

# PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

---

*Komisja Prawna*

**2005/0242(COD)**

12.12.2006

## **OPINIA**

Komisji Prawnej

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady  
w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów  
(COM(2005)0593 – C6-0039/2006 – 2005/0242(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Antonio López-Istúriz White

PA\_Legam

## ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Katastrofy morskie to jedna z dziedzin, w których działania UE w oczywisty sposób przynoszą wartość dodaną w porównaniu z działaniami pojedynczych państw członkowskich. Ponadto w dziedzinie tej obywatele europejscy pokładają wielkie nadzieje w UE, oczekując zapobieżenia przyszłym katastrofom i położenia kresu bezkarności osób za nie odpowiedzialnych. Dlatego też jest sprawą zasadniczą, aby instytucje wspólnotowe przyjęły surowe i skuteczne normy prawne oparte na *dwóch podstawowych zasadach: ochronie środowiska i prawnej ochronie ofiar*.

Z prawnego punktu widzenia *należy przychylnie przyjąć wniosek Komisji Europejskiej*, ponieważ wprowadza on nowatorskie mechanizmy prawne mogące zasadniczo poprawić bezpieczeństwo wybrzeży i ułatwić wypłatę odszkodowań dla ofiar katastrof morskich. *Wniosek jest przy tym umiarkowany i realistyczny, a ponadto nie zrywa gwałtownie z dotychczasowymi rozwiązaniami*. Wręcz przeciwnie, wpisuje się w kontekst prawa międzynarodowego, zwłaszcza konwencji podpisanych w Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Na szczególne podkreślenie zasługują:

- *przeniesienie na grunt wspólnotowy konwencji z 1996 r.*, której w chwili obecnej nie stosuje większość państw członkowskich;
- nałożenie na statki pływające pod banderą państwa członkowskiego UE lub państwa trzeciego obowiązku *ustanowienia* wysokich *gwarancji finansowych* obejmujących porzucenie marynarzy przez armatora oraz zaistniałe wypadki; oraz
- ustanowienie *działań bezpośrednich* umożliwiających ofiarom kierowanie wniosków o odszkodowania bezpośrednio do podmiotów udzielających gwarancji, co ułatwi i znacznie przyspieszy obecne mechanizmy prawne.

Obowiązek ustanawiania gwarancji w wysokości odpowiadającej co najmniej pułapom ustalonym przez konwencję z 1996 r. jest sam w sobie pozytywny, chociaż przyjęte kryterium podważania pułapów wydaje się nieco arbitralne.

Mimo to również należy przyjąć go przychylnie.

Jednak do wprowadzenia kryterium *poważnego zaniedbania*, pozwalającego na zniesienie ograniczenia odpowiedzialności właściciela statku pływającego pod banderą państwa niebędącego stroną konwencji z 1996 r., należy podejść ostrożnie. Chociaż zamiar Komisji, zmierzający do zakwestionowania prawa właścicieli statków do ograniczania swojej odpowiedzialności, jest godzien pochwały, to jednak wydaje się mało realistyczny, a przede wszystkim przynosi skutki odwrotne od zamierzonych; *jest prawdopodobne, że taka zmiana przyniesie więcej niedogodności niż korzyści, w związku z czym nie powinna być przyjęta przychylnie*.

Na koniec, mając na względzie optymalne wykonywanie działań bezpośrednich, sugeruje się, aby przy wydawaniu zaświadczeń o gwarancjach właściwe organy uwzględniły również

fakt, czy *podmioty udzielające gwarancji mogą wykazać obecność handlową w UE.*

*Ze wszystkich przedstawionych powodów należy przychylnie przyjąć wniosek Komisji, ponieważ stanowi on kolejny krok w kierunku zapewnienia bezpieczeństwa wybrzeży i wysp europejskich.* Należy jednak przypomnieć pomocniczy charakter omawianego wniosku w sprawie dyrektywy i podkreślić, co jest rzeczywistym priorytetem dla ochrony środowiska i ofiar, a mianowicie wejście w życie we wszystkich państwach członkowskich konwencji o odpowiedzialności cywilnej oraz konwencji SNS.

## POPRAWKI

Komisja Prawna zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, jako do komisji przedmiotowo właściwej, o naniesienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawki Parlamentu

### Poprawka 1

Punkt uzasadnienia 1 a (nowy)

*(1a) Ochrona europejskich wybrzeży i obywateli przed wszelkiego rodzaju szkodami ekologicznymi powstałymi w wyniku wypadków statków należy do bezwzględnych priorytetów UE.*

### Poprawka 2

Punkt uzasadnienia 1 b (nowy)

*(1b) Ochrona wybrzeży europejskich obejmuje dwa aspekty: zapobieganie wypadkom poprzez zagwarantowanie, że tylko bezpieczne statki mogą pływać po morzach, oraz wprowadzenie odpowiednich mechanizmów pozwalających ofiarom na otrzymanie w jak najkrótszym czasie odszkodowań pokrywających w całości szkody powstałe w wyniku wypadku.*

Poprawka 3  
Artykuł 2 punkt 4 a (nowy)

**4a. „Podmiot udzielający gwarancji”:  
dowolny podmiot, który udzielił  
właścicielowi gwarancji finansowej.**

Poprawka 4  
Artykuł 4 ustęp 3

3. Zgodnie z art. 15 konwencji z 1996 r. państwa członkowskie gwarantują, że art. 4 tej konwencji dotyczący uchylenia pułapu odpowiedzialności nie stosuje się do statków pływających pod banderą państwa, które nie jest stroną tej konwencji. W takich przypadkach **system odpowiedzialności cywilnej wprowadzony przez Państwa Członkowskie zgodnie z niniejszą dyrektywą stanowi, że armator traci prawo do ograniczenia odpowiedzialności, jeśli udowodniono, że szkoda jest wynikiem** jego osobistego działania lub zaniechania, popełnionego z zamiarem wyrządzenia takiej szkody, lub rażącego niedbalstwa.

3. Zgodnie z art. 15 konwencji z 1996 r. państwa członkowskie gwarantują, że art. 4 tej konwencji dotyczący uchylenia pułapu odpowiedzialności nie stosuje się do statków pływających pod banderą państwa, które nie jest stroną tej konwencji. W takich przypadkach armator **nie może ograniczyć swojej odpowiedzialności za szkody, za które ponosi całkowitą lub częściową odpowiedzialność w wyniku** jego osobistego działania lub zaniechania.

*Uzasadnienie*

*Wprowadzenie pojęcia „rażącego niedbalstwa” jako kryterium stwierdzenia nieograniczonej odpowiedzialności armatora mogłoby stanowić źródło nieporozumień prawnych, ponieważ pojęcie to jest nieprecyzyjne i mogłoby być przedmiotem rozbieżnych interpretacji w orzecznictwie, pokrywających się z konceptem „niewybaczalnego niedbalstwa”. Niemniej jednak zastosowanie systemu odpowiedzialności cywilnej do armatorów z krajów, które nie podpisały konwencji z 1996 r., nie jest źródłem niepewności prawnej i oprócz tego mogłoby stanowić bodziec do podpisania i ratyfikacji wymienionej konwencji.*

Poprawka 5  
Artykuł 7 ustęp 2 akapit 1

2. Zaświadczenia te wydawane są przez właściwe organy Państw Członkowskich, po zweryfikowaniu przez te organy, że armator spełnia wymogi określone w niniejszej dyrektywie.

2. Zaświadczenia te wydawane są przez właściwe organy państw członkowskich, po zweryfikowaniu przez te organy, że armator spełnia wymogi określone w niniejszej dyrektywie. **Przy wydawaniu zaświadczeń właściwe organy biorą również pod uwagę,**

***czy podmiot udzielający gwarancji może  
wykazać obecność handlową w UE.***

*Uzasadnienie*

*Obecność handlowa w UE podmiotów udzielających gwarancji, w postaci przedstawiciela lub oddziału, powinna być jednym z kryteriów ocenianych przez właściwe władze przy wydawaniu zaświadczenia o gwarancji. Dzięki temu uniknie się potencjalnego utrudniania wykonywania działań bezpośrednich z przyczyn proceduralnych, na przykład w formie zmuszania ofiar do prowadzenia postępowania sądowego w kraju niespełniającym minimalnych wymogów państwa prawa.*

