

Środa, 8 czerwca 2016 r.

P8\_TA(2016)0259

## **Ratyfikacja protokołu z 2010 r. do Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkodę związaną z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych, oraz przystąpienie do niego, z wyłączeniem aspektów związanych ze współpracą sądową w sprawach cywilnych**

**Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie projektu decyzji Rady w sprawie ratyfikacji przez państwa członkowskie w interesie Unii Europejskiej protokołu z 2010 r. do Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkodę związaną z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych, oraz przystąpienia do niego, z wyłączeniem aspektów związanych ze współpracą sądową w sprawach cywilnych (13806/2015 – C8-0410/2015 – 2015/0135(NLE))**

(2018/C 086/35)

Parlament Europejski,

- uwzględniając projekt decyzji Rady (13806/2015),
- uwzględniając wniosek o wyrażenie zgody przedstawiony przez Radę na mocy art. 100 ust. 2 i art. 218 ust. 6 lit. a) pkt (v) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (C8-0410/2015),
- uwzględniając art. 3 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
- uwzględniając opinię Trybunału Sprawiedliwości z dnia 14 października 2014 r. <sup>(1)</sup>,
- uwzględniając Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkodę związaną z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych z 1996 r. (konwencja SNS z 1996 r.),
- uwzględniając protokół z 2010 r. do konwencji SNS z 1996 r. (konwencja SNS z 2010 r.),
- uwzględniając wniosek dotyczący decyzji Rady (COM(2015)0304),
- uwzględniając decyzję Rady 2002/971/WE z dnia 18 listopada 2002 r. upoważniającą państwa członkowskie, w interesie Wspólnoty, do ratyfikowania konwencji SNS z 1996 r. lub przystąpienia do niej <sup>(2)</sup>,
- uwzględniając dyrektywę 2004/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie odpowiedzialności za środowisko w odniesieniu do zapobiegania i zarządzania szkodami wyrządzonym środowisku naturalnemu <sup>(3)</sup> (dyrektywa w sprawie odpowiedzialności za środowisko),
- uwzględniając oświadczenie Komisji do protokołu Komitetu Stałych Przedstawicieli i Rady z dnia 20 listopada i 8 grudnia 2015 r. <sup>(4)</sup>,
- uwzględniając dokument sektora żeglugi z dnia 18 września 2015 r. ponaglający państwa członkowskie do jak najszybszego ratyfikowania protokołu z 2010 r. do konwencji SNS i przystąpienia do niego zgodnie z proponowanym podejściem Komisji <sup>(5)</sup>,
- uwzględniając końcowe sprawozdanie przygotowane dla Komisji Europejskiej przez BIO Intelligence Service zatytułowane „Badanie dotyczące skuteczności dyrektywy w sprawie odpowiedzialności za środowisko: zakres i wyjątki” z dnia 19 lutego 2014 r. <sup>(6)</sup>,

<sup>(1)</sup> Opinia Trybunału Sprawiedliwości z dnia 14 października 2014 r., 1/13, ECLI:EU:C:2014:2303.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 337 z 13.12.2002, s. 55.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 143 z 30.4.2004, s. 56.

<sup>(4)</sup> Nota do punktu 13142/15.

<sup>(5)</sup> Dostępne online pod adresem: <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Submissions/EU/hazardous-and-noxious-substances.pdf>

<sup>(6)</sup> Dostępne online pod adresem: [http://ec.europa.eu/environment/legal/liability/pdf/BIO%20ELD%20Effectiveness\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/environment/legal/liability/pdf/BIO%20ELD%20Effectiveness_report.pdf).

Środa, 8 czerwca 2016 r.

- uwzględniając komunikat Wydziału Prawnego Parlamentu z dnia 11 lutego 2016 r. w sprawie podstawy prawnej wspomnianego wyżej wniosku w sprawie decyzji Rady (SJ-0066/16) i późniejszą opinię w formie listu w sprawie odpowiedniej podstawy prawnej dla rzeczonyj proponowanej decyzji przyjętej przez Komisję Prawną w dniu 19 lutego 2016 r. <sup>(1)</sup> oraz załączoną do sprawozdania A8-0191/2016,
  - uwzględniając art. 99 ust. 3 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie wstępne Komisji Prawnej (A8-0191/2016),
- A. mając na uwadze, że celem konwencji SNS z 2010 r. jest zapewnienie pociągnięcia do odpowiedzialności oraz przyznania, dzięki międzynarodowemu funduszowi SNS przeznaczonemu na rekompensaty, odpowiedniej, szybkiej i skutecznej rekompensaty za straty lub szkody dla osób, mienia lub środowiska spowodowane wyciekami substancji niebezpiecznych i szkodliwych podczas przewozu morzem;
- B. mając zatem na uwadze, że z jednej strony ma ona na celu zagwarantowanie zasady „zanieczyszczający płaci” oraz zasad zapobiegania i ostrożności, dzięki którym należy podejmować działania zapobiegawcze na wypadek możliwej szkody dla środowiska, i tym samym wchodzi ona w zakres ogólnych oraz unijnej polityki w dziedzinie środowiska naturalnego, a z drugiej strony ma ona na celu regulowanie aspektów dotyczących szkód będących konsekwencją transportu morskiego, a także zapobieganie takim szkodom i minimalizowanie ich, i tym samym wchodzi w zakres unijnej polityki transportu;
- C. mając na uwadze, że zgodnie z wnioskiem Komisji (COM(2015)0304), gdyby konwencja SNS z 2010 r. została zawarta, jej zakres stosowania pokrywałby się z przepisami dyrektywy w sprawie odpowiedzialności za środowisko;
- D. mając na uwadze, że zakres konwencji SNS z 2010 r. pokrywa się z zakresem dyrektywy w sprawie odpowiedzialności za środowisko w odniesieniu do szkód wyrządzonych środowisku naturalnemu na terytorium i wodach morskich podlegających jurysdykcji państwa-strony, szkód spowodowanych zanieczyszczeniem środowiska w wyłączonej strefie ekonomicznej (w.s.e.) lub na równoważnym obszarze państwa-strony (do 200 mil morskich od linii podstawowej) państwa będącego stroną konwencji i środków zapobiegawczych mających na celu zapobieżenie takiej szkodzi lub jej zminimalizowanie;
- E. mając na uwadze, że konwencja SNS z 2010 r. ustanawia ścisłą odpowiedzialność właściciela statku transportującego substancje niebezpieczne i szkodliwe drogą morską za wszelkie szkody objęte konwencją, a także obowiązek posiadania przez niego ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego na pokrycie swoich zobowiązań wynikających ze szkody na mocy konwencji, przy czym zakazane jest wnoszenie innych skarg przeciwko właścicielowi statku, chyba że zgodnie z rzeczoną konwencją (art. 7 ust. 4 i 5);
- F. mając na uwadze, że zachodzi zatem ryzyko konfliktu między dyrektywą w sprawie odpowiedzialności za środowisko a konwencją SNS z 2010 r., przy czym można mu zapobiec za pomocą art. 4 ust. 2 dyrektywy w sprawie odpowiedzialności za środowisko, która przewiduje, że „dyrektywa nie ma zastosowania do szkód wyrządzanych środowisku naturalnemu lub bezpośredniego zagrożenia wystąpieniem takich szkód wynikających ze zdarzenia, za które odpowiedzialność jest objęta zakresem stosowania międzynarodowych konwencji wymienionych w załączniku IV, włącznie z ich przyszłymi zmianami, obowiązujących w zainteresowanym państwie członkowskim”;
- G. mając na uwadze, że w związku z tym dyrektywa w sprawie odpowiedzialności za środowisko wyklucza ze swojego zakresu stosowania szkody wyrządzone środowisku naturalnemu lub bezpośrednie zagrożenie wystąpieniem takich szkód, które są objęte konwencją SNS z 2010 r. po wejściu tej ostatniej w życie, o ile wszystkie państwa członkowskie nie ratyfikują konwencji SNS z 2010 r. lub przystąpią do niej w tym samym okresie, zachodzi ryzyko, że dojdzie do fragmentacji ram prawnych, w których niektóre państwa członkowskie podlegać będą konwencji SNS z 2010 r., a pozostałe – dyrektywie w sprawie odpowiedzialności za środowisko; spowoduje to nierówne traktowanie ofiar zanieczyszczenia, takich jak społeczności przybrzeżne, rybacy itd. i co stałoby również w sprzeczności z duchem konwencji SNS z 2010 r.;
- H. mając na uwadze, że podstawowe zasady, na których opierają się konwencje Międzynarodowej Organizacji Morskiej, stanowią również podstawę dla konwencji SNS z 2010 r., a są to: ścisła odpowiedzialność właściciela statku, obowiązkowe ubezpieczenie obejmujące pokrycie szkód spowodowanych stronom trzecim, prawo osób poszkodowa-

---

<sup>(1)</sup> PE576.992

Środa, 8 czerwca 2016 r.

nych do podjęcia bezpośrednich działań wobec ubezpieczyciela, ograniczenie odpowiedzialności oraz – w przypadku ropy naftowej i substancji niebezpiecznych i szkodliwych – specjalny fundusz rekompensujący, z którego wypłaca się rekompensatę za szkody przekraczające pułap odpowiedzialności właściciela statku;

- I. mając na uwadze, że w interesie Unii jako całości jest posiadanie jednolitego systemu dotyczącego odpowiedzialności w dziedzinie szkód spowodowanych w związku przewozem szkodliwych i niebezpiecznych substancji drogą morską;
- J. mając na uwadze, że nie jest całkiem jasne, czy art. 4 ust. 2 dyrektywy w sprawie odpowiedzialności za środowisko oznacza, że stosowanie dyrektywy w sprawie odpowiedzialności za środowisko jest zakazane w państwie członkowskim, które ratyfikowało konwencję SNS z 2010 r. ani czy zakaz ten jest ograniczony do stopnia, w jakim odpowiedzialność lub rekompensata wchodzi w zakres rzeczowej konwencji;
- K. mając na uwadze, że konwencja SNS z 2010 r. stanowi system rekompensat i dlatego jej zakres jest węższy niż zakres dyrektywy w sprawie odpowiedzialności za środowisko, która ustanawia system wymagający od armatorów i nakazujący właściwym władzom wymagania od armatorów zapobiegania lub zaradzania odpowiednio zagrożeniu szkodami dla środowiska lub rzeczywistym szkodom;
- L. mając na uwadze, że w przeciwieństwie do dyrektywy w sprawie odpowiedzialności za środowisko nie można przyznać rekompensaty za szkody o charakterze niegospodarczym na mocy konwencji SNS z 2010 r.;
- M. mając na uwadze, że dyrektywa w sprawie odpowiedzialności za środowisko nie nakłada obowiązkowego zabezpieczenia finansowego na armatorów, aby zagwarantować, że dysponują oni środkami pozwalającymi na zapobieganie i zaradzanie szkodom dla środowiska, chyba że dane państwo członkowskie przyjęło ostrzejsze przepisy niż dyrektywa w sprawie odpowiedzialności za środowisko;
- N. mając na uwadze, że konwencja SNS z 2010 r. nakłada na właściciela wyraźny obowiązek posiadania ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego na pokrycie zobowiązań wynikających ze szkody na mocy konwencji;
- O. mając na uwadze, że inne konwencje Międzynarodowej Organizacji Morskiej ujęte w załączniku IV do dyrektywy w sprawie odpowiedzialności za środowisko okazały się skuteczne, ponieważ udało się dzięki nim osiągnąć równowagę między interesami środowiskowymi a komercyjnymi w drodze wyraźnego ustalenia odpowiedzialności, dzięki czemu normalnie nie ma wątpliwości co do tego, kto jest stroną odpowiedzialną, a także w drodze wprowadzenia obowiązkowego ubezpieczenia i sprawnych mechanizmów kompensacyjnych, które nie ograniczają się wyłącznie do szkód dla środowiska;

1. zwraca się do Rady i Komisji o uwzględnienie poniższych zaleceń:

- (i) zapewnienie poszanowania zasady przyznania uprawnień Unii na mocy art. 5 ust. 1 TUE oraz utrwalonego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości, zgodnie z którym „wybór podstawy prawnej wspólnotowego aktu prawnego musi być oparty na obiektywnych czynnikach, które mogą zostać poddane kontroli sądowej; należą do nich w szczególności cel i treść danego aktu”<sup>(1)</sup>;
- (ii) przyjęcie w związku z tym opinii w formie listu z dnia 19 lutego 2016 r. przyjętej przez Komisję Prawną, zgodnie z którą:

„ponieważ celem proponowanej decyzji Rady jest upoważnienie państw członkowskich do ratyfikacji protokołu SNS z 2010 r. lub przystąpienia do niego w imieniu Unii, a co za tym idzie związania się postanowieniami konwencji SNS z 2010 r. oraz mając na uwadze, że ta ostatnia obejmuje nie tylko przypadki szkód dla środowiska (nadając skuteczność zasadzie podejmowania działania zapobiegawczego i zasadzie »zanieczyszczający płaci«), ale również przypadki szkód nie dotyczących środowiska, za każdym razem spowodowane w wyniku przewożenia niektórych substancji drogą morską, art. 100 ust. 2, art. 192 ust. 1 i art. 218 ust. 6 lit. a) pkt (v) TFUE stanowią właściwą podstawę prawną dla tego wniosku.”

- (iii) dopilnowanie, że zobowiązania międzynarodowe podjęte w rezultacie ratyfikacji konwencji SNS z 2010 r. lub przystąpienia do niej nie wpłyną negatywnie na jednolitość, integralność i skuteczność wspólnych przepisów Unii zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości<sup>(2)</sup>;

<sup>(1)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 19 lipca 2012 r., Parlament Europejski przeciwko Radzie Unii Europejskiej, C-130/10, ECLI:EU:C:2012:472, pkt 42.

<sup>(2)</sup> Opinia Trybunału Sprawiedliwości z dnia 19 marca 1993 r., 2/91, ECLI:EU:C:1993:106, pkt 25; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 5 listopada 2002 r., Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Królestwu Danii, C-467/98, ECLI:EU:C:2002:625, pkt 82; opinia Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 lutego 2006 r., 1/03, ECLI:EU:C:2006:81, pkt 120 i 126; opinia Trybunału Sprawiedliwości z dnia 14 października 2014 r., 1/13, ECLI:EU:C:2014:2303.

Środa, 8 czerwca 2016 r.

- (iv) zwrócenie większej uwagi na pokrywanie się zakresu konwencji SNS z 2010 r. z zakresem dyrektywy w sprawie odpowiedzialności za środowisko w odniesieniu do szkód wyrządzonych środowisku naturalnemu na terytorium i wodach podlegających jurysdykcji państwa-strony, szkód spowodowanych zanieczyszczeniem środowiska w wyłącznej strefie ekonomicznej lub na obszarze równoważnym (do 200 mil morskich od linii podstawowej) państwa będącego stroną konwencji i środków zapobiegawczych mających na celu zapobieżenie takiej szkodzi lub jej zminimalizowanie (środki zapobiegawcze, podstawowe środki zaradcze i uzupełniające środki zaradcze);
  - (v) zapewnienie ograniczenia do minimum możliwości wystąpienia konfliktu między dyrektywą w sprawie odpowiedzialności za środowisko a konwencją SNS z 2010 r. przez podjęcie wszelkich odpowiednich działań w celu dopilnowania, że klauzula wyłączności na mocy art. 7 ust. 4 i 5 konwencji SNS z 2010 r., zgodnie z którą nie można wnieść innej skargi przeciwko właścicielowi statku, chyba że zgodnie z rzeczoną konwencją, jest w pełni przestrzegana w drodze ratyfikacji przez państwa członkowskie lub ich przystąpienia zgodnie z art. 4 ust. 2 i załącznikiem IV dyrektywy w sprawie odpowiedzialności za środowisko;
  - (vi) zapewnienie zmniejszenia również ryzyka tworzenia i utrwalania niekorzystnych warunków konkurencji w przypadku państw, które są gotowe do przystąpienia do konwencji SNS z 2010 r. w stosunku do tych, które mogą chcieć opóźnić ten proces i nadal być związane jedynie postanowieniami dyrektywy w sprawie odpowiedzialności za środowisko;
  - (vii) zapewnienie zlikwidowania stałego współistnienia dwóch systemów odpowiedzialności w zakresie transportu morskiego – unijnego i międzynarodowego – co spowodowałoby fragmentację prawodawstwa unijnego, a ponadto zagrażałoby jasnemu ustaleniu odpowiedzialności i mogłoby prowadzić do długich i kosztownych postępowań sądowych ze szkodą dla ofiar i sektora żeglugi;
  - (viii) dopilnowanie w związku z tym, że na państwach członkowskich spoczywa wyraźny obowiązek podjęcia wszystkich koniecznych kroków w celu uzyskania konkretnych wyników, mianowicie ratyfikowania konwencji SNS z 2010 r. lub przystąpienia do niej w rozsądnym terminie, który nie powinien przekraczać dwóch lat od chwili wejścia w życie decyzji Rady;
2. stwierdza, że ta rezolucja będzie stanowiła dalszą możliwość dla Rady i Komisji zajęcia się zaleceniami określonymi w ust. 1;
  3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do domagania się przeprowadzenia dalszej dyskusji z udziałem Komisji i Rady;
  4. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji oraz rządów i parlamentom państw członkowskich.
-