



TRANSPORT MORSKI: ZASADY RUCHU I BEZPIECZEŃSTWA

Dzięki wielu dyrektywom i rozporządzeniom UE, a w szczególności dzięki trzem pakietom ustawodawczym przyjętym po katastrofach tankowców Erika i Prestige, w ostatnich latach znacznie poprawiły się normy bezpieczeństwa w transporcie morskim.

PODSTAWA PRAWNA I CELE

Podstawą prawną jest tytuł VI, w szczególności art. 91 ust. 1 lit. c) oraz art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Bezpieczeństwo na morzu jest głównym elementem polityki w dziedzinie transportu morskiego mającej na celu zapewnienie ochrony pasażerów, załóg oraz środowiska morskiego i regionów przybrzeżnych. Ze względu na światowy wymiar transportu morskiego Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) opracowuje jednolite normy międzynarodowe. Do podstawowych międzynarodowych umów należą: Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL), Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) oraz Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (STCW). Chociaż szybkie dostosowanie prawodawstwa UE do powyższych konwencji prawa międzynarodowego jest podstawowym celem unijnej polityki w dziedzinie transportu morskiego, na szczeblu UE przyjmowane są także dodatkowe środki.

OSIĄGNIĘCIA

A. Szkolenie i kwalifikacje

[Dyrektywa 94/58/WE](#) z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy nadała konwencji STCW z 1978 r. moc aktu prawnego UE. Konwencja została znacznie zmieniona w 1995 r., a następnie w 2010 r., co pociągnęło za sobą konieczność wprowadzenia zmian także w dyrektywie, której najnowsza wersja – [dyrektywa 2012/35/UE](#) – pochodzi z 21 listopada 2012 r. Zawiera ona przepisy dotyczące standardów szkolenia i kompetencji pozwalających uzyskać świadectwo uprawnień zawodowych marynarzy i reguluje kwestie specjalnych szkoleń. Dotyczy ona również obowiązków państw członkowskich związanych ze szkoleniem marynarzy oraz wymogów dotyczących komunikacji między członkami załogi i weryfikacji świadectw uprawnień zawodowych marynarzy (kontrola przeprowadzana przez państwo portu). Określa ona także silniejsze środki mające na celu zwalczanie



falszywych świadectw i wyższe standardy fizycznej zdolności, a dodatkowo aktualizuje szkolenia w zakresie bezpieczeństwa.

[Dyrektywa \(UE\) 2017/2397](#) z 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE przewiduje stopniowe wprowadzanie wraz ze środkami przejściowymi w celu rozszerzenia wymogów dotyczących kwalifikacji zawodowych poza stopień kapitana na wszystkich członków załogi w żegludze śródlądowej w UE. W zaktualizowanej dyrektywie wprowadzono obowiązek posiadania świadectw kwalifikacji przez członków załogi pokładowej i osoby odpowiedzialne za postępowanie w sytuacjach nadzwyczajnych. Kapitanowie żeglujący w warunkach zagrożenia powinni posiadać szczególne zezwolenie na takie działania, a także powinni mieć obowiązek wykazania dodatkowych kompetencji.

B. Wyposażenie statków

[Dyrektywa 96/98/WE](#) z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków została przyjęta, aby zapewnić jednolite stosowanie konwencji SOLAS w odniesieniu do wyposażenia statków handlowych i aby nadać obowiązkowy charakter rezolucjom IMO wynikającym z tej konwencji. [Dyrektywa 2012/32/UE](#) zmienia [dyrektywę 96/98/WE](#), zastępując załącznik A i dostosowując go do najnowszych zmian konwencji międzynarodowych i stosownych norm dotyczących badań. [Dyrektywa 2014/90/UE](#) z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie wyposażenia morskiego wzmacnia stosowanie i kontrolę przestrzegania wspomnianych przepisów.

C. Bezpieczeństwo na statkach i w obiektach portowych

Kodeks ISPS (Międzynarodowy kodeks ochrony statków i obiektów portowych) został przyjęty na konferencji IMO w 2002 r. wraz z poprawkami do innych umów międzynarodowych. Celem kodeksu była poprawa ochrony statków i obiektów portowych. [Rozporządzenie \(WE\) nr 725/2004](#) z dnia 31 marca 2004 r. zostało przyjęte, aby zapewnić jednolitą wykładnię i wdrożenie decyzji IMO. Strategia Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego została wprowadzona w życie w wyniku przyjęcia przez Radę w dniu 24 czerwca 2014 r. decyzji zatwierdzającej ją jako środek polityczny i strategiczny umożliwiający sprostanie wyzwaniom w zakresie bezpieczeństwa morskiego poprzez stosowanie wszystkich właściwych instrumentów międzynarodowych, unijnych i krajowych.

D. Bezpieczeństwo jednostek pasażerskich i inspekcje na statkach

[Dyrektywa 94/57/WE](#) z dnia 22 listopada 1994 r. ustanawia wspólne przepisy i standardy dotyczące organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (towarzystw klasyfikacyjnych). Bezpieczeństwo na statkach obsługujących regularne połączenia pomiędzy dwoma portami UE wchodzi w zakres [dyrektywy 2009/45/WE](#) z dnia 6 maja 2009 r., na mocy której ujednoczono i przekształcono przepisy oraz normy bezpieczeństwa dotyczące statków pasażerskich zawarte w [dyrektywie 98/18/WE](#). [Dyrektywa 98/41/WE](#) z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich umożliwia sprawdzanie liczby pasażerów oraz zwiększenie skuteczności akcji ratunkowych w razie wypadku. Dążąc do podniesienia poziomu wiedzy i kwalifikacji marynarzy w UE, w maju 2018 r. Komisja przedstawiła wniosek



dotyczący uchylecia dyrektywy 2005/45/WE. Parlament przyjął swoje stanowisko w pierwszym czytaniu w kwietniu 2019 r., a procedura współdecyzji jest w toku ([2018/0162\(COD\)](#)).

W 2016 r. Komisja przedłożyła trzy wnioski ustawodawcze, które w dniu 4 października 2017 r. poddano pod głosowanie na posiedzeniu plenarnym, a w dniu 30 listopada 2017 r. – opublikowano. Pierwsza z wynikających stąd dyrektyw, [dyrektywa \(UE\) 2017/2108](#) z 15 listopada 2017 r. zmieniająca dyrektywę 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich, wyjaśnia i upraszcza przepisy i normy bezpieczeństwa dotyczące statków pasażerskich, tak aby były one łatwiejsze do zaktualizowania, monitorowania i wyegzekwowania. Poprawki do wcześniejszej dyrektywy obejmują wyeliminowanie niespójnych i niewłaściwych odniesień, sformułowanie nowych definicji różnych typów statków, doprecyzowanie definicji równoważnego materiału, wyłączenie z zakresu statków o długości poniżej 24 metrów oraz uproszczenie definicji obszarów morskich. W celu poprawy przejrzystości i ułatwienia zgłaszania zwolnień, środków równoważnych i dodatkowych środków bezpieczeństwa Komisja utworzy również bazę danych. Druga dyrektywa – [dyrektywa \(UE\) 2017/2109](#) z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniająca dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty oraz dyrektywę 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich – aktualizuje i upraszcza istniejące wymogi dotyczące liczenia i rejestracji pasażerów i członków załogi na pokładzie statków pasażerskich. Poprawki obejmują aktualizację definicji „obszarów portowych” w celu wprowadzenia informacji na temat obywatelstwa osób znajdujących się na pokładzie, a także zobowiązanie przedsiębiorstw do przechowywania wykazów pasażerów i członków załogi w krajowym pojedynczym punkcie kontaktowym. Trzeci wniosek doprowadził do przyjęcia [dyrektywy \(UE\) 2017/2110](#) z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej oraz zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE i uchylającej dyrektywę Rady 1999/35/WE. Dzięki temu zaktualizowano i doprecyzowano istniejące wymogi w zakresie przeglądów promów typu ro-ro i szybkich jednostek. Przewiduje się również utworzenie systemu inspekcji odnoszących się do statku przed rozpoczęciem świadczenia regularnych usług, co można połączyć z przeprowadzaniem corocznie przeglądem państwa bandery.

E. Zmiany wprowadzone po katastrofach tankowców Erika i Prestige

Po wypadkach tankowców Erika (1999 r.) i Prestige (2002 r.) unijne normy bezpieczeństwa na morzu ponownie zostały znacznie zaostrzone.

1. Pakiet Erika I

W [dyrektywie 2001/105/WE](#) z dnia 19 grudnia 2001 r. zaostrzono i ujednolicono przepisy prawne zawarte w [dyrektywie 94/57/WE](#) w sprawie organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (zob. poprzednia sekcja). Przewiduje ona w szczególności system odpowiedzialności w razie udowodnionego zaniedbania. Na mocy [dyrektywy 2001/106/WE](#) z dnia 19 grudnia 2001 r. wprowadzono



obowiązkowe kontrole przeprowadzane przez państwo portu w przypadku potencjalnie niebezpiecznych statków, a także sporządzono tzw. czarną listę statków, którym można odmówić wstępu do portów w UE.

[Rozporządzenie \(WE\) nr 417/2002](#) z dnia 18 lutego 2002 r. określa stały harmonogram wycofywania z użycia tankowców pojedynczokadłubowych i zastępowania ich bezpieczniejszymi statkami podwójnokadłubowymi. Po katastrofie tankowca Prestige na mocy [rozporządzenia \(WE\) nr 1726/2003](#) z dnia 22 lipca 2003 r. wprowadzono bardziej rygorystyczny harmonogram. Następnie na mocy [rozporządzenia \(WE\) nr 530/2012](#) z dnia 13 czerwca 2012 r. w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania konstrukcyjnego w odniesieniu do zbiornikowców pojedynczokadłubowych uchylono [rozporządzenie \(WE\) nr 417/2002](#), aby zapobiec ewentualnemu stosowaniu niektórych odstępstw zgodnych z przepisami IMO. Rozporządzenie to przewiduje, że tylko zbiornikowce podwójnokadłubowe przewożące oleje ciężkie mogą pływać pod banderą państw członkowskich i zakazuje wszystkim zbiornikowcom jednokadłubowym, niezależnie od bandery, pod jaką płyną, wstępu do portów lub terminali przybrzeżnych i kotwiczenia na obszarach znajdujących się pod jurysdykcją państwa członkowskiego.

2. Pakiet Erika II

Na mocy [dyrektywy 2002/59/WE](#) z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanowiono wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (SafeSeaNet). Właściciel statku, który chce wpląć do portu w jednym z państw członkowskich, musi z wyprzedzeniem przekazać właściwym władzom portowym określone informacje, przede wszystkim dotyczące ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających środowisko. Zgodnie z dyrektywą statki muszą być obowiązkowo wyposażone w systemy automatycznego rozpoznawania statków (AIS) i systemy rejestrowania przebiegu podróży (systemy VDR) lub „czarne skrzynki”. Właściwe organy państw członkowskich mogą zakazać statkom opuszczenia portu przy niesprzyjających warunkach pogodowych. Na mocy [rozporządzenia \(WE\) nr 1406/2002](#) z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanowiono Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA). Zadaniem EMSA jest udzielanie państwom członkowskim i Komisji porad naukowo-technicznych oraz nadzór nad stosowaniem przepisów w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego. Zakres jej kompetencji został stopniowo rozszerzony o nowe obowiązki w zakresie kontroli zanieczyszczeń (poprzez udzielanie wsparcia operacyjnego na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego) oraz w zakresie systemów satelitarnego monitorowania statków. [Rozporządzenie \(UE\) nr 100/2013](#) z dnia 15 stycznia 2013 r. zmieniło rozporządzenie w sprawie EMSA, określając w sposób bardziej klarowny główne i dodatkowe zadania tej agencji, a także szczegółowo określając, jaką rolę powinna ona pełnić w odniesieniu do ułatwiania współpracy między państwami członkowskimi a Komisją poprzez:

- utworzenie i obsługę europejskiego centrum danych systemu dalekiego zasięgu do identyfikacji i śledzenia statków (LRIT) oraz systemu wymiany informacji morskich SafeSeaNet;
- informowanie właściwych organów krajowych i instytucji unijnych o pozycji odpowiednich statków i udostępnianie im danych z obserwacji Ziemi; oraz



- udzielanie wsparcia operacyjnego państwom członkowskim w zakresie dochodzeń dotyczących poważnych wypadków.

3. Trzeci pakiet dotyczący bezpieczeństwa morskiego i kontrole przeprowadzane przez państwo portu

Po intensywnych negocjacjach w grudniu 2008 r. Parlament i Rada osiągnęły porozumienie w sprawie trzeciego pakietu ustawodawczego, który obejmuje dwa rozporządzenia i sześć dyrektyw:

- przekształconą dyrektywę w sprawie kontroli państwa portu ([dyrektywa 2009/16/WE](#) z dnia 23 kwietnia 2009 r.), aby umożliwić skuteczniejsze i częstsze kontrole zgodnie z nowymi mechanizmami nadzoru dostosowanymi do określonego profilu ryzyka; zawiera ona zatem procedury, instrumenty i prace prowadzone zgodnie z memorandum paryskim w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w zakresie stosowania prawa Unii;
- [dyrektywę 2009/21/WE](#) z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery, której celem jest umożliwienie przeprowadzania skuteczniejszych kontroli przestrzegania międzynarodowych przepisów przez statki pływające pod banderą państwa członkowskiego;
- [dyrektywę 2009/17/WE](#) z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającą dyrektywę ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków, której celem jest poprawa ram prawnych w odniesieniu do awaryjnych miejsc cumowania (miejsca schronienia) dla statków w sytuacji zagrożenia oraz dalsza rozbudowa systemu wymiany informacji SafeSeaNet;
- [rozporządzenie \(WE\) nr 391/2009](#) i [dyrektywę 2009/15/WE](#) z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach w celu wprowadzenia niezależnego systemu kontroli jakości służącego usuwaniu niedociągnięć w procedurach kontroli i certyfikacji stosowanych w przypadku światowej floty;
- [dyrektywę 2009/18/WE](#) z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiającą podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego, w której określono standardowe procedury przeprowadzania dochodzeń na morzu dotyczących wypadków i incydentów z udziałem statków pływających pod banderą państwa członkowskiego UE i mających miejsce na morzu terytorialnym lub wodach wewnętrznych państw członkowskich; na mocy tej dyrektywy stworzono również system mający na celu dzielenie się wynikami, zwany „stałymi ramami współpracy”, między EMSA, Komisją i państwami członkowskimi;
- [rozporządzenie \(WE\) nr 392/2009](#) z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (opierające się na Konwencji ateńskiej z 1974 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, zmienionej protokołem z 2002 r.);
- [dyrektywę 2009/20/WE](#) z dnia 23 kwietnia 2009 r., której celem jest określenie wymagań dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do świadectw ubezpieczeń armatorów od roszczeń morskich



[podlegającą ograniczeniom z tytułu Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie (LLMC) z 1976 r., zmienionej protokołem z 1996 r.]

ROLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

Parlament popierał inicjatywy dotyczące bezpieczeństwa na morzu i podejmował działania zmierzające do osiągania postępów w tej dziedzinie. Dwa pakiety Erika na rzecz bezpieczeństwa morskiego zyskały poparcie Parlamentu, prace nad nimi zostały sprawnie zakończone, a ponadto Parlamentowi udało się przekonać do wprowadzenia ulepszeń. Parlament zaapelował również o utworzenie europejskiej straży przybrzeżnej, pilotaż w zagrożonych pod względem środowiskowym i trudnych w żeglowaniu obszarach morza oraz przejrzystą strukturę decydowania i dowodzenia w państwach członkowskich borykających się z sytuacją kryzysową na morzu (zwłaszcza w zakresie obowiązkowego wyznaczenia awaryjnego miejsca cumowania lub schronienia).

W ramach [przeglądu dyrektywy](#) dotyczącej wspólnotowego systemu monitorowania i informacji o ruchu statków (SafeSeaNet) Parlament dopilnował, aby państwa członkowskie zostały zobowiązane do wskazania właściwego organu uprawnionego do decydowania, w jaki sposób uniknąć katastrofy i który port powinien zająć się statkiem potrzebującym pomocy.

Ramy prawne dotyczące miejsc schronienia, o utworzenie których Parlament apelował już wcześniej przy kilku okazjach, są uznawane za zasadniczy warunek większego bezpieczeństwa na morzu. W konsekwencji w czasie prac nad pierwszym i drugim pakietem – w trakcie działalności komisji tymczasowej do spraw poprawy bezpieczeństwa na morzu (MARE) w 2004 r. – aż do przyjęcia trzeciego pakietu na rzecz bezpieczeństwa morskiego Parlament był siłą napędową widocznych usprawnień, które poprawiły bezpieczeństwo żeglugi.

W [rezolucji](#) w sprawie EMSA Parlament wezwał do rozszerzenia zakresu działań agencji. Zalecił konkretnie, aby posiadane przez agencję EMSA systemy monitorowania ruchu przyczyniły się do urzeczywistnienia europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier, dzięki któremu transport towarów i pasażerów drogą morską między państwami członkowskimi odbywałby się bez większej liczby formalności niż w przypadku transportu drogowego. Parlament, przyjmując wraz z Radą [rozporządzenie \(UE\) nr 911/2014](#) z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie wieloletniego finansowania działań EMSA w zakresie reagowania na zanieczyszczenia spowodowane przez statki oraz zanieczyszczenia morza spowodowane przez instalacje naftowe i gazowe, przyczynił się do przyznania tej agencji puli środków finansowych w wysokości 160,5 mln EUR na okres od 1 stycznia 2014 r. do 31 grudnia 2020 r.

W 2018 r. Komisja opublikowała wniosek dotyczący rozporządzenia ustanawiającego europejski pojedynczy punkt kontaktowy w sprawach morskich i uchylającego dyrektywę 2010/65/UE. Parlament przyjął swoje stanowisko w pierwszym czytaniu 18 kwietnia 2019 r., a procedura współdecyzji jest w toku ([2018/0139\(COD\)](#)).

Esteban Coito



