

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery**

**COM(2005) 586 wersja ostateczna — 2005/0236 (COD)**

**wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich**

**COM(2005) 587 wersja ostateczna — 2005/237 (COD)**

**wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie kontroli państwa portu**

**COM(2005) 588 wersja ostateczna — 2005/0238 (COD)**

**wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków**

**COM(2005) 589 wersja ostateczna — 2005/239 (COD)**

**wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej podstawowe zasady regulujące postępowanie dochodzeniowe w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywy 1999/35/WE i 2002/59/WE**

**COM(2005) 590 wersja ostateczna — 2005/240 (COD)**

**wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków**

**COM(2005) 592 wersja ostateczna — 2005/0241 (COD)**

**wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów**

**COM(2005) 593 wersja ostateczna — 2005/242 (COD)**

(2006/C 318/32)

W dniu 25 stycznia (TEN/236), 8 lutego (TEN/235), 14 lutego (TEN/234 i 239), 28 lutego (TEN/237) i 15 marca 2006 r. (TEN/233 i 238) Rada, działając na podstawie art. 71 ust. 1 i art. 80 ust. 2 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię w dniu 18 lipca 2006 r. Sprawozdawcą był Daniel RETUREAU; współsprawozdawcą była Anna BREDIMA SAVOPOULOU.

Na 429. sesji plenarnej w dniach 13-14 września 2006 r. (posiedzenie z dnia 13 września 2006 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 198 do 2 — 5 osób wstrzymało się od głosu, przyjął następującą opinię:

## **1. Wnioski i zalecenia**

1.1 EKES z zadowoleniem przyjmuje cały trzeci pakiet aktów dotyczących bezpieczeństwa morskiego, stanowiący kolejny konstruktywny i proaktywny wkład w poprawę bezpieczeństwa na morzu, pozwalający na ograniczenie liczby wypadków morskich, przypadków zanieczyszczenia morza oraz lepszą kontrolę ich następstw. Komitet zdecydowanie popiera wnioski dotyczące działań państwa bandery, kontroli państwa portu oraz wnioski dotyczące nadzoru w formie kontroli towarzystw klasyfikacyjnych, dochodzeń w sprawach wypadków i monitorowania ruchu statków (VTM, statki znajdujące się w niebezpieczeństwie i miejsca schronienia). Wnioski te w dużym stopniu odpowiadają stanowisku Komitetu wyrażonemu w opiniach dotyczących pakietów Erika I i II. Prowadzą one do poprawy różnorodnych aspektów łańcucha transportowego oraz stanowią dowód zaangażowania UE w zapewnianie wysokiej jakości żeglugi.

1.2 Komitet wyraża pewne obawy co do wniosków dotyczących odpowiedzialności w zakresie statków pasażerskich opierającej się na ateńskiej konwencji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz na odpowiedzialności cywilnej. Zwłaszcza wniosek dotyczący odpowiedzialności cywilnej zasługiwałaby na bardziej pogłębioną analizę.

1.3 Jednym z pozytywnych elementów pakietu jest zdaniem EKES-u uznanie roli IMO. Takie rozwiązanie jest w pełni zgodne z poprzednimi opiniami Komitetu (od roku 1993) dotyczącymi bezpieczeństwa morskiego oraz zapobiegania zanieczyszczeniom morza, w których uznano konieczność ustanowienia międzynarodowego systemu prawnego regulującego kwestie bezpieczeństwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczeniom morza.

1.4 EKES zwraca się do Komisji, aby dołożyła wszelkich starań w celu doprowadzenia do szybkiej ratyfikacji istniejących konwencji IMO przez wszystkie państwa członkowskie, co

dotyczy w szczególności Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie (LLMC) z 1996 r. Ratyfikacja tych aktów wywrze bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo morskie, stan światowego środowiska naturalnego, odpowiedzialność za straty spowodowane przez zanieczyszczenia i ich wyrównywanie.

1.5 EKES sugeruje, by Komisja wykluczyła żeglugę śródlądową ze swego wniosku dotyczącego odpowiedzialności za pasażerów w żegludze śródlądowej i wydała oddzielny wniosek w ramach programu NAIADES.

1.6 EKES powtarza swoje poprzednie wezwania, wysunięte przy okazji prac nad pakietami Erika I i II, o to, by kolejny pakiet w sprawie bezpieczeństwa morskiego w większym stopniu dotyczył elementu ludzkiego i wyraża ubolewanie, że mimo rozwiązań zaproponowanych w tymże trzecim pakiecie elementowi temu nie poświęcono wystarczającej uwagi na poziomie wspólnotowym. Proponuje, by jako podstawę opracowania odpowiednich przepisów wykorzystać konwencję dotyczącą morskiego kodeksu pracy, przyjętego przez Konferencję Morską Międzynarodowej Organizacji Pracy w 2006 r., który powinien zostać ratyfikowany przez państwa członkowskie z uwagi na harmonizację podstawowych przepisów europejskich i międzynarodowych. Należy także odpowiednio uwzględnić część kodeksu zawierającą zalecenia (tzw. miękkie prawo), żeby opracować lepsze normy europejskie.

1.7 EKES podkreśla, że warunkiem poprawy procesu stano- wienia prawa jest skuteczniejsze stosowanie norm prawnych. Dlatego wskazuje na konieczność skutecznego stosowania przepisów wykonawczych. Komitet wzywa również wszystkie zainteresowane strony do zachowania czujności podczas wdra- żania nowego pakietu w sprawie bezpieczeństwa morskiego.

1.8 EKES zwraca uwagę na konieczność zwiększenia środków przeznaczanych przez państwa członkowskie na kontrolę państwa portu; ponadto wzywa do zwiększenia liczby inspektorów w portach w celu skutecznego wdrażania poszcze- gólnych aspektów pakietów w sprawie bezpieczeństwa morskiego. Komitet wzywa Komisję, by we współpracy z państwami członkowskimi zapewniła odpowiednie środki służące zachęceniu nowych, odpowiednio wykwalifikowanych osób do podjęcia pracy w charakterze inspektorów.

## 2. Wstęp

2.1 W następstwie katastrof statków Erika (1999 r.) i Prestige (2002) u wybrzeży Francji i Hiszpanii, pokazujących stopień narażenia europejskich obszarów nadbrzeżnych UE na niebez- pieczeństwo, Unia podjęła szybkie działania w celu ustanowienia mechanizmów ochrony swoich wybrzeży przed zagrożeniami związanymi z wypadkami na morzu i zanieczyszczeniami oraz poprawy warunków bezpieczeństwa na statkach

zawijających do jej portów. Przyjęto dwa pakiety legislacyjne: tzw. Erika I <sup>(1)</sup> (2001) i Erika II <sup>(2)</sup> (2002) złożone z sześciu aktów prawnych (trzy dyrektywy i trzy rozporządzenia). W dniu 23 listopada 2005 r. Komisja opublikowała trzeci pakiet na rzecz bezpieczeństwa morskiego, mający stanowić uzupełnienie europejskich przepisów w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego oraz zwiększyć skuteczność środków już obowiązujących.

## 3. Wnioski Komisji

3.1 Po rozszerzeniu UE jej flota stanowi jedną czwartą całej światowej floty. Celem Komisji Europejskiej jest uczynienie z niej wzorcowej floty, zdolnej do świadczenia bezpiecznych, konkurencyjnych i przyjaznych dla środowiska naturalnego usług na morzu.

3.2 Trzeci pakiet w sprawie bezpieczeństwa morskiego zapewni większe gwarancje w zakresie bezpieczeństwa europejskiego transportu morskiego. Zawiera on propozycję prowa- dzenia proaktywnej polityki służącej przywróceniu warunków zdrowej i zrównoważonej konkurencji dla operatorów, którzy przestrzegają międzynarodowych wymogów. Pakiet obejmuje siedem wniosków, w których uwzględniono doświadczenia uzyskane przy wprowadzaniu w życie wspólnotowych prze- pisów dotyczących bezpieczeństwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczeniom wód morskich. Koncentrują się one wokół dwóch głównych rodzajów działań:

- udoskonalone zapobieganie wypadkom i zanieczyszczeniom oraz
- radzenie sobie ze skutkami wypadków.

### 3.3 Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery

3.3.1 Celem wniosku jest zapewnienie, że państwa człon- kowskie będą prowadziły efektywną kontrolę przestrzegania przez statki pływające pod ich banderą standardów międzynaro- dowych zalecanych przez IMO i dysponowały w tym celu admi- nistracją morską, której funkcjonowanie spełni wysokie kryteria jakości. Celem wniosku jest zapewnienie, że państwa członkow- skie będą skutecznie i w sposób skoordynowany wywiązywać się ze swoich zobowiązań międzynarodowych.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca dyrektywę 95/21/WE Rady dotyczącą przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją państw człon- kowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapo- bieganania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu).

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca dyrektywę Rady 94/57/WE w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich  
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustano- wienia funduszu odszkodowań za szkody spowodowane zanieczy- szczeniem europejskich wód olejami oraz środków powiązanych.  
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przyspie- szzonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równo- ważnego rozwiązania w odniesieniu do tankowców pojedynczokadłub- owych (Opinia EKES: DzU C 14 z 16.1.2001).

<sup>(2)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca wspólno- towy system monitorowania i informacji o ruchu statków.  
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustano- wienia funduszu odszkodowań za szkody spowodowane zanieczy- szczeniem europejskich wód olejami oraz środków powiązanych.  
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające Euro- pejską Agencję Bezpieczeństwa na Morzu. (Opinia EKES: DzU C 221 z 7.8.2001).

3.4 Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich

3.4.1 Wniosek ma służyć poprawie jakości działań uznawanych towarzystw klasyfikacji (odpowiedzialnych za inspekcję i certyfikację statków), reformie systemu kar stosowanych wobec towarzystw uchylających swoim obowiązkom poprzez wprowadzenie bardziej progresywnych i proporcjonalnych kar finansowych, jak również zwiększeniu kompetencji Komisji, tak aby umożliwić inspektorom dostęp do wszystkich statków, niezależnie od bandery. Poprawę jakości działań realizowanych przez towarzystwa klasyfikacyjne powinno zapewnić ustanowienie niezależnego systemu kontroli jakości.

3.5 Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie kontroli państwa portu

3.5.1 Wniosek ten przewiduje realizację szeroko zakrojonych reform służących zastąpieniu obecnie obowiązującego systemu (paryskie porozumienie w sprawie kontroli państwa portu, zgodnie z którym każde państwo członkowskie powinno przeprowadzać inspekcje co najmniej 25 % statków wpływających do jego portów) przez system, w którym obowiązywałby wspólnotowy cel zakładający kontrolowanie wszystkich statków, z równoczesnym uwzględnieniem potrzeby ograniczenia obciążeń związanych z inspekcjami w stosunku do statków wysokiej jakości.

3.5.2 Podjęte zostaną także dalsze działania na rzecz poprawy efektywności i jakości kontroli statków w europejskich portach (w tym kontroli warunków pracy załogi). Nowy system inspekcji będzie koncentrować się na statkach stwarzających zagrożenie. Podjęte zostaną również bardziej rygorystyczne działania wobec statków niespełniających standardów, polegające na zwiększeniu możliwości objęcia ich zakazem pływania po wodach wspólnotowych.

3.6 Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE, ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków

3.6.1 Jednym z celów wniosku jest udoskonalenie ram prawnych dotyczących miejsc schronienia dla statków znajdujących się w niebezpieczeństwie. Ustalenie wszystkich możliwych miejsc schronienia powinno pozwolić na podejmowanie szybszych i bardziej skutecznych decyzji w sytuacji wypadków na morzu. Komisja proponuje również, by wszystkie kutry rybackie zostały wyposażone w system automatycznej identyfikacji (AIS) w celu ograniczenia ryzyka kolizji z dużymi statkami.

3.6.2 Natomiast rozszerzenie platformy wymiany danych SafeSeaNet na terytorium całej UE umożliwi monitorowanie przepływu statków i ich ładunków. Załogi statków będą również informowane o zagrożeniach związanych z występowaniem lodu na niektórych wodach morskich.

3.7 Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej podstawowe zasady regulujące postępowanie dochodzeniowe w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywy 1999/35/WE i 2002/59/WE

3.7.1 Jakość ustanawianych standardów w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego zależy od umiejętności odpowiedniego analizowania przyczyn wypadków i wykorzystania uzyskanej w ten sposób wiedzy. Wniosek ma służyć ustanowieniu zharmonizowanych europejskich ram w zakresie prowadzenia dochodzeń powypadkowych. Będą one prowadzone przez niezależne specjalistyczne instytucje dysponujące odpowiednimi kompetencjami w tym zakresie. We wniosku przewidziano ustanowienie jasnych wspólnotowych wytycznych oraz zachęcono do współpracy przy badaniu technicznych aspektów wypadków morskich.

3.8 Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków

3.8.1 Wniosek ma służyć włączeniu postanowień konwencji ateńskiej z 2002 r. (dotyczącej wyłącznie rejsów międzynarodowych, niewprowadzonej jeszcze w życie) w ramy przepisów wspólnotowych oraz rozszerzeniu zakresu ochrony przyznanej tą konwencją na wszystkich pasażerów statków w UE w żegludze na krajowych szlakach morskich, jak i na morskich wodach wewnętrznych oraz na innych szlakach śródlądowych.

3.9 Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów

3.9.1 Wniosek ma służyć zapewnieniu, że armatorzy będą postępowali w sposób bardziej odpowiedzialny, oraz nałożeniu na nich obowiązku uzyskania polisy ubezpieczeniowej lub innej gwarancji finansowej z tytułu szkód poniesionych przez osoby trzecie, pozwalającej ponadto na pokrycie kosztów repatriacji marynarzy w przypadku pozostawienia ich przez armatora.

3.9.2 Pierwszym krokiem w tym kierunku ma być ratyfikacja przez państwa członkowskie wszystkich właściwych konwencji IMO, w tym konwencji LLMC o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1996 r. Tekst tej konwencji zostanie wprowadzony do prawa wspólnotowego, co zagwarantuje jego pełne i jednolite stosowanie na całym terytorium UE. Kolejnym krokiem ma być podjęcie przez Komisję starań o uzyskanie upoważnienia do podjęcia na forum IMO negocjacji dotyczących przeglądu protokołu do konwencji LLMC z 1996 r. w celu weryfikacji zasad określania momentu, w którym właściciel traci prawo do ograniczania swojej odpowiedzialności. Statki pływające pod banderą państwa niebędącego stroną konwencji LLMC z 1996 r. mają podlegać bardziej rygorystycznemu reżimowi odpowiedzialności, w którym poważne zaniedbanie powoduje usunięcie ograniczenia odpowiedzialności.

3.9.3 Państwa członkowskie będą zobowiązane do zagwarantowania, że armatorzy pływający po wodach wspólnotowych, niezależnie od bandery statku, będą dysponowali gwarancją finansową z tytułu odpowiedzialności cywilnej, której wysokość może sięgać dwukrotnej wysokości pułapów ustalonych przez konwencję LLMC z 1996 r. Armatorzy muszą również posiadać gwarancję na pokrycie kosztów związanych z opuszczeniem marynarzy. Fakt posiadania gwarancji finansowej należy udowodnić, okazując odpowiednie zaświadczenia, które muszą być przechowywane na pokładzie statku.

#### 4. Uwagi ogólne

##### 4.1 Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery

4.1.1 EKES całkowicie popiera powyższy wniosek, ponieważ dzięki niemu państwa członkowskie będą musiały odpowiednio wypełniać swoje obowiązki oraz przestrzegać postanowień instrumentów IMO, w tym Kodeksu wykonawczego państwa bandery oraz systemu kontroli państwa bandery przyjętych przez tę organizację.

4.1.2 EKES wyraża wątpliwość, czy potrzebny jest art. 9 wniosku: „Dochodzenie państwa bandery”, dotyczący dochodzeń w sprawie wypadku, skoro kwestie te zostały szczegółowo uregulowane w piątym z instrumentów zaproponowanych w ramach trzeciego pakietu w sprawie bezpieczeństwa morskiego. Niemniej jednak potwierdza to konieczność przeprowadzenia odpowiednich badań oraz wagę faktu, że państwa członkowskie będą zobowiązane do zapewnienia odpowiednich do tego celu zasobów, jak i że poniosą za to odpowiedzialność.

4.1.3 Komitet uznaje, że celem art. 10 „Bezpieczna obsada załogowa” jest zagwarantowanie, że statki pływające pod banderą państwa członkowskiego będą miały odpowiednią obsadę załogową, zgodnie z rezolucją Zgromadzenia IMO A.890 (21) w sprawie zasad zapewniania bezpiecznej obsady załogowej (*Principles on Safe Manning*). EKES jest wszakże przekonany, że jednolite reguły, tzn. sprawiedliwe warunki konkurencji między państwami bandery, mają zasadnicze znaczenie, zaś propozycja sporządzenia sprawozdania przez Komisję, o czym mowa w art. 15 „Porozumienia o współpracy”, powinna zostać jak najszybciej zrealizowana.

##### 4.2 Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich

4.2.1 Towarzystwa klasyfikacyjne w coraz większym stopniu przejmują wobec administracji państw bandery zadania i odpowiedzialność związane z zapewnianiem wysokiego poziomu bezpieczeństwa żeglugi oraz środowiska naturalnego. Dlatego

EKES popiera zaproponowane środki mające służyć poprawie zarówno jakości działań wykonywanych przez towarzystwa w imieniu państw członkowskich, jak i zwiększeniu kontroli oraz skuteczności systemu sankcji poprzez ich stopniowanie.

4.2.2 Niemniej, zważywszy na to, że obecnie funkcje te się nakładają, EKES uważa, że należałoby lepiej rozdzielić funkcje statutowe oraz kontrolę, np. poprzez powierzanie ich różnym inspektorom w ramach jednej lub dwóch różnych organizacji. Z pewnością konieczny okaże się okres przejściowy, w którym poprzez negocjacje państw członkowskich z zainteresowanymi towarzystwami oraz pomiędzy samymi towarzystwami wypracuje się zbiór najlepszych praktyk, aby unikać konfliktu interesów.

4.2.3 Art. 19 ust. 3 nakłada na państwa członkowskie obowiązek współpracy z towarzystwami klasyfikacyjnymi przy opracowywaniu ich reguł lub standardów. Pomimo postanowień art. 16 i 17 EKES jest zdania, że taki sam obowiązek należy nałożyć na towarzystwa w stosunku do państw członkowskich.

4.2.4 Komitet z zadowoleniem przyjmuje postanowienia art. 20 w zakresie dotyczącym wymogu, by uznane organizacje konsultowały się i współpracowały ze sobą w celu zapewnienia równoważnego i spójnego stosowania konwencji międzynarodowych.

##### 4.3 Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie kontroli państwa portu

4.3.1 EKES popiera nowelizację dyrektywy w celu zapewnienia większej przejrzystości oraz wzmocnienia i poprawy efektywności kontroli państwa portu. Komitet zwraca uwagę, że w ciągu ostatnich sześciu lat liczba statków podlegających obowiązkowym szczegółowym inspekcjom wzrosła z 700 do 4 000.

4.3.2 EKES popiera zamiar uprzywilejowania statków wysokiej jakości poprzez rzadsze poddawanie ich inspekcjom i skoncentrowanie działań kontrolnych na statkach stwarzających duże zagrożenie, jak również przeciwdziałanie wykorzystywaniu statków niespełniających standardów poprzez zakazanie im wstępu do unijnych portów. Ponieważ zasady funkcjonowania nowego systemu będą oparte na zasadach włączonych do załącznika III wniosku, nowelizacja dyrektywy zapewnia unikalną możliwość wprowadzenia i stosowania nowego systemu bez dalszej zwłoki.

4.3.3 EKES z satysfakcją odnotowuje, że zwiększona zostanie rola pilotów we wczesnym wykrywaniu ewentualnych usterek, wyraża jednak zaniepokojenie, że pomieszczenie funkcji komercyjnych z inspekcyjnymi nie będzie ułatwiało pracy pilotom, np. pilotom pełnomorskim zależnym od przedsiębiorstwa świadczącego usługi pilotażu nieobowiązkowego.

4.3.4 Z zadowoleniem przyjmuje również wprowadzenie obowiązku kontroli warunków pracy na statkach, ponieważ czynnik ludzki często odgrywa istotną rolę w morskich wypadkach. Inspekcja warunków życia i pracy marynarzy na pokładzie oraz ich kwalifikacji wymaga zwiększenia obsady inspektorów mających szczególne kompetencje w tej dziedzinie — trudno byłoby jednemu inspektorowi przeprowadzić w krótkim terminie podwójną szczegółową inspekcję pod względem technicznym i społecznym.

4.3.5 Komitet z zadowoleniem przyjmuje również wymóg zawarty w art. 20, przewidujący, że Komisja co roku będzie sporządzać „czarną listę” armatorów i przedsiębiorstw.

#### 4.4 Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków

4.4.1 EKES z satysfakcją odnotowuje, że jego wielokrotnie ponawiane wezwania do ustanowienia systemu dotyczącego statków znajdujących się w niebezpieczeństwie zostały w końcu wysłuchane, dlatego popiera propozycję wzmocnienia skuteczności dyrektywy poprzez zwiększenie i harmonizację wymogów dotyczących „miejsca schronienia”<sup>(3)</sup>. Zaświadczenie o przynależności do towarzystwa ubezpieczeniowego dla armatorów statków (klub P&I — *Protection and Indemnity*) powinno stanowić dostateczną gwarancję finansową, by uzyskać dostęp do miejsca schronienia. Równocześnie jednak należy stwierdzić, że brak zaświadczenia nie powinien stanowić pretekstu do odmowy przyjęcia zagrożonego statku w miejscu schronienia.

4.4.2 Komitet uważa, że niezależny organ właściwy do podjęcia działań w razie wypadków i wprowadzenia statków znajdujących się w niebezpieczeństwie do miejsca schronienia powinien łączyć niezbędne kompetencje, niezależnie od obowiązku konsultowania się z zainteresowanymi stronami, i móc podejmować decyzje oraz wykonywać wszystkie niezbędne uprawnienia, w tym w zakresie ewentualnych finansowych następstw decyzji podjętych w sytuacji krytycznej.

4.4.3 EKES zwraca uwagę, że rybołówstwo stanowi jeden z najbardziej ryzykownych rodzajów działalności, dlatego z zadowoleniem przyjmuje wprowadzenie obowiązku instalowania systemów AIS na pokładzie kutrów. Małe i średnie przedsiębiorstwa, zwłaszcza z branży rybołówstwa przybrzeżnego, powinny korzystać ze wsparcia na zakup wyposażenia lub z udogodnień w tym zakresie<sup>(4)</sup>.

4.4.4 Komitet popiera również przepisy umożliwiające państwom nadbrzeżnym podejmowanie odpowiednich działań w celu zmniejszenia zagrożeń dotyczących żeglugi, związanych z formacjami lodowymi występującymi na niektórych obszarach morskich na północy UE. Ma to szczególne znaczenie ze względu na bardzo wysokie zagrożenie na Morzu Bałtyckim, którego transportowane są znaczne ilości ropy naftowej i jej produktów. Jednakże w celu zapobieżenia ewentualnym problemom związanym z zasadami postępowania w przypadku wystąpienia formacji lodowych, ustanowionymi przez niektóre

towarzystwa klasyfikacyjne, państwa powinny ujednoczyć swoje własne zasady w tym zakresie.

4.4.5 EKES podziela stanowisko, że wdrożenie platformy wymiany danych SafeSeaNet znacząco przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa morskiego na wodach UE.

#### 4.5 Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej podstawowe zasady regulujące postępowanie dochodzeniowe w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywę 1999/35/WE i 2002/59/WE

4.5.1 EKES popiera ten wniosek, ponieważ tylko niezależne techniczne dochodzenia w sprawach wypadków pozwolą podjąć odpowiednie działania mające zapobiec ponownemu wystąpieniu takich zdarzeń. Komitet popiera również ustanowienie niezależnych specjalistycznych instytucji mających prowadzić takie dochodzenia, jak również wyraźne oddzielenie takich dochodzeń od postępowań mających na celu ukaranie sprawców wypadku.

4.5.2 Komitet z zadowoleniem przyjmuje zapis w art. 7 o przeprowadzaniu wspólnych dochodzeń dotyczących bezpieczeństwa.

4.5.3 Komitet uważa, że duże znaczenie ma zapis w art. 9 mówiący o nieujawnianiu innych informacji niż te, które mają na celu dochodzenie dotyczące bezpieczeństwa. Niepokojący jest przepis, który umożliwia władzom sądowym wydanie zgody na udzielenie informacji. EKES uważa w związku z tym, że korzystne byłoby wprowadzenie zapisu, zgodnie z którym zeznania osób złożone w ramach takich technicznych dochodzeń w sprawie wypadków nie mogłyby zostać następnie wykorzystane przeciwko nim, a nawet gwarantowano by takim osobom anonimowość. Podobnie jak w przypadku sektora przewoźników lotniczych, udział w dochodzeniu przedstawiciele sektora żeglugi oraz zorganizowanego społeczeństwa obywatelskiego na obszarach dotkniętych skutkami wypadku przyczyniłby się do uzyskania wszystkich możliwych informacji na temat możliwości zapobiegania takim wypadkom w przyszłości oraz zapewnienia przejrzystości. Komisja słusznie przewidziała ponadto zorganizowanie wymiany informacji w celu wykorzystania doświadczeń.

#### 4.6 Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków

4.6.1 EKES popiera podstawowy cel powyższego wniosku, jakim jest wprowadzenie na szczeblu UE przepisów, które umożliwią wszystkim pasażerom korzystanie z tego samego systemu ochrony w razie wypadku: udoskonalone zasady odpowiedzialności przewoźnika, system obowiązkowych ubezpieczeń oraz odpowiedni pułap odszkodowania. Przedmiotowe zasady ochrony dotyczą także wszystkich pasażerów, którzy nabyli swoje bilety w Europie, nawet jeżeli cel ich podróży znajduje się poza wodami wspólnotowymi lub jeśli podróżują oni na pokładzie statku pod banderą państwa trzeciego.

<sup>(3)</sup> Ważnym źródłem inspiracji w tej dziedzinie są najlepsze praktyki brytyjskiego systemu SOSREP.

<sup>(4)</sup> 16 czerwca 2006 r. Rada podjęła decyzję o Europejskim Funduszu Rybołówstwa, który umożliwi finansowanie 40 % wydatków na wyposażenie związane z bezpieczeństwem. Podobne działania mogą być wprowadzone także na szczeblu państw członkowskich.

4.6.2 EKES przypomina, że zgodnie z projektem decyzji (z 2003 r.) państwa członkowskie zostały wezwane do ratyfikowania protokołu ateńskiego do końca 2005 r. Niestety, proces ratyfikacji został zablokowany. Powyższy wniosek pozwoliłby zapewnić jednolite stosowanie postanowień protokołu ateńskiego na terytorium całej Unii. Włączenie protokołu ateńskiego do prawa wspólnotowego nie będzie stanowić przeszkody w ratyfikowaniu tego protokołu przez państwa członkowskie, co pozwoli zagwarantować, że ostatecznie zacznie on być stosowany na szczeblu międzynarodowym.

4.6.3 EKES zwraca uwagę na dwie istotne, nierozwiązane jeszcze kwestie dotyczące ratyfikacji przez państwa członkowskie instrumentów IMO oraz wejścia w życie protokołu ateńskiego z 2002 r. Po pierwsze chodzi o kwestię wojny/terrorizmu. EKES zwraca uwagę na rezolucję IMO, zgodnie z którą państwa mogą wprowadzić w swoich dokumentach ratyfikacyjnych zastrzeżenia, by zyskać możliwość wydawania wymaganych zaświadczeń ubezpieczeniowych nieobejmujących skutków działań wojennych lub ataków terrorystycznych. Po drugie, w odniesieniu do pułapu odszkodowań, międzynarodowa grupa klubów P&I oświadczyła, że będzie w stanie udzielić gwarancji na kwoty odpowiadające maksymalnym pułapom przewidzianym w protokole, o ile znajdzie się rozwiązanie dla problemu terrorizmu. Równocześnie poddano pod rozwagę rozwiązania alternatywne i być może na poziomie międzynarodowym i/lub europejskim uda się wypracować rozwiązania możliwe do zastosowania. W ramach obecnej rewizji Funduszu Solidarności Unii Europejskiej (rozporządzenie (WE) 2012/2002), którego nowa wersja ma wejść w życie w 2007 r., można ująć przepis o pomocy w przypadku katastrof — także wynikających z ataków terrorystycznych. Jednak taki przepis nigdy nie zastąpi wynegocjowanego rozwiązania przewidującego pokrycie przez ubezpieczyciela strat spowodowanych atakiem terrorystów. A właśnie wynegocjowanie takiego rozwiązania Komitet uważa za pilne.

4.6.4 EKES uznaje korzyści związane z wprowadzeniem rozwiązania zakładającego przyznawanie identycznych odszkodowań pasażerom statków kursujących na szlakach wspólnotowych i międzynarodowych. Jednakże dla niektórych małych przedsiębiorstw lub w przypadku niektórych usług może ono oznaczać poważne trudności.

4.6.5 W odniesieniu do usług krajowego pasażerskiego transportu morskiego, EKES proponuje w pierwszym okresie stopniowe wprowadzanie (okres przejściowy) omawianego wniosku w celu zminimalizowania ewentualnego negatywnego wpływu na te usługi. W przeciwnym wypadku poważnie ograniczona zostałaby rentowność usług na lokalnych połączeniach promowych, ze szkodą dla regularnej obsługi transportowej wysp.

4.6.6 Komitet popiera wniosek, jeśli chodzi o wcześniejsze płatności na rzecz ofiar wypadków, lub na rzecz ich prawnych następców. Jest to związane z zagadnieniem katastrof statków, które zostało ściśle ustalone w protokole ateńskim.

4.6.7 Przepisy dotyczące osób niepełnosprawnych oraz informacji udzielanych przed rozpoczęciem podróży należy traktować jako uzupełnienie, a nie odstępstwo od protokołu ateń-

skiego. Przepisy o podobnym charakterze, w tym przypadku w stosunku do konwencji montrealskiej, wprowadzono w rozporządzeniu dotyczącym pasażerów samolotów.

4.6.8 W odniesieniu do żeglugi śródlądowej EKES jest zdania, że trzeci pakiet aktów dotyczących bezpieczeństwa morskiego nie uwzględnia różnic pomiędzy śródlądowymi szlakami wodnymi (rzeki i delty, kanały, jeziora) a transportem morskim: krajowym (do wysp, gdzie w świadczeniu usług publicznych zakłada się istnienie ciągłości terytorialnej) i międzynarodowym. Zarówno wykorzystanie, jak i charakter tych szlaków są różne i uzasadniają zastosowanie różnych reżimów prawnych (w odniesieniu do nawigacji/ bezpieczeństwa/niezawodności, zasad odpowiedzialności i obowiązkowych ubezpieczeń).

4.7 *Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów*

4.7.1 EKES popiera propozycję ratyfikacji przez państwa członkowskie protokołu LLMC z 1996 r., przewidującego podwojenie pułapów odpowiedzialności cywilnej armatorów w porównaniu z poziomem ustalonym w protokole z 1976 r., który miał charakter konwencji ramowej, dotyczącej wszelkiego rodzaju roszczeń morskich. Jednakże EKES zwraca także uwagę na propozycję, by wszystkie statki (niezależnie od bandery) wpływające na wody UE zobowiązane były do posiadania zaświadczenia o gwarancjach finansowych na kwotę dwukrotnie przewyższającą pułap ustalony w protokole LLMC z 1996 r.

4.7.2 Zgodnie z Konwencją ONZ o prawie morza (UNCLOS) państwa nadbrzeżne mogą wprowadzać wymogi wykraczające poza zakres konwencji wyłącznie wobec zawijających do ich portów statków pływających pod banderą państw trzecich. Kluby P&I oświadczyły, że zamierzają wystawiać tylko zaświadczenia zgodne z wyższymi pułapami określonymi w protokole z 1996 r.

4.7.3 Ubezpieczenie stanowi lepsze rozwiązanie niż niewypłacalność i zależy od jasnych kryteriów odpowiedzialności. Konsekwencją rozwiązania, zgodnie z którym poważne zaniedbanie powoduje zniesienie ograniczenia odpowiedzialności może być skurczenie się rynku ubezpieczeń oraz wzrost liczby armatorów dysponujących jednym statkiem, działających w formie spółek z ograniczoną odpowiedzialnością.

4.7.4 Niemniej jednak Komitet stwierdza, że w ostatnich latach bardzo zmienił się sposób postrzegania i oceniania szkód i odpowiedzialności — odszkodowania wypłacane w przypadku szkód są bardzo często postrzegane jako niższe od wyceny stwierdzonych szkód bezpośrednich, a przede wszystkim pośrednich. Bez wątplenia bardzo pożądana byłaby poprawa sytuacji w tym zakresie. EKES proponuje Komisji, by przeprowadziła ekonomiczną analizę swojego wniosku. W ramach tej analizy należy zbadać, jakie będą gospodarcze konsekwencje całkowitego zniesienia ograniczenia odpowiedzialności i czy nie należałoby zwiększyć pułapów.

4.7.4.1 EKES przywołuje swoje wcześniejsze opinie dotyczące pakietów Erika I i Erika II oraz powtarza, że podstawową miarą powinna być szybkie i gwarantowane rekompensowanie ofiarom poniesionych przez nie szkód, a nie zachęta do wchodzenia w spory sądowe i wydłużania procesów. Ratyfikacja wszystkich istniejących konwencji IMO powinna pozwolić na zapewnienie odpowiedniej odpowiedzialności cywilnej, obowiązkowego ubezpieczenia oraz bezpośredniego działania w przypadku wyraźnie określonych roszczeń, jak to przewidziano w proponowanej dyrektywie.

4.7.4.2 EKES jest zdania, że zasady rządzące odpowiedzialnością cywilną powinny być jasne i przejrzyste. Termin „poważne zaniedbanie” (*gross negligence*) jest powszechnie stosowany w prawie morskim w sporach dotyczących szkód w ładunku. Na niwie międzynarodowej dla oddalenia niezawinionej odpowiedzialności stosuje się termin „postępowanie lekkomyślne ze świadomością prawdopodobieństwa nastąpienia szkody” (*recklessness with knowledge*), za którym to Komitet optował w opinii dotyczącej pakietu Erika II, jednak w odniesieniu do zanieczyszczeń ropą naftową. W tym celu Komitet proponuje wymienić w projekcie dyrektywy kilka obiektywnych czynników, co pomogłoby państwom członkowskim i ich sądom określić, jakie przypadki kwalifikują się jako poważne zaniedbanie. W przeciwnym wypadku może pojawić się ryzyko rozbieżności we wdrażaniu dyrektywy przez poszczególne państwa członkowskie.

4.7.4.3 EKES uważa, że zaświadczenia o posiadaniu gwarancji finansowych powinny być raczej potwierdzane zaświadczeniem o przynależności do klubu P&I niż zaświadczeniem wydawanym przez państwo członkowskie UE. Zaświadczenia o przynależności do klubu P&I odpowiadają celom proponowanego aktu prawnego i można je łatwo uzyskać od klubów P&I.

4.7.5 Zdaniem Komitetu wniosek, w swoim obecnym kształcie, jest sprzeczny z dyrektywą 2004/35/WE z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie odpowiedzialności za środowisko w odniesieniu do zapobiegania i zaradzania szkodom wyrządzonym środowisku naturalnemu, w której uznano, że w pierwszej kolejności zastosowaniu podlegają konwencje IMO, w tym konwencja LLMC. Mogłyby stąd wynikać problemy w dziedzinie międzynarodowego prawa traktatów w wypadku państw członkowskich będących stronami konwencji LLMC z roku 1976 i 1996.

4.7.5.1 EKES popiera propozycję, by statki musiały dysponować zaświadczeniem o posiadaniu gwarancji finansowych w razie pozostawienia załogi przez armatora, i zauważa, że grupa

robocza MOM-MOP pracuje nad tą kwestią, wchodzącą w zakres kompetencji tej grupy na szczeblu międzynarodowym.

4.7.6 Kwestie odpowiedzialności i odszkodowań z tytułu wycieku substancji chemicznych i olejów zbiornikowych zostały uregulowane w konwencjach dotyczących substancji niebezpiecznych i szkodliwych oraz zanieczyszczenia olejami, stanowiących owoc wspólnych uzgodnień społeczności międzynarodowej. EKES wzywa Komisję, by dołożyła wszelkich starań na rzecz szybkiego wejścia w życie w UE obu tych konwencji, czyli ich bezzwłocznej ratyfikacji przez państwa członkowskie UE.

## 5. Uwagi szczegółowe

5.1 Komitet z uwagą odnotowuje, że niedawno odbyła się zorganizowana w ramach MOP 94. Międzynarodowa Konferencja Pracy (Sesja Morska), która przyjęła skonsolidowaną konwencję morską, zawierającą przepisy imperatywne oraz zalecenia. Wszystkie konwencje morskie przyjęte od lat 20. ubiegłego wieku i kilkakrotnie zmieniane zebrano teraz w zmodernizowanej wersji w klarownym i powszechnym Morskim kodeksie pracy. EKES zauważa także zamiar Komisji polegający na włączeniu konwencji MOP (kodeksu morskiego) do prawa UE oraz popiera działania podejmowane przez grupę roboczą ds. dialogu społecznego na rzecz realizacji konwencji, a następnie jak najlepszego jej transponowania do prawa wspólnotowego.

5.2 Z uwagi na swoją stałą troskę o element ludzki w transporcie morskim Komitet wzywa zwłaszcza Komisję, by priorytetowo traktowała zachęcanie państw członkowskich do jak najszybszej ratyfikacji tej konwencji, co stworzy jednolitą podstawę prawną. Aby konwencja mogła wejść w życie, musi ją ratyfikować 30 państw, reprezentujących jedną trzecią światowego tonażu brutto. UE mogłaby się do tego znacząco przyczynić, zachęcając do ratyfikacji konwencji także przez kraje EOG i państwa trzecie, z którymi podpisała porozumienia o współpracy gospodarczej.

5.3 Skumulowany wpływ proponowanych środków na administrację państw portu i państw bandery (wydawanie świadectw, inspekcje warunków społecznych, nasilenie inspekcji, docelowo przeprowadzanie inspekcji 100 % statków itd.) powinien zostać szybko zmierzony przez odpowiednie władze, tak aby w stosownym czasie podjęły one działania związane z organizacją, finansami i rekrutacją kadr.

5.4 Zważywszy na poważne obowiązki Europejskiej Agencji Morskiej, powinna ona także dysponować wystarczającymi środkami na ich jak najlepszą realizację.

Bruksela, 13 września 2006 r.

Przewodnicząca  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Anne-Marie SIGMUND