

Opinia Komitetu Regionów w sprawie trzeciego pakietu środków prawnych na rzecz bezpieczeństwa na morzu

(2006/C 229/06)

KOMITET REGIONÓW,

uwzględniając pismo z dnia 25 listopada 2005 r., w którym Komisja Europejska zwraca się do KR-u o opinię w sprawie trzeciego pakietu środków prawnych na rzecz bezpieczeństwa na morzu,

uwzględniając komunikat Komisji w sprawie trzeciego pakietu środków prawnych na rzecz bezpieczeństwa na morzu oraz związane z nim siedem wniosków dotyczących dyrektyw: COM (2005) 586 wersja ostateczna, COM (2005) 587 wersja ostateczna, COM (2005) 588 wersja ostateczna, COM (2005) 589 wersja ostateczna, COM (2005) 590 wersja ostateczna, COM (2005) 592 wersja ostateczna, COM (2005) 593 wersja ostateczna,

uwzględniając decyzję Prezydium z dnia 12 kwietnia 2005 r. o powierzeniu Komisji ds. Polityki Spójności Terytorialnej przygotowania opinii w tej sprawie,

uwzględniając wniosek o rezolucję Parlamentu Europejskiego w sprawie poprawy bezpieczeństwa na morzu w związku z zatonięciem tankowca „Prestige” (2003/2066(INI)) oraz prace komisji MARE (rezolucja MARE),

uwzględniając opinię wyrażoną w czerwcu 2004 r. przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) w imieniu europejskich zrzeszeń armatorów oraz ich członków, opinie wyrażone w imieniu europejskich portów morskich przez Europejską Organizację Portów Morskich (ESPO) z 10 czerwca 2004 r. i 10 marca 2005 r., a także opinie wyrażone w styczniu 2006 r. przez INTERTANKO w imieniu członków tej organizacji,

uwzględniając wyniki prac Maritime Safety Umbrella Operation (MSUO) przedstawione na seminarium pt. „Refuge Area Best Practice: Identification, Planning and Stakeholder Involvement” (*Najlepsze praktyki w dziedzinie miejsc schronienia: identyfikacja, planowanie i udział zainteresowanych podmiotów*) w dniach 23-24 lutego 2006 r. oraz zgłoszoną na tym seminarium propozycję utworzenia systemu ratowniczego (ang. Casualty Management Framework) w ramach IMO; elementy te należy włączyć do proponowanej dyrektywy,

uwzględniając międzynarodowe konwencje morskie IMO, z uwzględnieniem wszystkich związanych z nimi rezolucji Zgromadzenia w ich aktualnej wersji oraz zmian do nich,

uwzględniając swój projekt opinii (CdR 43/2006 rev.2) przyjęty 5 kwietnia 2006 r. przez Komisję ds. Polityki Spójności Terytorialnej (sprawozdawca: **Flo CLUCAS** (UK/ALDE), radna miasta Liverpool),

Mając na uwadze, co następuje:

- 1) utrzymywanie się eksploatacji statków niespełniających norm powodujące konieczność dalszego dyscyplinowania państw bandery, towarzystw klasyfikacyjnych, armatorów, zarządców statków, podmiotów czarterujących, operatorów terminali i kapitanów, którzy prowadzą swą działalność w sposób nieodpowiedzialny, dążąc do osiągnięcia korzyści materialnych z lekceważeniem norm międzynarodowych i zasad bezpieczeństwa;
- 2) wypadki i incydenty morskie powodujące śmierć ludzi i zanieczyszczenie oceanów oraz regionalnych i lokalnych obszarów przybrzeżnych i morskich, a przez to będące przyczyną znacznych strat gospodarczych i poważnych szkód dla środowiska oraz przedmiotem obaw opinii publicznej;
- 3) znaczenie dynamicznego i konkurencyjnego europejskiego systemu transportu morskiego dla miast i regionów, w tym zwłaszcza dla tych, w których dużą rolę odgrywa przemysł morski, eksport i rozbudowane kontakty gospodarcze;
- 4) potrzebę zapewnienia koordynacji z unijną strategią morską, konieczność wspólnego wypracowywania synergii oraz możliwość zaoferowania władzom lokalnym i regionalnym realnych rozwiązań;
- 5) zasady pomocniczości i proporcjonalności przy podejmowaniu działań UE w zakresie transportu odgrywają szczególną rolę, ponieważ kompetencje prawodawcze i wykonawcze często są rozdzielone pomiędzy UE, państwa członkowskie i regiony;

- 6) ramy nowych wniosków legislacyjnych muszą być zgodne:
- z zasadami obowiązującymi na szczeblu międzynarodowym i postanowieniami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (MOM),
 - z rezolucjami podjętymi niedawno na szczeblu międzynarodowym;

przyjął na 65. sesji plenarnej w dniach 14-15 czerwca 2006 r. (posiedzenie z 15 czerwca) następującą opinię:

Komitet Regionów

jest przekonany, że trzeci pakiet na rzecz bezpieczeństwa na morzu Erika III może znacznie poprawić bezpieczeństwo transportu morskiego.

1. Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie odpowiedzialności państw bandery

1.1 **uważa**, iż zwiększenie odpowiedzialności państw bandery i ujednoczenie interpretacji konwencji IMO, włącznie ze wszystkimi rezolucjami Zgromadzenia w ich aktualnej wersji oraz zmianami do nich, będzie niezwykle korzystne dla floty europejskiej;

1.2 **jest zdania**, że konkretne propozycje zawarte we wnioskach, mające na celu zwiększenie nacisku na statki niepełniające norm, nagradzanie prawidłowo eksploatowanych statków oraz zwiększenie presji na państwa bandery, aby wywiązywały się z obowiązków, jakie nakładają na nie konwencje IMO, wyznaczają słuszny kierunek zmian;

1.3 **popiera** uchylenie rezolucji IMO A.847(20) i zastąpienie jej rezolucją IMO A.(...) (23), na mocy której państwa członkowskie muszą skutecznie i systematycznie wykonywać swe zobowiązania jako państwa bandery zgodnie z konwencjami IMO i uwzględniając rezolucję IMO A.(...)(23);

1.4 **sądzi**, że należy wyeliminować wynikające z niejednolitej interpretacji konwencji IMO przez państwa bandery przypadki nieprawidłowości ekonomicznych i socjalnych oraz korzystanie z niedostatecznie wykwalifikowanych załóg;

1.5 **jest zdania**, iż najlepszym sposobem harmonizacji wykładni konwencji IMO, wraz ze wszystkimi najnowszymi rezolucjami zgromadzenia IMO oraz poprawkami do nich, jest jednolite stosowanie w całej Unii Europejskiej wykładni tych konwencji, jaką przyjęła sama IMO;

1.6 **opowiada się** za ujednoczeniem w skali całej UE programów i wymogów szkolenia prowadzącego do uzyskania kwalifikacji zawodowych pracownika żegluga morskiej, co winno się stać integralną częścią systemu wzajemnego uznawania świadectw kompetencji;

1.7 **wyraża zaniepokojenie** możliwościami — oraz odnotowywanymi przypadkami — zmiany towarzystwa klasyfikacyjnego lub państwa bandery w razie braku porozumienia między właścicielem lub zarządcą statku a towarzystwem klasyfikacyjnym lub państwem bandery w kwestii bezpieczeństwa, obsady, konserwacji, wyposażenia i eksploatacji jednostki;

1.8 **uważa**, że towarzystwa klasyfikacyjne i państwa bandery powinny wymagać pełnej zgodności statku z wymo-

gami konwencji IMO jako warunku zmiany towarzystwa klasyfikacyjnego lub bandery statku. Pełna zgodność z konwencjami IMO powinna być również warunkiem przyjęcia statku przez towarzystwo klasyfikacyjne i państwo bandery, a także utrzymanie statku w danym rejestrze i klasie;

1.9 **wyraża poparcie** dla włączenia do rozpatrywanej dyrektywy istniejącego korpusu przepisów morskiego prawa pracy;

1.10 **podkreśla** swe z troską problemami czasu pracy marynarzy, zmęczenia wywołanego ciągłym przepracowaniem oraz ryzykiem błędów, wypadków i szkód, a także zagrożeniem wystąpienia zanieczyszczeń, które wiążą się mogą z przepracowaniem i zbyt krótkim czasem odpoczynku;

1.11 **jest zdania**, że pozostawienie prawa do zwolnienia statku z podstawowych wymogów państwa bandery swobodnemu uznaniu danych urzędów może skutkować i skutkuje różnicowaniem poziomu bezpieczeństwa pomiędzy państwami członkowskimi i prowadzi do zakłóceń konkurencji pomiędzy państwami bandery. Dlatego też prawo do takich zwolnień należałoby ograniczyć np. wyłącznie do okrętów wojennych;

1.12 **zaleca** zastosowanie zharmonizowanej wykładni technicznych norm bezpieczeństwa, obecnie dotyczących statków pasażerskich zgodnie z art. 12 dyrektywy Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r., do wszystkich statków handlowych i rybackich;

1.13 **zaleca**, by współpraca między władzami morskimi a administracją lokalną miała jak najbardziej pogłębiony charakter, tak by — przyjmując zintegrowane podejście — rozwiązać problemy związane z żeglugą morską i wpływem na rozwój społeczno-gospodarczy regionu;

1.14 **zgadza się**, że urzędy morskie państw członkowskich powinny mieć zapewnione odpowiednie środki umożliwiające im wywiązywanie się z obowiązków spoczywających na państwach bandery;

1.15 **popiera** zamieszczony w dyrektywie przepis dotyczący budowy bazy danych zawierającej podstawowe informacje na temat statków pływających pod banderą państwa członkowskiego oraz statków usuniętych z rejestru państwa członkowskiego;

1.16 **zgadza się** z proponowanym przez IMO systemem dobrowolnego audytu państw członkowskich, domaga się jednakże nadania mu charakteru obowiązkowego oraz włączenia go do systemu certyfikacji jakości zgodnie z normami ISO lub równorzędnymi, jakie wskaże WE;

1.17 **wyraża zaniepokojenie** kryminalizowaniem i szkoleniem kapitanów statków, bo choć w niektórych przypadkach możemy mieć faktycznie do czynienia z przewinieniami o charakterze karnym, generalizowanie takich poglądów jest niezgodne z prawdą i niesłuszne oraz wystawia na szwank reputację tej grupy zawodowej, wykonującej z wielkim powołaniem bardzo trudną, stresującą, a niekiedy i niebezpieczną pracę;

1.18 **odnotowuje obawy** o możliwość uchylecia tzw. prawa do nieszkodliwego przepływu oraz wolności żeglugi dla statków przepływających przez wody państw UE bez zawijania do jednego z ich portów. Należy zapewnić w miarę możliwości poszanowanie tych praw w interesie bezpieczeństwa żeglugi. Trzeba jednoznacznie powiadomić branżę żeglugi morskiej, że

przeplływające statki mają obowiązek poruszać się zgodnie z zasadami ruchu i przestrzegać procedur przekazywania informacji;

1.19 **wyraża zaniepokojenie** możliwością obciążenia starszych oficerów dodatkowymi formalnościami biurokratycznymi, w razie gdyby statek musiał informować, że winien podlegać inspekcji, oraz przedstawiać zaświadczenie ubezpieczenia. Należy rozszerzyć propozycję IMO dotyczącą ograniczenia inspekcji certyfikacyjnych poprzez wprowadzenie elektronicznej certyfikacji on-line w kierunku objęcia nią również ubezpieczenia oraz nadania jej charakteru obowiązkowego. Uwaga zawarta w punkcie 1.18 odnosi się również do wniosku dotyczącego dyrektywy w sprawie kontroli prowadzonych przez państwo portu.

ZALECENIA

Zalecenie 1.1

Artykuł 1

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka Komitetu Regionów
c) zapewnienie mechanizmu zharmonizowanej interpretacji środków określonych w konwencjach IMO, o których zastosowaniu decydują umawiające się Strony tych konwencji.	c) zapewnienie mechanizmu zharmonizowanej interpretacji środków określonych w konwencjach IMO, o których zastosowaniu decydują umawiające się Strony tych konwencji poprzez korzystanie z dokonanej przez IMO interpretacji tych konwencji.

Uzasadnienie

Do chwili obecnej interpretację konwencji IMO pozostawiano urzędom państw bandery lub występującym w ich imieniu sądom; prowadziło to do rozbieżności w wykładni i różnicowania norm. W celu zharmonizowania interpretacji konwencji IMO obowiązującą moc winna mieć interpretacja konwencji dokonana przez IMO.

Zalecenie 1.2

Artykuł 2

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka Komitetu Regionów
<p>a) „Konwencje IMO” oznaczają aktualne wersje następujących konwencji wraz z Protokołami i zmianami do nich oraz związane z nimi wiążące kodeksy przyjęte w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO):</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS 74); (ii) Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych z 1966 r. (LL 66); (iii) Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r. (Tonnage 69); (iv) Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki; (v) Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (STCW 1978); (vi) Konwencja o międzynarodowych przepisach w sprawie zapobiegania zderzeniom na morzu z 1972 r. (COLREG 72). 	<p>(a) „Konwencje IMO” oznaczają aktualne wersje następujących konwencji wraz z Protokołami i zmianami do nich oraz związane z nimi wiążące kodeksy przyjęte w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO):</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS 74); (ii) Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych z 1966 r. (LL 66); (iii) Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r. (Tonnage 69); (iv) Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki; (v) Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (STCW 1978); (vi) Konwencja o międzynarodowych przepisach w sprawie zapobiegania zderzeniom na morzu z 1972 r. (COLREG 72); (vii) <u>Kodeks bezpiecznego postępowania na statkach przewożących pokładowe ładunki drewna;</u> (viii) <u>Kodeks bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych.</u>

Uzasadnienie

Kodeks bezpiecznego postępowania na statkach przewożących pokładowe ładunki drewna należy włączyć do wszystkich dyrektyw trzeciego pakietu na rzecz bezpieczeństwa na morzu z następujących powodów:

- pokładowe ładunki drewna są podatne na przesuwanie się przy złej pogodzie;
- zimą na dużych szerokościach geograficznych ładunki te są zagrożone oblodzeniem.

Kodeks bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych należy włączyć do wszystkich dyrektyw trzeciego pakietu na rzecz bezpieczeństwa na morzu, gdyż — jak wynika z ustaleń — masowce należą do najbardziej niebezpiecznych statków. Bezpieczny i prawidłowy załadunek i wyładunek towarów masowych, w tym ich sztautowanie i trzymowanie, kolejność czynności przy napełnianiu ładowni statków w połączeniu z wybalastowaniem, tak by nie narażać konstrukcji jednostki na nadmierne obciążenia, są niezwykle ważne dla bezpieczeństwa statku. Oprócz przewożonego na statku paliwa napędowego również niektóre towary masowe mogą powodować zanieczyszczenie morza.

Zalecenie 1.3

Artykuł 5

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka Komitetu Regionów
2. Przy rejestracji statku w rejestrze po raz pierwszy, dane państwo członkowskie dokłada wszelkich starań w celu zapewnienia zgodności tego statku z międzynarodowymi regulacjami i standardami. W razie konieczności kontaktuje się w tym celu z poprzednim państwem bandery.	2. Przy rejestracji statku w rejestrze po raz pierwszy, dane państwo członkowskie <u>uzależnia dokonanie rejestracji od dokłada wszelkich starań w celu uprzedniego zapewnienia pełnej zgodności tego statku z międzynarodowymi regulacjami i standardami.</u> W razie konieczności kontaktuje się w tym celu z poprzednim państwem bandery.

Uzasadnienie

Chodzi o zamknięcie niepożądanego możliwości rejestrowania statków niespełniających norm w drodze przerejestrowywania ich do mniej wymagających krajów w razie sporu z krajem bandery odnośnie do bezpieczeństwa, załogi, eksploatacji i konserwacji jednostki.

2. Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie kontroli państwa portu

2.1 **uważa**, że wzmocnienie i poprawa skuteczności kontroli dokonywanych przez państwo portu przyniesie pozytywne skutki dla Wspólnoty;

2.2 **zgadza się** z poglądem, że wzmocnienie inspekcji statków wpłynie bezpośrednio na stan środowiska naturalnego oraz przyniesie pozytywne efekty w sferze społecznej i gospodarczej, w tym uczciwsze warunki konkurencji w transporcie morskim;

2.3 **wyraża zaniepokojenie** koncepcją wykorzystania pilotów do wzmacniania kontroli zapewnianych przez państwo portu, nakładającą na nich obowiązek donoszenia o stwierdzonych wadach oraz uzupełniania inspekcji prowadzonych przez państwo portu i państwo bandery. Piloci dysponują umiejętnościami w zakresie nawigacji i kierowania statkiem; nie mają natomiast wykształcenia niezbędnego dla inspektorów państwa portu ani bandery;

2.4 **zwraca uwagę** na fakt, iż wiek statku nie powinien być jedynym kryterium decydującym o potrzebie przeprowadzenia inspekcji rozszerzonej. Na stan statku wpływa szereg czynników — sposób jego eksploatacji i konserwacji, ładunki, które przewozi, oraz obszary morskie, które pokonuje podczas rejsów. Statek stosunkowo nowy, lecz źle skonstruowany, konserwowany niedostatecznie lub niezgodnie z normami, eksploatowany w sposób niedbały przez niekompetentnego użytkownika i mniej kompetentną, niedostatecznie wykwalifikowaną, lecz tańszą załogę, o wytrzymałości nadwerżonej wskutek czynności załadunku, wyładunku i balastowania oraz narażony w trakcie rejsów na ciężkie warunki pogodowe może znajdować się w gorszym stanie niż statek starszy, lecz prawidłowo skonstruowany, konserwowany, obsadzony i eksploatowany zgodnie z najlepszymi wzorcami w tej dziedzinie;

2.5 **wzywa** do dokonywania inspekcji 100 % statków zawijających do portów UE w każdym roku. Sugeruje jednak, by każdy statek był zasadniczo poddawany inspekcji tylko raz w ciągu danego roku, chyba że okoliczności stworzą podstawy do częstszych inspekcji. Po zakończeniu inspekcji jej wyniki byłyby natychmiast udostępniane unijnemu państwu portu i państwu bandery;

2.6 **w pełni popiera** zamiar uszczelnienia przepisów dotyczących czynnika ludzkiego.

ZALECENIA

Zalecenie 2.1

Artykuł 5

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka Komitetu Regionów
3. 4 . Do momentu wejścia w życie środków przewidzianych w ust. 2 ogólna liczba inspekcji statków, określona w ust. 2 i art. 7 przeprowadzanych rocznie przez właściwe organy każdego państwa członkowskiego odpowiada co najmniej 25% średniej rocznej liczby pojedynczych statków zawijających do jego portów.	3. 4 . Do momentu wejścia w życie środków przewidzianych w ust. 2 ogólna liczba inspekcji statków, określona w ust. 2 i art. 7 przeprowadzanych rocznie przez właściwe organy każdego państwa członkowskiego odpowiada co najmniej 25% 100% średniej rocznej liczby pojedynczych statków zawijających do jego portów.

Uzasadnienie

Dążenie do objęcia inspekcjami 25 % jednostek nie zmienia panującej obecnie sytuacji.

Zalecenie 2.2

Artykuł 7

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka Komitetu Regionów
2. W przypadku, kiedy statek otrzymał zgodę na opuszczenie portu, pod warunkiem że braki zostaną usunięte w kolejnym porcie, inspekcja ogranicza się do sprawdzenia, czy braki te zostały usunięte.	2. W przypadku, kiedy statek otrzymał zgodę na opuszczenie portu pod warunkiem, że braki zostaną usunięte w kolejnym porcie, inspekcja ogranicza się do sprawdzenia, czy braki te zostały usunięte. Żadnemu statkowi nie zezwala się na odłożenie usunięcia braków w zakresie zdatności do żeglugi lub zdolności zabierania ładunków ani na wypłynięcie do kolejnego portu z obietnicą usunięcia tych braków w kolejnym porcie. Braki te należy usunąć, zanim państwo portu lub bandery zezwoli na wypłynięcie do kolejnego portu.

Uzasadnienie

Każdy statek wypływający z portu musi rutynowo spełniać wymogi zdatności do żeglugi, w tym zdolności do przewożenia ładunku. Wszelkie niedociągnięcia w tym zakresie uniemożliwiają spełnienie tych wymogów.

Zalecenie 2.3

Artykuł 12

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka Komitetu Regionów
Tożsamość osoby składającej skargę nie jest ujawniana kapitanowi ani właścicielowi statku, którego to dotyczy.	Tożsamość osoby składającej skargę nie jest ujawniana ani kapitanowi, ani właścicielowi, ani zarządcy statku, którego to dotyczy.

Uzasadnienie

Nie każdy statek jest eksploatowany przez jego właściciela. Niektóre statki należą do banków, które powierzają zarządzanie i eksploatację statku w ich imieniu odrębnemu podmiotowi.

Zalecenie 2.4

Artykuł 20

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka Komitetu Regionów
Komisja ustanawia i publikuje co roku czarną listę z wykazem działalności armatorów statków i przedsiębiorstw żeglugowych, zgodnie z procedurami i kryteriami określonymi w załączniku XV.	Komisja ustanawia i publikuje co roku czarną listę z wykazem działalności armatorów, zarządców i operatorów statków, podmiotów czarterujących, statków, operatorów terminali i przedsiębiorstw żeglugowych, zgodnie z procedurami i kryteriami określonymi w załączniku XV.

Uzasadnienie

Wymienienie wszystkich tych podmiotów w tym artykule zapobiega konieczności interpretowania przez sądy terminu „operator statku” (ang. *ship operator*, w tekście Komisji przetłumaczone w tym miejscu jako „armator” — przyp. tłum.), by objąć nim sprawcę. Można też mieć nadzieję, że jako wymienieni w przepisie, armatorzy, zarządcy i operatorzy statków, podmioty je czarterujące, same statki i operatorzy terminali będą wzajemnie zwracać uwagę na swe postępowanie, gdyż wpisanie na szarą czy czarną listę utrudnia prowadzenie działalności gospodarczej.

Zalecenie 2.5

Załącznik VIII C (o którym mowa w art. 8)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka Komitetu Regionów
<p>3. MASOWCE</p> <ul style="list-style-type: none"> — ewentualna korozja zamocowań urządzeń pokładowych, — ewentualne zniekształcenie i/lub korozja pokryw luków, — ewentualne pęknięcia lub miejscowa korozja w przegrodach poprzecznych, — dostęp do ładowni, 	<p>3. MASOWCE</p> <ul style="list-style-type: none"> — ewentualna korozja zamocowań urządzeń pokładowych, — ewentualne zniekształcenie i/lub korozja pokryw luków, — ewentualne pęknięcia lub miejscowa korozja w przegrodach poprzecznych, — dostęp do ładowni, — zbiorniki balastowe: przynajmniej jeden ze zbiorników balastowych w przestrzeni ładunkowej należy zbadać z wjazdu zbiornika/wjazdu pokładowego w pierwszej kolejności i przeznaczyć do dalszej inspekcji, jeśli inspektor uzna taką potrzebę,

Uzasadnienie

W masowcach występują podobne problemy ze zbiornikami balastowymi, jak w zbiornikowcach dwukadłubowych. W zbiornikach balastowych gromadzi się osad, zagraża im też poważna korozja. Dochodzi do ubytków w stalowych elementach konstrukcyjnych, pęknięć zmęczeniowych i wybożenia elementów usztywniających, co zagraża bezpieczeństwu statku. W razie wystąpienia takich zjawisk można je wykryć tylko w drodze badania wzrokowego — dlatego też należy je objąć programem inspekcji kontrolnych dokonywanych przez władze państwa portu.

3. Wniosek dotyczący dyrektywy ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków

3.1 **z aplauzem przyjmuje** wprowadzenie w dyrektywie elementu prewencji, umożliwiającego operacyjne zarządzanie ryzykiem żeglugowym na szczeblu unijnym w ramach unijnej polityki bezpieczeństwa żeglugi morskiej;

3.2 **zaleca** wprowadzenie systemów AIS na wszystkich statkach rybackich — zarówno przybrzeżnych, jak i pełnomorskich — a nie tylko na statkach powyżej 15 metrów długości. Najbardziej narażone na ryzyko są właśnie mniejsze jednostki, gdyż — jeśli są zbudowane z drewna lub tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem szklanym — trudno je wykryć zarówno wzrokiem, jak i przy pomocy radaru;

3.3 **całkowicie zgadza się** z opinią o potrzebie poprawy procedur operacyjnych mających zapewnić skuteczne reagowanie w nagłych sytuacjach, w których mogą znaleźć się statki, oraz o znaczeniu kwestii wyrównania ewentualnych strat gospodarczych związanych z przyjęciem statków znajdujących się w niebezpieczeństwie.

ZALECENIA

Zalecenie 3.1 popr. 5

Artykuł 1

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka Komitetu Regionów
<p>Artykuł 1, ustęp 8: Art. 20 otrzymuje następujące brzmienie: „Artykuł 20 — Przyjęcie zagrożonych statków w miejscach schronienia”</p> <p>(1) Państwa członkowskie gwarantują, że pod warunkiem uzyskania odpowiednich wyników oceny sytuacji dokonanej w oparciu o plan określony w art. 20a, zagrożone statki są przyjmowane w miejscu schronienia pozwalającym ograniczyć zagrożenie, jakie powoduje dana sytuacja.</p> <p>(2) Przyjęcie zagrożonego statku w miejscu schronienia jest przedmiotem uprzedniej oceny sytuacji i decyzji podejmowanej przez właściwy niezależny organ wyznaczony przez państwo członkowskie.</p> <p>(3) Organy określone w ust. 2 spotykają się regularnie celem wymiany wiedzy eksperckiej i poprawy środków podejmowanych na mocy niniejszego artykułu. Z inicjatywy jednej z nich lub z inicjatywy Komisji, przez wzgląd na szczególne okoliczności, mogą się one zebrać w dowolnym momencie.</p>	<p>Artykuł 1, ustęp 8: Art. 20 otrzymuje następujące brzmienie: „Artykuł 20 — Przyjęcie zagrożonych statków w miejscach schronienia”</p> <p>(1) Państwa członkowskie gwarantują, że pod warunkiem uzyskania odpowiednich wyników oceny sytuacji dokonanej w oparciu o plan określony w art. 20a, zagrożone statki są przyjmowane w miejscu schronienia pozwalającym ograniczyć zagrożenie, jakie powoduje dana sytuacja.</p> <p>(2) Przyjęcie zagrożonego statku w miejscu schronienia jest przedmiotem uprzedniej oceny sytuacji i decyzji podejmowanej przez właściwy niezależny organ wyznaczony przez państwo członkowskie.</p> <p><u>(2a) Organy określone w ust. 2 zasięgają opinii właściwych podmiotów powiązanych z operacją ratunkową oraz konsultują się przede wszystkim z lokalnymi władzami (portowymi) przed podjęciem decyzji o przyjęciu zagrożonego statku w miejscu schronienia.</u></p> <p><u>(2b) Organy określone w ust. 2 są odpowiedzialne za zrekompensowanie lokalnym władzom (portowym) wszelkich kosztów i szkód wynikających z decyzji określonej w ust. 2, o ile takie koszty i szkody nie mogą być bezzwłocznie pokryte przez armatora lub operatora statku w rozumieniu art. X dyrektywy XX/XXXX/WE [w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów].</u></p> <p>(3) Organy określone w ust. 2 spotykają się regularnie celem wymiany wiedzy eksperckiej i poprawy środków podejmowanych na mocy niniejszego artykułu. Z inicjatywy jednej z nich lub z inicjatywy Komisji, przez wzgląd na szczególne okoliczności, mogą się one zebrać w dowolnym momencie.</p>

Uzasadnienie

W uzasadnieniu do wniosku Komisja stwierdza, że istnieje wyraźna potrzeba uczynienia istniejących przepisów dotyczących zagrożonych statków w miejscach schronienia jaśniejszymi i lepiej zogniskowanymi. Komisja wprowadza zatem zapis, że przyjęcie zagrożonego statku w miejscu schronienia jest przedmiotem uprzedniej oceny sytuacji i decyzji podejmowanej przez właściwy niezależny organ wyznaczony przez państwo członkowskie.

Wprowadzenie właściwego niezależnego organu jest godne polecenia, ponieważ gwarantuje większą obiektywność przy podejmowaniu decyzji, gdzie najlepiej jest przyjąć zagrożony statek. Ta propozycja przenosi kompetencje decyzyjne w odniesieniu do przyjęcia statku z lokalnych władz portowych na organ krajowy. Aby zapewnić interakcję i ustanowić między lokalnymi władzami portowymi a organem krajowym stosunki oparte na zaufaniu, szczególnie godne polecenia jest wprowadzenie obowiązku konsultowania się z władzami portowymi.

Ponadto, ponieważ ostateczną decyzję o przyjęciu zagrożonego statku w miejscu schronienia podejmuje właściwy niezależny organ, kompetencje władz portowych mogą zostać unieważnione. Możliwość podejmowania przez organ krajowy decyzji unieważniających kompetencje władz portowych może nakładać na władze portowe obciążenia finansowe wynikające z decyzji, których one nie podjęły. Nie jest logiczne, by władze portowe musiały ponosić koszty i likwidować szkody niepowstałe w wyniku ich własnych działań ani niewynikające z podjętych przez nie decyzji.

Właściwe byłoby zatem, by właściwy niezależny organ był w pełni odpowiedzialny za swoje decyzje i za udzielanie rekompensat.

Zalecenie 3.2

Artykuł 1

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka Komitetu Regionów
<p>Artykuł 1, ustęp 9: Dodaje się następujący art. 20a: „Artykuł 20a — Plany przyjęcia zagrożonych statków”</p> <p>(1) Państwa członkowskie opracowują plany w odpowiedzi na zagrożenie wywołane przez statki w niebezpieczeństwie znajdujące się na wodach podlegających ich jurysdykcji.</p> <p>(2) Plany określone w ust. 1 są opracowywane po konsultacji zainteresowanych stron, z uwzględnieniem stosownych wytycznych IMO określonych w art. 3 lit a), i zawierają co najmniej następujące elementy:</p> <ul style="list-style-type: none"> — określenie organów zobowiązanych do przyjmowania zgłoszeń alarmowych i przetwarzania informacji o tych zgłoszeniach; — określenie organów odpowiedzialnych za ocenę sytuacji, wyznaczenie odpowiedniego miejsca schronienia i podjęcie decyzji o przyjęciu zagrożonego statku w wyznaczonym miejscu schronienia; — wykaz potencjalnych miejsc schronienia zestawiający elementy ułatwiające szybką ocenę i podjęcie decyzji, włącznie z opisem czynników środowiskowych i społecznych oraz warunków naturalnych dotyczących określonych potencjalnych miejsc schronienia; — procedury oceny dotyczące wyznaczania miejsca schronienia w oparciu o potencjalne miejsca ujęte w wykazie; — odpowiednie środki i urządzenia służące do niesienia pomocy, ratowania i zapobieganiu zanieczyszczeniom; — ewentualne stosujące się międzynarodowe mechanizmy koordynacyjne i decyzyjne; — procedury dotyczące gwarancji finansowych i odpowiedzialności ustanowione w odniesieniu do statków przyjmowanych w miejscu schronienia. <p>(3) Państwa członkowskie publikują nazwę właściwego organu określonego w art. 20 ust. 2, jak również listę punktów kontaktowych właściwych dla przyjmowania zgłoszeń alarmowych i przetwarzania informacji o tych zgłoszeniach. Państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz potencjalnych miejsc schronienia. Ponadto, przekazują sąsiadnym państwom członkowskim stosowne informacje dotyczące planów i miejsc schronienia.</p> <p>W trakcie wdrażania procedur przewidzianych w planach przyjęcia zagrożonych statków, państwa członkowskie gwarantują, że wszystkie stosowne informacje dotyczące planów i miejsc schronienia są udostępniane stronom uczestniczącym w operacjach, włącznie z przedsiębiorstwami świadczącymi usługi asysty i holownicze.</p>	<p>Dodaje się następujący art. 20a: „Artykuł 20a — Plany przyjęcia zagrożonych statków”</p> <p>(1) Państwa członkowskie opracowują plany w odpowiedzi na zagrożenie wywołane przez statki w niebezpieczeństwie znajdujące się na wodach podlegających ich jurysdykcji.</p> <p>(2) Plany określone w ust. 1 są opracowywane po konsultacji zainteresowanych stron, z uwzględnieniem stosownych wytycznych IMO określonych w art. 3 lit a), i zawierają co najmniej następujące elementy:</p> <ul style="list-style-type: none"> — określenie organów zobowiązanych do przyjmowania zgłoszeń alarmowych i przetwarzania informacji o tych zgłoszeniach; — określenie organów odpowiedzialnych za ocenę sytuacji, wyznaczenie odpowiedniego miejsca schronienia i podjęcie decyzji o przyjęciu zagrożonego statku w wyznaczonym miejscu schronienia; — wykaz potencjalnych miejsc schronienia zestawiający elementy ułatwiające szybką ocenę i podjęcie decyzji, włącznie z opisem czynników środowiskowych i społecznych oraz warunków naturalnych dotyczących określonych potencjalnych miejsc schronienia; — procedury oceny dotyczące wyznaczania miejsca schronienia w oparciu o potencjalne miejsca ujęte w wykazie; — odpowiednie środki i urządzenia służące do niesienia pomocy, ratowania i zapobieganiu zanieczyszczeniom; — ewentualne stosujące się międzynarodowe mechanizmy koordynacyjne i decyzyjne; — procedury dotyczące gwarancji finansowych i odpowiedzialności ustanowione w odniesieniu do statków przyjmowanych w miejscu schronienia; — <u>procedurę rekompensowania potencjalnych kosztów i szkód powstałych w wyniku przyjęcia statku w miejscu schronienia.</u> <p>(3) Państwa członkowskie publikują nazwę właściwego organu określonego w art. 20 ust. 2, jak również listę punktów kontaktowych właściwych dla przyjmowania zgłoszeń alarmowych i przetwarzania informacji o tych zgłoszeniach. Państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz potencjalnych miejsc schronienia. Ponadto, przekazują sąsiadnym państwom członkowskim stosowne informacje dotyczące planów i miejsc schronienia.</p> <p>W trakcie wdrażania procedur przewidzianych w planach przyjęcia zagrożonych statków, państwa członkowskie gwarantują, że wszystkie stosowne informacje dotyczące planów i miejsc schronienia są udostępniane stronom uczestniczącym w operacjach, włącznie z przedsiębiorstwami świadczącymi usługi asysty i holownicze.</p>

Uzasadnienie

Godne polecenia jest, aby już w trakcie sporządzania planu w odpowiedzi na zagrożenie wywołane przez statki w niebezpieczeństwie znajdujące się na wodach podlegających jurysdykcji państw członkowskich włączono procedurę rekompensowania potencjalnych kosztów i szkód powstałych w wyniku przyjęcia statku w miejscu schronienia.

Lokalne władze portowe i lokalne społeczności mogą być narażone na skażenie środowiska lub inne niebezpieczeństwa, takie jak wybuch, a jednocześnie mogą powstać szkody gospodarcze, jeżeli w wyniku tego zablokowany zostanie port, mosty, śluzy czy drogi. Takie szkody gospodarcze mogą być znaczące i mogą się szybko powiększać. Blokada może mieć także skutki wychodzące poza obszar portu, ponieważ różnorodne firmy w strefie przylegającej do portu polegają w swojej działalności na towarach przywożonych do portu. Jednakże międzynarodowe fundusze rekompensują szkody związane ze skażeniem ropą naftową, ale nie straty gospodarcze ponoszone przez porty.

Wobec braku wymagań w zakresie ubezpieczeń dla wszystkich statków, nie ma gwarancji, że statek posiada ubezpieczenie od odpowiedzialności, a nawet jeśli je posiada, występujący z roszczeniem mogą nie mieć do niego dostępu, jeżeli ubezpieczyciel może skorzystać ze swoich środków obrony.

Proponowana dyrektywa w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów znacząco poprawi istniejące ramy prawne. Jednakże korzystne byłoby dalsze poprawienie przepisów dyrektywy ustanawiającej system monitorowania ruchu statków, aby zapewnić, że władze portowe i władze lokalne posiadają jasne gwarancje, że szkody i koszty związane z przyjęciem zagrożonych statków zostaną bezzwłocznie i w pełni zrekompensowane.

W ten sposób zachęci się władze lokalne do odgrywania aktywnej roli przy oferowaniu miejsca schronienia i zapewni skuteczną i wydajną współpracę z właściwymi niezależnymi organami, jakie Komisja pragnie utworzyć w każdym państwie członkowskim.

Komisja pozostawiła kwestię rekompensaty dla władz portowych otwartą w trzecim pakiecie środków prawnych na rzecz bezpieczeństwa na morzu, chociaż Parlament Europejski wyraźnie zażądał w swojej rezolucji w sprawie poprawy bezpieczeństwa na morzu z 2004 r., aby Komisja przedstawiła propozycje dotyczące rekompensaty finansowej dla miejsc schronienia ⁽¹⁾.

Zalecenie 3.3 popr. 7

Artykuł 1

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka Komitetu Regionów
<p>Artykuł 1, ustęp 10: Dodaje się następujący art. 20b: „Artykuł 20b — Gwarancje finansowe”</p> <p>(1) Przed przyjęciem zagrożonego statku w miejscu schronienia państwo członkowskie ma prawo wymagać od armatora, agenta lub kapitana statku przedstawienia zaświadczenia ubezpieczenia lub innych gwarancji finansowych w rozumieniu art. X dyrektywy XX/XXXX/WE [w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów] na pokrycie odpowiedzialności za szkody spowodowane przez statek.</p> <p>(2) Brak zaświadczenia ubezpieczenia lub innych gwarancji finansowych nie zwalnia państwa członkowskie z dokonania uprzedniej oceny i podjęcia decyzji, o których mowa w art. 20.</p>	<p>Artykuł 1, ustęp 10: Dodaje się następujący art. 20b: „Artykuł 20b — Gwarancje finansowe”</p> <p>(1) Przed przyjęciem zagrożonego statku w miejscu schronienia państwo członkowskie ma prawo wymagać od armatora, agenta lub kapitana statku przedstawienia zaświadczenia ubezpieczenia lub innych gwarancji finansowych w rozumieniu art. X dyrektywy XX/XXXX/WE [w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów] na pokrycie odpowiedzialności za szkody spowodowane przez statek.</p> <p>(2) Brak zaświadczenia ubezpieczenia lub innych gwarancji finansowych nie zwalnia państwa członkowskie z dokonania uprzedniej oceny i podjęcia decyzji, o których mowa w art. 20.</p> <p>(3) <u>Organy określone w art. 20 ust. 2 są odpowiedzialne za podejmowanie wszelkich czynności prawnych wobec armatora, agenta lub kapitana statku w celu uzyskania rekompensaty kosztów i szkód spowodowanych przez statek.</u></p>

Uzasadnienie

Władze portowe to jeden z wielu wierzycieli statku. Muszą się dzielić z tymi wieloma stronami kwotą rekompensaty pochodzącą z funduszy międzynarodowych lub z ubezpieczenia statku. Często są ostatnie w kolejce do rekompensaty, pomimo ich daleko idącej odpowiedzialności za przyjęcie zagrożonych statków. Ponadto międzynarodowe fundusze rekompensują szkody związane ze skażeniem ropą naftową, ale nie straty gospodarcze ponoszone przez porty.

⁽¹⁾ Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie poprawy bezpieczeństwa na morzu – sprawozdawca: Dirk Sterckx, patrz: http://www.europarl.eu.int/comparl/tempcom/mare/pdf/res_en.pdf

Mniejsze porty i społeczności dotknięte szkodami wynikającymi z obowiązku przyjęcia zagrożonego statku mogą nie posiadać wystarczających zasobów osobowych i finansowych czy wystarczającej znajomości prawa koniecznych dla prowadzenia długiego procesu sądowego przeciwko armatorowi, agentowi lub kapitanowi statku w celu uzyskania rekompensaty kosztów i szkód, a jednocześnie nie mają nawet decydującego głosu przy podejmowaniu tej decyzji.

4. Dyrektywa ustanawiająca podstawowe zasady regulujące postępowanie dochodzeniowe w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego

4.1 **zgadza się** z ogólnym celem wniosku Komisji, polegającym na poprawie bezpieczeństwa żeglugi dzięki opracowaniu jasnych wytycznych wspólnotowych dotyczących prowadzenia dochodzeń technicznych w następstwie każdego poważnego wypadku i incydentu na morzu, zgadza się również z doniosłością tych dochodzeń;

4.2 **popiera** pogląd, że dochodzenia powypadkowe powinny służyć zapobieganiu zagrożeniom i opierać się na zasadach i zaleceniach IMO; powinno się w nich zwracać uwagę na to, co można poprawić w przepisach, eksploatacji statków, przygotowaniu do sytuacji awaryjnych i reagowaniu na nie;

4.3 **podkreśla**, że należy w tej dziedzinie jak najszerzej wykorzystać modele i metody opracowane przez Międzynarodową Organizację Morską w zakresie badania przyczyn katastrof morskich.

ZALECENIA

Zalecenie 4.1

Artykuł 2

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka Komitetu Regionów
d) statków rybackich o długości nieprzekraczającej 24 metrów;	d) statków rybackich o długości nieprzekraczającej 24 metrów;

Uzasadnienie

W dyrektywach w sprawie kontroli prowadzonych przez państwo portu oraz odpowiedzialności państw bandery Komisja słusznie wymienia rybołówstwo jako jeden z najbardziej niebezpiecznych rodzajów działalności. Im mniejszy jest statek, tym bardziej jest on narażony na wypadek, przy czym ofiary śmiertelne bywają częste. Dlatego też proponuje się skreślenie lit. d) w art. 2, a zatem prowadzenie dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów morskich z udziałem statków rybackich w sposób równie gruntowny, co dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów morskich z udziałem statków handlowych.

5. Dyrektywa w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich

5.1 **zgadza się** ze stwierdzeniem o potrzebie skutecznego nadzoru i audytu towarzystw klasyfikacyjnych, ich filii i przedsiębiorstw uczestniczących oraz wprowadzenia sankcji za nieprzestrzeganie obowiązków, a także wprowadzenia na szczeblu międzynarodowym i wspólnotowym mechanizmów wyczerpującej inspekcji technicznej, które dostarczać będą rzetelnych informacji o rzeczywistym stanie statków;

5.2 **zgadza się** z sugestią, że uznane organizacje powinny powołać wspólny organ ds. oceny i certyfikacji systemu jakości. Organ ten powinien być niezależny i dysponować wszystkimi środkami niezbędnymi do wnikliwej i ciągłej pracy. Powinien on być w stanie proponować działania korygujące zarówno jednostkowe, jak i zbiorowe, w celu poprawy jakości pracy uznanych organizacji;

5.3 **popiera** propozycję rozszerzenia współpracy między uznanymi organizacjami dla zapewnienia zgodności ich przepisów technicznych, jednolitej interpretacji i stosowania tych przepisów oraz konwencji międzynarodowych, co ma stworzyć wspólną podstawę dla oceny oraz instrumentów pozwalających na podejmowanie w razie potrzeby działań korygujących w celu wprowadzenia jednolitego poziomu bezpieczeństwa w całej Wspólnocie, współpracy technicznej między towarzystwami klasyfikacyjnymi, spójności przepisów prawnych i stosowania w całej UE przyjętych przez IMO interpretacji międzynarodowych konwencji, co doprowadzi do rzeczywistej wzajemności w zakresie uznawania świadectw klasy i sprzętu żeglugowego;

5.4 **wnosi** o zmianę brzmienia ostatniego wiersza w motywie 31) z „i w razie potrzeby informować o tym państwo bandery” na „i bezzwłocznie udostępniać te informacje państwu bandery”.

ZALECENIA

Zalecenie 5.1

Artykuł 12

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka Komitetu Regionów
2. Bez uszczerbku dla ust. 1, jeżeli organizacja nie wprowadzi w życie wymaganych przez Komisję działań zapobiegawczych i naprawczych lub nastąpią nieuzasadnione opóźnienia, Komisja może nałożyć okresowe kary pieniężne na daną organizację do czasu pełnego wprowadzenia w życie wymaganych działań.	2. Bez uszczerbku dla ust. 1, jeżeli organizacja nie wprowadzi w życie wymaganych przez Komisję działań zapobiegawczych i naprawczych lub nastąpią nieuzasadnione opóźnienia, Komisja może nałożyć <u>wystąpić do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości o nałożenie okresowych kar pieniężnych</u> na daną organizację <u>okresowych kar pieniężnych</u> do czasu pełnego wprowadzenia w życie wymaganych działań.

Uzasadnienie

Nakładanie kar pieniężnych przez Europejski Trybunał Sprawiedliwości za poradą Komisji zamiast bezpośrednio przez Komisję wydaje się łatwiejsze do przyjęcia dla sprawcy.

Zalecenie 5.2

Artykuł 20

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka Komitetu Regionów
Uznane organizacje ustanawiają i wykonują odpowiednie wspólne wymogi dotyczące przypadków przeniesienia klasy, w których konieczne są specjalne środki ostrożności. Przypadki te obejmują przynajmniej przypadki przeniesienia klasy statków piętnastoletnich i starszych oraz przeniesienia z organizacji nieuznanej do organizacji uznanej.	Uznane organizacje ustanawiają i wykonują odpowiednie wspólne wymogi dotyczące przypadków przeniesienia klasy, w których konieczne są specjalne środki ostrożności. Przypadki te obejmują przynajmniej przypadki przeniesienia klasy statków piętnastoletnich i starszych oraz przeniesienia z organizacji nieuznanej do organizacji uznanej <u>lub z organizacji uznanej do organizacji nieuznanej.</u>

Uzasadnienie

Reklasyfikacji dokonuje się na ogół co cztery lata z rocznym okresem karencji. W praktyce daje to około pięciu lat. Dziesięcioletni statek nie jest już tak sprawny jak nowsza jednostka. Może on wymagać wymiany elementów stalowych w grodziach i elementach usztywniających oraz systemów rurociągowych do transportu balastu wodnego i ładunku, zwłaszcza części zagiętych. Jest to idealny moment na sprzedaż statku — stosunkowo niedrogo — kolejnemu właścicielowi, pozostawiając mu wykonanie i opłacenie niezbędnych napraw. Nowy właściciel ma zwykle niższe wymagania i zwykle rejestruje statek w kraju taniej bandery. Podobnie i nowe towarzystwo klasyfikacyjne niekoniecznie będzie „organizacją uznaną” w rozumieniu definicji przedstawionej przez Komisję.

6. Rozporządzenie w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków

6.1 **zgadza się** z inicjatywą włączenia konwencji ateńskiej do prawa wspólnotowego w kwestii ubezpieczenia obowiązkowego zamiast pozostawiania armatorowi decyzji o ubezpieczeniu się w klubach P&I;

6.2 **z zadowoleniem przyjmuje** inicjatywę rozszerzenia zakresu zastosowania przepisów konwencji ateńskiej na ruch krajowy jednak uważa, że rozszerzenie stosowania tych przepisów o przewóz na wszystkich wodach śródlądowych może nie być właściwe. Z tego względu zwraca się do Komisji o szczegółowe zdefiniowanie terminu „wody śródlądowe” i doradza jej stosowanie w tym przypadku bardziej ograniczonych środków;

6.3 **aprobuje** fakt, że protokół do Konwencji ateńskiej 2002 wprowadza system odpowiedzialności na zasadzie ryzyka w zakresie wypadków morskich, że jego celem jest poprawa pozycji powodów, że odpowiedzialność nie jest zależna od winy bądź niedbalstwa ze strony przewoźnika i że zatem nie ma potrzeby, by powód udowodnił odpowiedzialność przewoźnika;

6.4 **zwraca uwagę** na zastrzeżenia zgłoszone przez armatorów i kluby P&I wobec art. 3 ust. 1 konwencji ateńskiej w odniesieniu do odpowiedzialności z tytułu incydentów spowodowanych przez terroryzm;

6.5 **podkreśla**, że konieczne jest wyłonienie możliwych do przyjęcia na szczeblu międzynarodowym propozycji jako jedyne rozwiązanie celem wyjścia z impasu wynikającego z faktu, że rynek ubezpieczeniowy odmówił uznania, przewidzianych przez Komisję we wniosku dotyczącym rozporządzenia, nowych warunków w zakresie podziału odpowiedzialności i wynikających stąd zobowiązań dla ubezpieczycieli.

7. Dyrektywa w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów

7.1 **popiera** apel Parlamentu Europejskiego o wdrożenie „globalnej i spójnej polityki morskiej, mającej na celu stworzenie europejskiej przestrzeni bezpieczeństwa morskiego [opierającej się] w szczególności na (...) wdrożeniu systemu odpowiedzialności obejmującego całość łańcucha transportu morskiego”;

7.2 **uznaje** jednak za konieczne, by wszelkie rozporządzenia przyjęte w zakresie odpowiedzialności i odszkodowań za zanieczyszczenia morskie obowiązywały w skali światowej;

7.3 **popiera** ewentualne zmiany stosownych przepisów w celu objęcia odpowiedzialnością również innych podmiotów poza armatorami oraz wprowadzenia nieograniczonej odpowiedzialności armatorów w przypadku poważnych lub celowych zaniedbań obowiązków w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony przed zanieczyszczeniem środowiska;

7.4 **podkreśla**, że wszelkie modyfikacje konwencji w sprawie odpowiedzialności cywilnej, które okażą się konieczne, muszą zachować równowagę pomiędzy zaangażowaniem obu stron (armatora i spedytora), zgodnie z postanowieniami zawartymi w dobrowolnych propozycjach/zobowiązaniach operatorów statków;

7.5 **wnosi** o to, by określeniem „odpowiedzialne strony inne niż armatorzy” objąć również podmioty eksploatujące i czarterujące statki;

7.6 **wyraża** swe zaniepokojenie problemami zgodności z prawem międzynarodowym w wypadku zastosowania dyrektywy;

7.7 **proponuje** nieuwzględnianie kapitanów statków w definicji „odpowiedzialnych stron innych niż armatorzy”, o ile nie dopuszczają się oni rażącego niedbalstwa w wykonywaniu swych obowiązków;

7.8 **wyraża zaniepokojenie** rozbieżnościami między dyrektywą a regułami hasko-visbijskimi i regułami hamburskimi, określającymi odpowiedzialność armatora na podstawie używanych w żegludzie morskiej konosamentów, morskich listów przewozowych i konosamentów czarterowych. Rozbieżności te mogą rodzić wątpliwości co do tego, który reżim odpowiedzialności należy zastosować, odnosi się bowiem wrażenie, że sformułowania dyrektywy nie przesądzą jasno o tym, czy stosuje się ona tylko do szkód spowodowanych zanieczyszczeniami, czy także do innych szkód poniesionych przez osoby trzecie;

7.9 **zgadza się** z Komisją, że wprowadzenie systemu ubezpieczeń obowiązkowych przyczyni się do rozwiązania problemu statków niespełniających norm;

7.10 **wnosi** o to, by w treści polisy ubezpieczeniowej, jaka musi być zawarta na statek, umieszczony był jednoznaczny zapis stanowiący, że ubezpieczenie obejmuje szkody wyrządzone w miejscach schronienia.

ZALECENIA

Zalecenie 7.1

Artykuł 1

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka Komitetu Regionów
Niniejsza dyrektywa określa zasady stosujące się do pewnych aspektów obowiązków podmiotów gospodarczych uczestniczących w łańcuchu transportu morskiego w zakresie odpowiedzialności cywilnej i ustanawia odpowiednie zabezpieczenia finansowe dla marynarzy w przypadkach pozostawienia ich przez armatora.	Niniejsza dyrektywa określa zasady stosujące się do pewnych aspektów obowiązków podmiotów gospodarczych i użytkowników statków uczestniczących w łańcuchu transportu morskiego w zakresie odpowiedzialności cywilnej i ustanawia odpowiednie zabezpieczenia finansowe dla marynarzy w przypadkach pozostawienia ich przez armatora.

Uzasadnienie

Określenie „podmioty gospodarcze i użytkownicy statków” (w tekście Komisji ang. *operators* przetłumaczono tu jako „podmioty gospodarcze”, gdzie indziej jako „operatorzy” — przyp. tłum.) obejmuje również podmioty czarterujące statek z załogą, które korzystają ze statków — w tym ze statków niespełniających norm — na zasadach czarteru na czas, na podróż, rejs lub kolejne rejsy. Podmioty te należy objąć zakresem rozpatrywanej dyrektywy i nałożyć na nie identyczne obowiązki jak na armatorów w rozumieniu dyrektywy, tj. obowiązek zapewnienia gwarancji finansowych. W końcu to ich paliwo powoduje zanieczyszczenie środowiska! Rozwiązanie to miałyby następujące konsekwencje:

- zobowiązanie podmiotów czarterujących do niekorzystania ze statków niespełniających norm,
- wyeliminowanie przewagi handlowej, jaką uzyskuje podmiot czarterujący z tytułu niższych stawek frachtowych za korzystanie ze statku niespełniającego norm, gdyż zwiększone ryzyko z tym związane podniesie koszt gwarancji finansowej,
- zmniejszenie masy ładunku przewożonego statkami niespełniającymi norm z uwagi na utratę ich atrakcyjności finansowej dla podmiotów czarterujących,
- w rezultacie — ograniczenie czynników zachęcających do eksploatacji, czarterowania i użytkowania statków niespełniających norm oraz zmuszenie ich właścicieli do zadbania o pełną zgodność statków, ich załóg i sposobu eksploatacji z międzynarodowymi przepisami albo do ich złomowania.

Zalecenie 7.2

Artykuł 2

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka Komitetu Regionów
	7) Należy dodać definicję terminu „podmiot gospodarczy” użytego w art. 1 niniejszej dyrektywy.

Uzasadnienie

Należy wykluczyć wątpliwości co do tego, kim jest „podmiot gospodarczy” (ang. *operator*, gdzie indziej w dokumencie Komisji tłumaczone jako „operator” — przyp. tłum.).

Władze lokalne i regionalne są głównymi uczestnikami realizacji strategii — zarówno jeśli chodzi o usuwanie zanieczyszczeń, zapewnianie miejsc schronienia dla statków, udzielanie pomocy statkom znajdującym się w trudnej sytuacji, jak i poprzez fakt, że sami członkowie społeczności lokalnych bywają pracownikami żeglugi morskiej lub ratownikami osób zagrożonych na morzu. Dlatego też rozczarowujące jest stwierdzenie, że w trzecim pakiecie na rzecz bezpieczeństwa na morzu brak należytego uznania roli, jaką w osiągnięciu oczekiwanych wyników odegrać mogą władze samorządowe.

Bruksela, 15 czerwca 2006 r.

Przewodniczący
Komitetu Regionów
Michel DELEBARRE