

**III pakiet bezpieczeństwa morskiego**  
Przygotowany przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej  
(Tekst: Morski portal 2006-10-05)

Ze względu na konieczność zwiększenia bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego oraz zapobiegania katastrofom morskim w przyszłości, Komisja Europejska wystąpiła z inicjatywą uregulowania nowego pakietu w sprawach bezpieczeństwa morskiego (III pakiet bezpieczeństwa morskiego).

Będzie to pakiet aktów prawnych regulujących kompleksowo szereg spraw z zakresu szeroko rozumianego bezpieczeństwa na morzu- od zagadnień dot. inspekcji statków (zarówno krajowych, jak i o obcej przynależności) oraz kwestii wyposażania statków w nowe systemy, przez systemy monitorowania ruchu statków, sprawy dot. wypadków morskich, sprawy odszkodowań aż do kwestii związanych z instytucjami klasyfikacyjnymi.

Na nowy pakiet składają się:

1. propozycja dyrektywy w sprawie zgodności z wymaganiami państwa bandery,
2. propozycja zmiany dyrektywy 94/57 w sprawie wspólnych wymagań dla organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów statków,
3. propozycja zmiany dyrektywy 95/21 w sprawie kontroli państwa portu (PSC),
4. propozycja zmiany dyrektywy 2002/59 dot. wspólnotowego systemu monitorowania i informacji o ruchu statków,
5. propozycja dyrektywy dot. dochodzenia w sprawach wypadków morskich,
6. propozycja rozporządzenia dot. odszkodowań dla pasażerów w przypadku wypadku morskiego,
7. propozycja dyrektywy dot. odpowiedzialności cywilnej armatorów.

Podczas prezydencji Austrii pod obrady grupy roboczej Rady EU trafiły projekty dwóch dyrektyw - dyrektywy dot. monitorowania ruchu statków 2002/59 oraz dyrektywy dot. inspekcji państwa portu PSC. Dotychczas nie wiadomo również czy podczas obecnej prezydencji, którą od lipca br. objęła Finlandia, zostaną rozpoczęte prace w grupach roboczych nad pozostałymi projektami dyrektyw z ww. pakietu bezpieczeństwa morskiego. W związku z powyższym, przewiduje się, iż termin przyjęcia powyższych dyrektyw nastąpi nie wcześniej niż pod koniec przyszłego roku, a realnie należy oczekiwać na ostateczne przyjęcie ich w ciągu 2-3 lat.

Aktualne stanowisko Polski w odniesieniu do poszczególnych elementów pakietu przedstawia się następująco (należy podkreślić, iż stanowisko może ulec modyfikacji w zależności od kierunków prac na forum UE):

**I. Propozycja dyrektywy w sprawie zgodności z wymaganiami państwa bandery.**

Rząd popiera założenia projektu dyrektywy. Dyrektywa może przyczynić się m.in. do ujednolicenia sposobu wypełniania zadań przez administracje państw bandery w UE co powinno spowodować polepszenie standardów bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego na wodach Państw Członkowskich Unii Europejskiej.

**II. Propozycja zmiany dyrektywy 94/57 w sprawie wspólnych wymagań dla organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów statków.**

Rząd popiera założenia projektu przedmiotowej dyrektywy. Przyjęcie dyrektywy może także pozytywnie wpłynąć na ujednoczenie sposobu działalności uznanych instytucji klasyfikacyjnych w zakresie nadzoru nad statkami pływającymi pod banderami państw unijnych.

### **III. Propozycja zmiany dyrektywy 95/21 dot. kontroli państwa portu (Port State Control).**

Rząd popiera co do zasady zaproponowany przez Komisję projekt dyrektywy zmieniającej dyrektywę 95/21/WE w sprawie kontroli państwa portu.

Polska, jako kraj członkowski UE, a zarazem strona Paryskiego Memorandum, popiera propozycje Komisji Europejskiej w zakresie polityki morskiej dotyczące poprawy bezpieczeństwa żeglugi, zabezpieczenia marynarzy i ochrony środowiska morskiego poprzez wzmoczenie trybu inspekcji statków.

Polska, jako strona Paryskiego Memorandum, bierze czynny udział w pracach nad wprowadzeniem nowego systemu inspekcyjnego, który zastąpi istniejący obecnie skomplikowany system inspekcji, nie zapewniający wysokiego poziomu bezpieczeństwa morskiego.

Rząd Polski popiera przede wszystkim:

- inicjatywę "New Inspection Regime" (Polska pracuje jako członek Grupy roboczej NIR),
- rozszerzenie i uproszczenie procedur odmowy wejścia (banningu) na wszystkie typy statków ze względu na wielokrotne zatrzymanie,
- doskonalenie kwalifikacji inspektorów PSC oraz propozycje ich weryfikacji w okresie 5-letnim.

Rząd Polski stoi na stanowisku, iż bardzo ważnym jest zapewnienie ścisłej współpracy z Paryskim Memorandum przy opracowywaniu proponowanych w projektowanej dyrektywie rozwiązań.

### **IV. Propozycja zmiany dyrektywy 2002/59 dot. wspólnotowego systemu monitorowania i informacji o ruchu statków.**

Rząd popiera co do zasady zaproponowany przez Komisję projekt dyrektywy zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków. Jednakże, funkcjonowanie wprowadzanych w projekcie dyrektywy systemów uwarunkowane jest możliwościami technicznymi i finansowymi oraz koniecznością przystąpienia do systemu wszystkich Państw Członkowskich. W związku z powyższym Rząd stoi na stanowisku, że powinny zostać określone zasady finansowania ww. systemów.

### **V. Propozycja dyrektywy dot. dochodzenia w sprawach wypadków morskich.**

Rząd popiera co do zasady zaproponowany przez Komisję projekt dyrektywy ustanawiającej podstawowe zasady regulujące postępowanie dochodzeniowe w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywy 1999/35/WE i 2002/59/WE.

Polska jako kraj członkowski UE, a zarazem strona Międzynarodowej Organizacji Morskiej

popiera propozycje Komisji Europejskiej, w zakresie polityki morskiej dotyczące poprawy bezpieczeństwa żeglugi, zabezpieczenia marynarzy i ochrony środowiska morskiego poprzez zwiększenie bezpieczeństwa na morzu dzięki opracowaniu, na poziomie wspólnotowym, jasnych wytycznych dotyczących prowadzenia dochodzeń technicznych i wymiany doświadczeń w następstwie każdego poważnego wypadku na morzu.

Rząd Polski stoi na stanowisku, iż bardzo ważnym jest zapewnienie ścisłej współpracy z Państwami Członkowskimi, jak i Międzynarodową Organizacją Morską przy opracowywaniu proponowanych w projektowanej dyrektywie rozwiązań.

## **VI. Propozycja Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancjach finansowych armatorów.**

Rząd popiera projekt dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów. Jednakże, mając na uwadze, iż jest to pierwszy projekt dyrektywy, który będzie podlegał dalszym zmianom może wystąpić potrzeba dokonania ewentualnych zmian w stanowisku Rządu np. poprzez wprowadzenie postulatu zastosowania okresów przejściowych w związku z sytuacją polskich armatorów. Ww. projekt ma na celu wprowadzenie wzmocnionych przepisów dotyczących odpowiedzialności, mających zastosowanie do wszystkich statków, które to zasady przyczynią się do zapobiegania szkodom wyrządzanym przez statki i zagwarantują ich naprawę.

Ponadto, w celu lepszej ochrony interesów ofiar wypadków, Komisja Europejska uważa za konieczne uzupełnienie przepisów w zakresie odpowiedzialności poprzez utworzenie systemu obowiązkowych gwarancji finansowych dla armatorów. Wniosek dotyczący dyrektywy określa zarówno zakres, jak i procedury związane z obowiązkiem gwarancji finansowych. Przewidziano więc, że aby uwzględnić ewentualne zniesienie pułapu odpowiedzialności, gwarancja finansowa powinna odpowiadać dwukrotności pułapów ustalonych przez wspomnianą Konwencję z 1996 r. Ponadto, wniosek ten ustanawia system zgłaszania posiadania na pokładzie zaświadczeń o gwarancjach finansowych w momencie kiedy statki wpływają na wody znajdujące się pod jurysdykcją Państw Członkowskich. Wniosek wprowadza również szczególny obowiązek gwarancji finansowej przeznaczonej na pokrycie kosztów związanych z repatriacją marynarzy w wypadku porzucenia ich przez armatora.

Wdrożenie ww. uregulowań będzie wiązało się z koniecznością wprowadzenia nowych przepisów ustawowych, które będą uchwalone odrębnymi ustawami bądź w drodze nowelizacji istniejących ustaw, np. ustawy o bezpieczeństwie morskim lub ustawy o zapobieganiu zanieczyszczenia morza przez statki. Wdrożenie przedmiotowej dyrektywy spowoduje również obowiązek związania RP Protokołem z 1996 r. Międzynarodowej Organizacji Morskiej do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, sporządzonej w Londynie dnia 19 listopada 1976 r., której stroną jest Polska (Dz.U. z 1986 r., Nr 35,poz. 175).

## **VII. Propozycja Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich w żegludze morskiej i śródlądowej w razie wypadku.**

Rząd RP popiera projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków, jednakże mając na uwadze, iż jest to pierwszy projekt rozporządzenia, który

będzie podlegał dalszym zmianom, dopuszcza możliwość modyfikacji stanowiska np. poprzez postulowanie wprowadzenia okresów przejściowych w związku z sytuacją polskich armatorów.

Wniosek Komisji ma na celu wcielenie, na mocy wspólnotowego rozporządzenia, Konwencji Ateńskiej do prawa UE, a jednocześnie wprowadza do niej następujące zmiany:

- rozszerzenie zakresu stosowania na ruch krajowy,
- rozszerzenie zakresu stosowania na wody śródlądowe,
- usunięcie możliwości pozwalającej Państwom Członkowskim na mocy Konwencji Ateńskiej 2002 ustalania granic odpowiedzialności wyższych niż określone w Konwencji,
- przyznanie odszkodowania za uszkodzenie lub utratę sprzętu medycznego/umożliwiającego poruszanie się należącego do pasażera o ograniczonej zdolności ruchowej, odszkodowanie w maksymalnej wysokości równoważnej wartości pozwalającej na odtworzenie sprzętu,
- wprowadzenie płatności zaliczkowych, podobnie jak w sektorach lotniczym i kolejowym, w przypadku szkody lub śmierci pasażera,
- przekazywanie pasażerom przed podróżą stosownych informacji na temat przysługujących im nowych praw.

Powyższe działania mają za zadanie zapewnić stosowanie przepisów Konwencji Ateńskiej 2002 wobec wszystkich pasażerów na pokładzie statków, niezależnie od tego, czy trasa żeglugi jest międzynarodowa, przebiega wewnątrz Wspólnoty, czy jest krajowa, i czy podróż odbywa się na morzu czy na wodach śródlądowych. Zakres stosowania proponowanego rozporządzenia jest szerszy niż zakres Konwencji Ateńskiej 2002. Obejmuje on zakres Konwencji Ateńskiej (aby zapewnić w pełni wiążący charakter całej Konwencji na terenie UE), oraz zostaje rozszerzony na a) przewóz w obrębie jednego Państwa Członkowskiego, b) ruch na wodach śródlądowych. Proponowane rozporządzenie zostało opracowane w taki sposób, aby zapewnić jego pełną zgodność z Konwencją Ateńską 2002 poprzez odniesienia do stosownych przepisów Konwencji.

Z uwagi na fakt, że Wspólnota Europejska i Państwa Członkowskie mają stać się Stronami Konwencji Ateńskiej 2002, Komisja uważa za właściwe przewidzenie jednoczesnego wejścia w życie obydwu aktów: Konwencji Ateńskiej 2002 i rozporządzenia WE.

Polska jest obecnie stroną Konwencji Ateńskiej w sprawie przewozu pasażerów i ich bagażu, podpisanej w Atenach dnia 13 grudnia 1974 r. Przyjęcie przez Polskę tej Konwencji nastąpiło 20 listopada 1986 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 18, poz. 108). Mając na uwadze, iż Rzeczpospolita Polska nie jest obecnie stroną omawianego powyżej Protokołu z 2002 r. do Konwencji Ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. podjęte zostaną działania mające na celu jego przyjęcie do polskiego porządku prawnego.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia, ze względu na jego rangę, będzie obowiązywał bezpośrednio we wszystkich Państwach Członkowskich. W polskich przepisach po przyjęciu projektu wprowadzone zostaną stosowne przepisy przywołujące np. art. 181 w ustawie z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz.U. Nr 138, poz.1545 z późn. zm.)