

Środa, 8 czerwca 2016 r.

P8_TA(2016)0260

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, w odniesieniu do 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 uwzględnieniem aspektów związanych ze współpracą sądową w sprawach cywilnych (14112/2015 – C8-0409/2015 – 2015/0136(NLE))

(2018/C 086/36)

Parlament Europejski,

- uwzględniając projekt decyzji Rady (14112/2015),
- uwzględniając wniosek o wyrażenie zgody przedstawiony przez Radę na mocy art. 81 i art. 218 ust. 6 lit. a) pkt (v) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (C8-0409/2015),
- uwzględniając art. 3 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
- uwzględniając protokół nr 22 w sprawie stanowiska Danii załączony do traktatów,
- uwzględniając opinię Trybunału Sprawiedliwości z dnia 14 października 2014 r. ⁽¹⁾,
- 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)0305),
- 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 ⁽²⁾,
- uwzględniając wniosek dotyczący decyzji Rady upoważniającej państwa członkowskie do ratyfikowania w interesie Wspólnoty Europejskiej Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkodę związaną z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych z 1996 r. (konwencji SNS) (COM(2001)0674),
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych ⁽³⁾ (przekształcenie rozporządzenia Bruksela I),
- uwzględniając oświadczenie Komisji do protokołu Komitetu Stałych Przedstawicieli i Rady z dnia 20 listopada i 8 grudnia 2015 r. ⁽⁴⁾,
- uwzględniając dokument sektora żeglugi z dnia 18 września 2015 r. ponagający państwa członkowskie do jak najszybszego ratyfikowania protokołu z 2010 r. do konwencji SNS i przystąpienia do niego zgodnie z proponowanym podejściem Komisji ⁽⁵⁾,

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

⁽²⁾ Dz.U. L 337 z 13.12.2002, s. 55.

⁽³⁾ Dz.U. L 351 z 20.12.2012, s. 1.

⁽⁴⁾ Nota do punktu 13142/15.

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

Środa, 8 czerwca 2016 r.

- uwzględniając art. 99 ust. 3 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie wstępne Komisji Prawnej (A8-0190/2016),
- 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 na uwadze, że podstawowe zasady, na których opierają się konwencje Międzynarodowej Organizacji Morskiej, m. in. konwencja HNS z 2010 r., to ścisła odpowiedzialność właściciela statku, obowiązkowe ubezpieczenie obejmujące pokrycie szkód spowodowanych stronom trzecim, prawo osób poszkodowanych 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;
- C. 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 zasad 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;
- D. mając na uwadze, że konwencja SNS z 2010 r. zawiera przepisy dotyczące właściwości sądów państw-stron w zakresie roszczeń wnoszonych przez osoby, które doznały szkody objętej konwencją, przeciwko właścicielowi lub jego ubezpieczycielowi lub przeciwko wyspecjalizowanemu w rekompensatach funduszowi SNS, a także zasady dotyczące uznawania i wykonywania wyroków wydanych przez sądy państw-stron;
- E. mając na uwadze, że zgodnie z wnioskiem Komisji (COM(2015)0305) zawarcie konwencji SNS z 2010 r. spowodowałoby nakładanie się – w odniesieniu do obszaru stosowania – z przepisami przekształconego rozporządzenia Bruksela I;
- F. mając na uwadze, że przekształcenie rozporządzenia Bruksela I umożliwia zastosowanie właściwości wielu sądów, a jednocześnie konwencja SNS z 2010 r. w rozdziale IV ustanawia bardzo restrykcyjny system właściwości, uznawania i egzekwowania w celu zapewnienia równych warunków dla skarżących oraz zagwarantowania jednolitego stosowania przepisów dotyczących odpowiedzialności i odszkodowań;
- G. mając na uwadze, że z jednej strony szczególny charakter systemu właściwości sądu na mocy konwencji SNS z 2010 r., która ma na celu zagwarantowanie, że ofiary wypadków mogą korzystać z jasnych zasad proceduralnych i pewności prawnej, co sprawia, że roszczenia przed sądem są bardziej skuteczne, a z drugiej strony przewidywane trudności prawne i praktyczne związane ze stosowaniem oddzielnego systemu prawnego w Unii w stosunku do systemu mającego zastosowanie do innych stron konwencji SNS z 2010 r. uzasadniają wyjątek od powszechnego stosowania przekształconego rozporządzenia Bruksela I;
- H. mając na uwadze, że Dania jest wyłączona z zakresu stosowania tytułu V części trzeciej TFUE i nie uczestniczy w przyjęciu proponowanej decyzji Rady w odniesieniu do aspektów związanych ze współpracą sądową w sprawach cywilnych;
- I. mając na uwadze, że pokrywanie się postanowień konwencji SNS z 2010 r. i przepisów Unii dotyczących współpracy sądowej w sprawach cywilnych i handlowych stanowi podstawę prawną decyzji 2002/971/WE, a ponieważ protokół SNS z 2010 r. zmienił konwencję SNS z 1996 r., skutki konwencji SNS z 2010 r. dla przepisów Unii należy ocenić w świetle zakresu i przepisów dyrektywy 2004/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (dyrektywa w sprawie odpowiedzialności za środowisko)⁽¹⁾, która stanowi część porządku prawnego UE od chwili przyjęcia decyzji 2002/971/WE;

⁽¹⁾ Dyrektywa 2004/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie odpowiedzialności za środowisko w odniesieniu do zapobiegania i zaradzania szkodom wyrządzonym środowisku naturalnemu (Dz.U. L 143 z 30.4.2004, s. 56).

Środa, 8 czerwca 2016 r.

- J. mając na uwadze, że 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 (art. 4 ust. 2 i załącznik IV dyrektywy w sprawie odpowiedzialności za środowisko);
- K. 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);
- L. mając na uwadze, że albo wszystkie państwa członkowskie ratyfikują konwencję SNS z 2010 r. lub przystąpią do niej w tym samym okresie, albo istnieje ryzyko, że na sektor żeglugi będą nałożone dwa różne systemy prawne jednocześnie, system unijny i międzynarodowy, co mogłoby spowodować nierówne traktowanie ofiar zanieczyszczenia, takich jak społeczności przybrzeżne, rybacy itd. i co stałoby również w sprzeczności z duchem konwencji SNS z 2010 r.;
- M. 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) 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⁽¹⁾;
- (ii) zwrócenie większej uwagi na pokrywanie się zakresu konwencji SNS z 2010 r. z zakresem przekształcenia rozporządzenia Bruksela I w odniesieniu do zasad postępowania mających zastosowanie do roszczeń i wnoszenia spraw na mocy konwencji przed sądami państw-stron;
- (iii) 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;
- (iv) 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;
- (v) zapewnienie zlikwidowania stałego współistnienia dwóch systemów odpowiedzialności w zakresie transportu morskiego – unijnego i międzynarodowego – co spowodowałoby fragmentację prawodawstwa unijnego, a ponadto zagrażałoby ясному ustaleniu odpowiedzialności i mogłoby prowadzić do długich i kosztownych postępowań sądowych ze szkodą dla ofiar i sektora żeglugi;
- (vi) 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;

⁽¹⁾ 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.

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 rządóm i parlamentóm państw członkowskich.
-