

# PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

*Dokument z posiedzenia*

**A6-0072/2009**

17.2.2009

**\*\*\*II**

## **ZALECENIE DO DRUGIEGO CZYTANIA**

dotyczące wspólnego stanowiska Rady mającego na celu przyjęcie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich  
(14287/2/2008 – C6-0483/2008 – 2005/0242(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Gilles Savary

### ***Objaśnienie używanych znaków***

- \* Procedura konsultacji  
*większość oddanych głosów*
- \*\*I Procedura współpracy (pierwsze czytanie)  
*większość oddanych głosów*
- \*\*II Procedura współpracy (drugie czytanie)  
*większość oddanych głosów, by zatwierdzić wspólne stanowisko  
większość głosów ogólnej liczby posłów do PE, by odrzucić lub  
wprowadzić poprawki do wspólnego stanowiska*
- \*\*\* Procedura zgody  
*większość głosów ogólnej liczby posłów do PE, za wyjątkiem  
przypadków ujętych w art. 105, 107, 161 i 300 Traktatu WE oraz w  
art. 7 Traktatu UE*
- \*\*\*I Procedura współdecyzji (pierwsze czytanie)  
*większość oddanych głosów*
- \*\*\*II Procedura współdecyzji (drugie czytanie)  
*większość oddanych głosów, by zatwierdzić wspólne stanowisko  
wymagana większość głosów ogólnej liczby posłów do PE, by  
odrzucić lub wprowadzić poprawki do wspólnego stanowiska*
- \*\*\*III Procedura współdecyzji (trzecie czytanie)  
*większość oddanych głosów, by zatwierdzić wspólny projekt*

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej przez Komisję.)

### ***Poprawki do tekstu legislacyjnego***

W poprawkach Parlamentu zmiany zaznaczone są **wytluszczonym drukiem i kursywą**. W aktach zmieniających powtórzone bez zmian fragmenty obowiązującego przepisu, do którego Parlament - w przeciwieństwie do Komisji - proponuje poprawki, zaznaczane są **wytluszczonym drukiem**. Ewentualne skreślenia w obrębie takich fragmentów zaznaczane są w sposób następujący: [...]. Oznakowanie *zwykłą kursywą* jest wskazówką dla służb technicznych dotyczącą propozycji korekty elementów tekstu legislacyjnego w celu ustalenia tekstu końcowego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub pominiętych w danej wersji językowej). Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

## SPIS TREŚCI

	<b>Strona</b>
PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO .....	5
UZASADNIENIE .....	6
PROCEDURA .....	10



## PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wspólnego stanowiska Rady mającego na celu przyjęcie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich

(14287/2/2008 – C6-0483/2008 – 2005/0242(COD))

(Procedura współdecyzji: drugie czytanie)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wspólne stanowisko Rady (14287/2/2008 – C6-0483/2008)<sup>1</sup>,
  - uwzględniając własne stanowisko zajęte w pierwszym czytaniu<sup>2</sup> dotyczące wniosku Komisji przedstawionego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2005)0593),
  - uwzględniając zmieniony wniosek Komisji (COM(2007)0674),
  - uwzględniając art. 251 ust. 2 Traktatu WE,
  - uwzględniając art. 67 Regulaminu,
  - uwzględniając zalecenie do drugiego czytania przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki (A6-0072/2009),
1. zatwierdza wspólne stanowisko;
  2. stwierdza, że akt zostaje przyjęty zgodnie ze wspólnym stanowiskiem;
  3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do podpisania wraz z przewodniczącym Rady aktu, zgodnie z art. 254 ust. 1 Traktatu WE;
  4. zobowiązuje swojego sekretarza generalnego do podpisania aktu po stwierdzeniu, że wszystkie procedury zostały prawidłowo zakończone, oraz do zlecenia, w porozumieniu z sekretarzem generalnym Rady, jego publikacji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej;
  5. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

---

<sup>1</sup> Dz. U. C 330 E z 30.12.2008, s. 7.

<sup>2</sup> Dz. U. C 27 E z 31.1.2008, s. 166.

## UZASADNIENIE

### 1. Kontekst i uwagi odnośnie do procedury

Dnia 10 stycznia 2006 r. Komisja przedstawiła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów<sup>1</sup>. Wniosek ten stanowi integralną część trzeciego pakietu w zakresie bezpieczeństwa morskiego, zwanego również ERIKA III, obejmującego siedem wniosków legislacyjnych.

Komitet Ekonomiczno-Społeczny i Komitet Regionów przyjęły swoje opinie do wniosku Komisji odpowiednio w dniach 15 czerwca i 13 września 2006 r.

Na posiedzeniu z dnia 29 marca 2007 r. Parlament Europejski przyjął w pierwszym czytaniu bardzo znaczną większością głosów rezolucję legislacyjną wraz z 25 poprawkami<sup>2</sup>. W swoich poprawkach Parlament miał przede wszystkim za cel wzmocnienie międzynarodowego systemu odpowiedzialności cywilnej właścicieli statków i odszkodowań na rzecz tych osób za szkody związane z transportem morskim (konwencja LLMC z 1996 r.<sup>3</sup>), który powinien mieć zastosowanie w obrębie Unii Europejskiej. Zaproponował on m.in. wystąpienie do państw członkowskich o ratyfikowanie Konwencji HNS (zagrożenie chemiczne) przed upływem terminu transpozycji dyrektywy, tak aby mogła ona zostać włączona do prawa wspólnotowego. Ponadto Parlament pragnął, by rozszerzyć interpretację pojęcia niewybaczalnego błędu, pozostawiając w ten sposób sędziemu możliwość zniesienia pułapu ograniczenia odpowiedzialności, w przypadku gdy osoby odpowiedzialne, gdyby zachowywały się profesjonalnie, powinny być mieć świadomość prawdopodobieństwa powstania szkody.

Dnia 24 października 2007 r. Komisja przedstawiła wniosek zmieniony na podstawie art. 250 ust. 2 Traktatu. Zawierał on prawie w całości 23 poprawki Parlamentu za wyjątkiem kwestii powołania wspólnotowego urzędu odpowiedzialnego za prowadzenie rejestru zaświadczeń o gwarancjach finansowych<sup>4</sup>.

Dnia 7 kwietnia 2008 r. Rada odbyła debatę wstępną na temat tego wniosku oraz na temat wniosku dotyczącego dyrektywy w sprawie przestrzegania zobowiązań państw bandery. W trakcie tej debaty większość państw członkowskich przeciwstawiła się tym tekstom, po czym postanowiły one wyłączyć je z pakietu ERIKA III i nie zajmować wspólnego stanowiska.

Sprawozdawca powołał się wówczas na wyrok Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich „Commune de Mesquer”(sprawa C-188/07) z dnia 24 czerwca 2008 r., jako na nowy istotny fakt umożliwiający na mocy art. 62 Regulaminu Parlamentu Europejskiego

---

<sup>1</sup> COM(2005) 593 wersja ostateczna – 2005/0242 (COD)

<sup>2</sup> P6\_TA(2007)0094.

<sup>3</sup> Convention on the „Limitation of Liability for Maritime Claims”, po polsku „ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie”.

<sup>4</sup> COM(2007) 674 wersja ostateczna.

wniesienie poprawek do wspólnego stanowiska w drugim czytaniu. Sprawozdawca uzyskał zgodę pozostałych sprawozdawców tekstów należących do pakietu i stanowiących przedmiot wspólnego stanowiska na włączenie najistotniejszych elementów projektu dyrektywy w sprawie odpowiedzialności cywilnej [...] oraz na zawarcie odniesień do tej dyrektywy. Poprawki te zostały zatwierdzone przez Parlament w drugim czytaniu i włączone do dwóch innych dyrektyw pakietu morskiego: dyrektywy w sprawie kontroli państwa portu i dyrektywy ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków. Ta dotychczas niestosowana procedura zmierzająca do ponownego włączenie projektu dyrektywy wyłączonego przez Radę do dyrektywy podlegającej procedurze legislacyjnej w toku zmusiła Radę do zajęcia stanowiska w sprawie tego tekstu.

We wrześniu 2008 r. w następstwie nieformalnego posiedzenia ministrów transportu w la Rochelle prezydencja francuska przedstawiła państwom członkowskim zmienioną wersję wniosku.

Pomimo bardzo silnych sprzeciwów w łonie Rady państwa członkowskie doszły do porozumienia w sprawie wiążącego instrumentu prawnego, gdyż jest to dyrektywa, której cel sprowadza się do obowiązku posiadania ubezpieczenia. Ponadto zobowiązały się one do wydania deklaracji państw członkowskich o ratyfikacji najważniejszych konwencji międzynarodowych MOM w sprawie odpowiedzialności cywilnej i odszkodowań za szkody<sup>1</sup>. W następstwie porozumienia politycznego osiągniętego na posiedzeniu w dniu 9 października 2008 r. Rada jednogłośnie przyjęła dnia 9 grudnia 2008 r. wspólne stanowisko zgodnie z art. 251 ust. 2.

Zgodnie z art. 251 ust. 2 akapit drugi Komisja Europejska opublikowała komunikat mający na celu poinformowanie Parlamentu. W jego podsumowaniu Komisja położyła nacisk na fakt, że tekst przyjęty przez Radę wnosi wartość dodaną<sup>2</sup>.

## **2. Ocena wspólnego stanowiska Rady i uwagi**

Wspólne stanowisko w sprawie dyrektywy, którą odtąd nazywa się „dyrektywą w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich”, choć bardzo odległe od początkowego wniosku Komisji i stanowiska Parlamentu zajętego w pierwszym czytaniu, zachowało ich najistotniejsze elementy i stanowi znaczny postęp w stosunku do wcześniejszej sytuacji.

- Dyrektywa utrzymuje obowiązek posiadania ubezpieczenia dotyczący wszystkich statków pływających pod banderą danego państwa członkowskiego, jak również statków pod banderą państwa trzeciego, gdy takie statki wpływają na obszar morski znajdujący się pod jurysdykcją tego państwa członkowskiego (artykuł 4).
- Wysokość kwoty obowiązkowego ubezpieczenia została określona zgodnie z pułapami przewidzianymi w konwencji LLMC z 1996 r. Jej zaletą jest ustalenie pułapów odpowiedzialności na poziomach na tyle wysokich, że w większości przypadków pozwala to na zapewnienie poszkodowanym stosownych odszkodowań (towar masowy nieobjęty Konwencją HNS, kontenery, ...).

---

<sup>1</sup> . Deklaracja wydana dnia 9 października i zapisana w protokole sesji Rady z dnia 9 grudnia.

<sup>2</sup> . COM(2008) 846 wersja ostateczna.

- Przestrzeganie obowiązku posiadania ubezpieczenia potwierdzone będzie posiadanymi na statku certyfikatami (artykuł 6). Obowiązek ten dotyczy wszystkich właścicieli statków wpływających na wody znajdujące się pod jurysdykcją państw członkowskich. Weryfikacji posiadania certyfikatu ubezpieczenia na pokładzie statku będzie dokonywało państwo portu podczas inspekcji, zgodnie z przepisami i procedurami ustanowionymi w dyrektywie w sprawie kontroli państwa portu.
- Nowy element stanowią przewidziane we wspólnym stanowisku sankcje w razie nieposiadania certyfikatu na pokładzie statku. I tak statek będzie mógł być zatrzymany zgodnie z procedurą przewidzianą w dyrektywie w sprawie kontroli państwa portu lub wydany przez właściwy organ. W wyniku wydania nakazu opuszczenia portu każde państwo członkowskie będzie zobowiązane odmówić temu statkowi wstępu do któregokolwiek ze swoich portów do czasu przekazania przez armatora certyfikatu (artykuł 5).
- Wspólne stanowisko Rady przejęło również początkową propozycję Parlamentu dotyczącą wprowadzenia sankcji mających zastosowanie w razie naruszenia przepisów dyrektywy (artykuł 7).

Ponadto w deklaracji w sprawie bezpieczeństwa morskiego państwa członkowskie podjęły zobowiązanie do ratyfikacji najpóźniej do 1 stycznia 2012 r. najważniejszych konwencji międzynarodowych, wśród których w szczególności:

- Międzynarodowej konwencji z 1992 r. o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami,
- Międzynarodowej konwencji z 1992 r. w sprawie ustanowienia Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami,
- protokołu z 1996 r. do Konwencji z 1976 r. w sprawie ograniczenia odpowiedzialności w zakresie roszczeń morskich,
- Międzynarodowej konwencji z 2001 r. o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniami olejami bunkrowymi (konwencja o olejach bunkrowych).

W tejże deklaracji państwa członkowskie zobowiązały się do osiągnięcia porozumienia w łonie MOM w sprawie odpowiedzialności i odszkodowania za szkody związane z przewozem morzem substancji niebezpiecznych i szkodliwych (Konwencja HNS).

### **3. Treść zalecenia**

Sprawozdawca pragnie podkreślić wyraźny gest, jaki wykonała Rada, zajmując się ponownie tekstem, który za pierwszym razem odrzuciła:

- mając na uwadze niepodważalne postępy poczynione na rzecz ratyfikacji najważniejszych konwencji międzynarodowych, lecz również na rzecz wprowadzenia obowiązkowego



ubezpieczenia,

- mając na uwadze porozumienie osiągnięte dnia 8 grudnia 2008 r. w postępowaniu pojednawczym przez Radę i Parlament w sprawie pakietu w zakresie bezpieczeństwa morskigo, do którego początkowo należał niniejszy projekt dyrektywy.

Sprawozdawca zwraca się z uprzejmą prośbą o niewnoszenie poprawek do wspólnego stanowiska Rady oraz o zatwierdzenie projektu zalecenia poddanego pod głosowanie.

## PROCEDURA

<b>Tytuł</b>	Ubezpieczenie armatorów od roszczeń morskich
<b>Odsyłacze</b>	14287/2/2008 – C6-0483/2008 – 2005/0242(COD)
<b>Data pierwszego czytania w Parlamencie Europejskim - Numer P</b>	29.3.2007                      T6-0094/2007
<b>Wniosek Komisji</b>	COM(2005)0593 - C6-0039/2006
<b>Zmieniony wniosek Komisji</b>	COM(2007)0674
<b>Data ogłoszenia na posiedzeniu wplynięcia wspólnego stanowiska</b>	18.12.2008
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 18.12.2008
<b>Sprawozdawca(y)</b> Data powołania	Gilles Savary 8.12.2008
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	22.1.2009
<b>Data przyjęcia</b>	17.2.2009
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+:                      37 -:                      0 0:                      0
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Gabriele Albertini, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Josu Ortuondo Larrea, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Luca Romagnoli, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Michel Teychenné, Silvia-Adriana Ţicău
<b>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Luigi Cocilovo, Jas Gawronski, Pedro Guerreiro, Lily Jacobs, Rosa Miguélez Ramos, Corien Wortmann-Kool
<b>Data złożenia</b>	18.2.2009