 r. państwa członkowskie przyjęły oświadczenie, w którym jednomyślnie potwierdziły wagę stosowania protokołu z 1996 r. do Konwencji w sprawie ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r. przez wszystkie państwa członkowskie.
- (4) Obowiązek posiadania ubezpieczenia powinien zapewnić lepszą ochronę ofiar. Powinien on również pomóc w wyeliminowaniu statków, które nie spełniają odpowiednich norm, oraz pozwolić na ponowne wprowadzenie konkurencji wśród podmiotów gospodarczych. Ponadto w rezolucji A.898(21) Międzynarodowa Organizacja Morska zwróciła się do państw o wezwanie armatorów do odpowiedniego ubezpieczenia się.
- (5) Braki w przestrzeganiu przepisów niniejszej dyrektywy powinny zostać usunięte. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/.../WE z dnia ... w sprawie kontroli państwa portu (wersja przekształcona) ⁽⁵⁾ przewiduje już

zatrzymywanie statków w przypadku braku certyfikatów, które muszą znajdować się na statku. W przypadku gdy statek nie posiada certyfikatu ubezpieczenia, należy zapewnić możliwość wydania nakazu opuszczenia portu przez ten statek. Warunki wydania nakazu opuszczenia portu powinny pozwalać na usunięcie braku w rozsądnym terminie.

- (6) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, mianowicie wprowadzenie i zastosowanie stosownych środków w zakresie polityki transportu morskiego, nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na ich rozmiary i skutki możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia wymienionych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

*Artykuł 1***Przedmiot**

Niniejsza dyrektywa określa zasady mające zastosowanie do pewnych obowiązków armatorów w odniesieniu do ich ubezpieczenia od roszczeń morskich.

*Artykuł 2***Zakres zastosowania**

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do statków o pojemności brutto 300 i powyżej.
2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do okrętów wojennych, pomocniczych okrętów wojennych, innych statków państwowych lub eksploatowanych przez państwo wykorzystywanych do celów niehandlowych usług publicznych.
3. Niniejsza dyrektywa nie narusza systemów ustanowionych na mocy instrumentów obowiązujących w danym państwie członkowskim i wymienionych w jej załączniku.

⁽¹⁾ Dz.U. C 318 z 23.12.2006, s. 195.⁽²⁾ Dz.U. C 299 z 22.9.2006, s. 38.⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 29 marca 2007 r. (Dz.U. C 27 E z 31.1.2008, s. 166), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 grudnia 2008 r. oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w dzienniku Urzędowym).⁽⁴⁾ Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 11.⁽⁵⁾ Dz.U. ...

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- a) „armator” oznacza zarejestrowanego właściciela statku morskiego lub każdą inną osobę, np. czarterującego bareboat, który odpowiada za eksploatację statku;
- b) „ubezpieczenie” oznacza ubezpieczenie z odliczeniami lub bez odliczeń i obejmuje np. ubezpieczenie odszkodowawcze w rodzaju ubezpieczenia obecnie oferowanego przez członków Międzynarodowej Grupy Klubów P&I oraz inne efektywne formy ubezpieczenia (w tym potwierdzone samo-ubezpieczenie) i zabezpieczenie finansowe oferujące podobne warunki pokrycia;
- c) „konwencja z 1996 r.” oznacza ujednoczony tekst Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., przyjętej przez Międzynarodową Organizację Morską („IMO”), w brzmieniu zmienionym protokołem z 1996 r.;

Artykuł 4

Ubezpieczenie od roszczeń morskich

1. Każde państwo członkowskie wymaga od armatorów statków morskich pływających pod banderą tego państwa, aby posiadali ubezpieczenie obejmujące takie statki.
2. Każde państwo członkowskie wymaga, aby armatorzy statków morskich pływających pod inną banderą niż bandera tego państwa posiadali ubezpieczenie, gdy takie statki wpływają do portu znajdującego się pod jurysdykcją tego państwa członkowskiego. Ponadto państwa członkowskie mogą — jeżeli jest to zgodne z prawem międzynarodowym — wymagać spełnienia powyższego obowiązku także wtedy, gdy takie statki pływają na ich wodach terytorialnych.
3. Ubezpieczenie, o którym mowa w ust. 1 i 2, obejmuje roszczenia morskie podlegające ograniczeniom na mocy konwencji z 1996 r. Kwota ubezpieczenia dla każdego statku w przeliczeniu na wypadek jest równa odpowiedniej maksymalnej kwocie dla ograniczenia odpowiedzialności określonej w konwencji z 1996 r.

Artykuł 5

Inspekcje, zgodność, nakaz opuszczenia portu i odmowa wstępu do portu

1. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby każda inspekcja statku w porcie znajdującym się pod jego jurysdykcją zgodnie z dyrektywą 2008/.../WE obejmowała weryfikację, czy certyfikat, o którym mowa w art. 6, znajduje się na statku.
2. Jeżeli certyfikat, o którym mowa w art. 6, nie znajduje się na statku, to — bez uszczerbku dla dyrektywy 2008/.../WE

umożliwiającej zatrzymanie statku z uwagi na kwestie bezpieczeństwa — właściwy organ może wydać wobec statku nakaz opuszczenia portu, o którym zostają poinformowane Komisja, pozostałe państwa członkowskie oraz zainteresowane państwo bandery. W wyniku wydania takiego nakazu opuszczenia portu każde państwo członkowskie odmawia temu statkowi wstępu do któregokolwiek ze swoich portów, do czasu przekazania przez armatora certyfikatu, o którym mowa w art. 6.

Artykuł 6

Certyfikat ubezpieczenia

1. Posiadanie ubezpieczenia, o którym mowa w art. 4, potwierdzone jest jednym lub kilkoma certyfikatami wydanymi przez jego wystawcę i znajdującymi się na statku.
2. Certyfikaty wydawane przez wystawcę ubezpieczenia zawierają następujące informacje:
 - 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;
3. Jeżeli język użyty w certyfikacie nie jest językiem angielskim, francuskim lub hiszpańskim, tekst powinien zawierać tłumaczenie na jeden z tych języków.

Artykuł 7

Sankcje

Do celów art. 4 ust. 1 państwa członkowskie ustanawiają system sankcji za naruszenie krajowych przepisów przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz podejmują wszelkie niezbędne środki zapewniające, że sankcje te są stosowane. Przewidziane sankcje są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Artykuł 8

Sprawozdania

Co trzy lata, a po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2015 r., Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszej dyrektywy.

Artykuł 9

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 1 stycznia 2012 r. Informują Komisję o tekstach tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 10

Wejście w życie

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

Artykuł 11

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu
Europejskiego

..
Przewodniczący

W imieniu Rady

...
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

- Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1992 r.;
- Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkodę związaną z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych z 1996 r. (konwencja HNS);
- Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi z 2001 r. (konwencja bunkrowa);
- Międzynarodowa konwencja o usuwaniu wraków z 2007 r. (konwencja o usuwaniu wraków);
- Rozporządzenie (WE) nr .../2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu z tytułu wypadków ⁽¹⁾.

(1) Dz.U. ...

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

W dniu 31 stycznia 2006 r. Komisja przedstawiła wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów ⁽¹⁾ jako jeden z wniosków należących do trzeciego pakietu poświęconego bezpieczeństwu morskemu.

W dniu 29 marca 2007 r. Parlament Europejski przyjął opinię w pierwszym czytaniu ⁽²⁾.

W dniu 9 października 2008 r. Rada osiągnęła porozumienie polityczne co do projektu dyrektywy w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich. Po redakcji tekstu przez prawników lingwistów Rada przyjęła wspólne stanowisko w dniu 9 grudnia 2008 r. zgodnie z art. 251 Traktatu.

Podczas prac Rada uwzględniła także opinie Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽³⁾ oraz Komitetu Regionów ⁽⁴⁾.

II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

Informacje ogólne

Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów, przedstawiony przez Komisję na początku 2006 r., stanowi część trzeciego pakietu poświęconego bezpieczeństwu morskemu. Wniosek Komisji ma na celu harmonizację — na szczeblu wspólnotowym — systemu odpowiedzialności cywilnej armatorów i związanych z nią pułapów oraz wprowadzenie obowiązkowego ubezpieczenia i zabezpieczenia finansowego dla marynarzy w przypadkach pozostawienia ich przez armatora.

Choć Rada zgadza się z celem wniosku Komisji, którym jest skuteczniejsza ochrona interesów ofiar szkód wynikających z eksploatacji statków, uważa, że rezultatem wprowadzenia kilku przepisów wniosku, które tworzą szczegółowe zasady wspólnotowe równoległe do zobowiązań międzynarodowych w tym zakresie, byłaby sprzeczna z tym celem sytuacja. Odnosi się to przede wszystkim do przepisów związanych z systemem odpowiedzialności i środkami dotyczącymi marynarzy. Proponowane przepisy wprowadzające obowiązek ratyfikowania konwencji IMO są nie do przyjęcia dla państw członkowskich, przede wszystkim z powodów konstytucyjnych. Ponadto Rada uważa, że niektóre przepisy, zwłaszcza związane z wydawaniem i weryfikacją certyfikatów, są niewłaściwe, gdyż stworzyłyby zbędne obciążenie administracyjne.

Zamiarem wspólnego stanowiska Rady jest ustanowienie przepisów mających niewątpliwą wartość dodaną, które obecnie nie funkcjonują ani na szczeblu międzynarodowym, ani na szczeblu Wspólnoty. Skupia się ono zatem na wprowadzeniu obowiązkowego ubezpieczenia armatorów na poziomie pułapów określonych w Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie zmienionej protokołem z 1996 r. (zwanej dalej „LLMC 96”). Określa ono środki służące realizacji tego zobowiązania przez weryfikację certyfikatu, który musi w tym celu być przechowywany na pokładzie statku, i przewiduje kary w przypadku niewypełnienia tego obowiązku.

Wspólne stanowisko Rady wprowadza zatem znaczące zmiany do pierwotnego wniosku Komisji, który został preredagowany, a niektóre jego części skreślono. Oznacza to, że Rada nie przyjęła żadnych poprawek wprowadzonych w opinii Parlamentu Europejskiego z pierwszego czytania, które odnosiły się do skreślonych części.

Niezależnie od wspólnego stanowiska oświadczenie przedstawicieli rządów państw członkowskich Unii Europejskiej ⁽⁵⁾ potwierdza ich zobowiązanie do podjęcia wszelkich starań, by zapewnić szybkie i skuteczne zastosowanie konwencji międzynarodowych dotyczących bezpieczeństwa morskiego, zasad IMO dotyczących obowiązków państwa bandery i audytu IMO.

⁽¹⁾ Dok. 5907/06.

⁽²⁾ Dok. 7805/07 CODEC 277 MAR 20 ENV 171.

⁽³⁾ CESE 1177/2006 z 13.9.2006 (Dz.U. C 318 z 23.12.2006, s. 195).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006 z 15.6.2006 (Dz.U. C 229 z 22.9.2006, s. 38).

⁽⁵⁾ Dok. 15859/08 ADD 1.

Podstawowe zagadnienia dotyczące polityki

(i) Obowiązkowe ubezpieczenie od roszczeń morskich

Rada zgadza się z wnioskiem Komisji co do wprowadzenia obowiązkowego ubezpieczenia armatorów statków pływających pod banderą państwa członkowskiego oraz statków pływających pod banderą innego państwa. W związku z tym ostatnim przypadkiem wspólne stanowisko Rady określa, że ta zasada ma zastosowanie, gdy tylko statek wchodzi do portu znajdującego się pod jurysdykcją państwa członkowskiego lub, o ile państwo członkowskie tak zadecyduje, gdy statek znajduje się na jego wodach terytorialnych.

Mając na celu osiągnięcie zharmonizowanego globalnego poziomu ubezpieczenia, Rada odnosi się we wspólnym stanowisku do pułapów określonych w LLMC 1996 jako kwoty ubezpieczenia na statek i incydent. Rozumienie terminu „ubezpieczenie” stosowanego we wspólnym stanowisku jest oparte głównie na definicji zawartej w rezolucji IMO A.898(21) (Poradnik w sprawach odpowiedzialności armatorów z tytułu roszczeń morskich).

(ii) Kontrola, zgodność i kary

Aby kontrolować wypełnianie przez armatorów obowiązku ubezpieczenia, we wspólnym stanowisku przewidziano przeprowadzanie weryfikacji przez państwo portu zgodnie z dyrektywą o kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. W tym celu co najmniej jeden certyfikat wydany przez ubezpieczyciela musi być przechowywany na pokładzie statku. Szczegóły dotyczące certyfikatu określone we wspólnym stanowisku zostały w znacznej mierze oparte na pierwotnym wniosku Komisji.

Rada uważa, że ważne jest przewidzenie możliwości nakładania konkretnych kar w przypadku, gdy na pokładzie brak jest certyfikatu ubezpieczenia. Bez uszczerbku dla zatrzymania danego statku zgodnie z przepisami dotyczącymi kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, statek może otrzymać nakaz opuszczenia portu i nie otrzyma pozwolenia na wejście do żadnego portu w żadnym z państw członkowskich, dopóki braki w dokumentacji nie zostaną uzupełnione. Wspólne stanowisko zawiera również przepisy ogólne dotyczące kar, które mają być ustalane za brak zgodności z dyrektywą, związane z obowiązkami państw członkowskich jako państw bandery.

(iii) Związek z systemami ustanowionymi zgodnie z innymi instrumentami dotyczącymi odpowiedzialności i odszkodowania

Idąc za wnioskiem Komisji, Rada przewiduje we wspólnym stanowisku, że omawiana dyrektywa nie wpływa na systemy ustanowione zgodnie z innymi konwencjami międzynarodowymi, tj. z Międzynarodową konwencją o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, Międzynarodową konwencją o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkodę związaną z przewozem morskimi substancjami niebezpiecznymi i szkodliwymi, Międzynarodową konwencją o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi oraz Międzynarodową konwencją o usuwaniu wraków, a także z rozporządzeniem transponującym konwencję ateńską do prawa wspólnotowego.

III. PODSUMOWANIE

Rada jest przekonana, że jej wspólne stanowisko przyczyni się do skutecznego zadośćuczynienia ofiarom szkód wynikających z eksploatacji statków oraz do eliminacji statków niespełniających norm.

Rada odnotowuje już nawiązane kontakty z Parlamentem Europejskim poświęcone temu wnioskowi w ramach negocjacji dotyczących innych wniosków należących do trzeciego pakietu poświęconego bezpieczeństwu morskemu. Rada oczekuje szybkiego porozumienia w sprawie tekstu umożliwiającego jak najszybsze przyjęcie dyrektywy.
