

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/20/WE**z dnia 23 kwietnia 2009 r.****w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Jednym z elementów wspólnotowej polityki w zakresie transportu morskiego jest poprawa jakości morskiej floty handlowej poprzez nakłonienie wszystkich podmiotów gospodarczych do bardziej odpowiedzialnego zachowania.
- (2) Na podstawie dyrektywy 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa ⁽⁴⁾ przyjęto już środki mające charakter odstraszcający.
- (3) W dniu 9 października 2008 r. państwa członkowskie przyjęły oświadczenie, w którym jedomyślnie potwierdziły wagę stosowania protokołu z 1996 r. do Konwencji w sprawie ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r. przez wszystkie państwa członkowskie.
- (4) Obowiązek posiadania ubezpieczenia powinien zapewnić lepszą ochronę ofiar. Powinien on również pomóc w wyeliminowaniu statków, które nie spełniają odpowiednich norm, oraz pozwolić na ponowne wprowadzenie konkurencji wśród podmiotów gospodarczych. Ponadto w rezolucji A.898(21) Międzynarodowa Organizacja Morska zwróciła się do państw o wezwanie armatorów do odpowiedniego ubezpieczenia się.
- (5) Braki w przestrzeganiu przepisów niniejszej dyrektywy powinny zostać usunięte. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli państwa portu (wersja przekształcona) ⁽⁵⁾ przewiduje już zatrzymywanie statków w przypadku braku certyfikatów, które muszą znajdować się na statku. W przypadku gdy statek nie posiada certyfikatu ubezpieczenia, należy zapewnić możliwość wydania nakazu opuszczenia portu przez ten statek. Warunki wydania nakazu opuszczenia portu powinny pozwalać na usunięcie braku w rozsądnym terminie.
- (6) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, mianowicie wprowadzenie i zastosowanie stosownych środków w zakresie polityki transportu morskiego, nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na ich rozmiary i skutki możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia wymienionych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1**Przedmiot**

Niniejsza dyrektywa określa zasady mające zastosowanie do pewnych obowiązków armatorów w odniesieniu do ich ubezpieczenia od roszczeń morskich.

Artykuł 2**Zakres stosowania**

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do statków o pojemności brutto 300 i powyżej.
2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do okrętów wojennych, pomocniczych okrętów wojennych, innych statków państwowych lub eksploatowanych przez państwo wykorzystywanych do celów niehandlowych usług publicznych.
3. Niniejsza dyrektywa pozostaje bez uszczerbku systemów ustanowionych na mocy instrumentów obowiązujących w danym państwie członkowskim i wymienionych w jej załączniku.

⁽¹⁾ Dz.U. C 318 z 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ Dz.U. C 229 z 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 29 marca 2007 r. (Dz.U. C 27 E z 31.1.2008, s. 166), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 grudnia 2008 r. (Dz.U. C 330 E z 30.12.2008, s. 7) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2009 r. (dotychczas nieopublikowane w dzienniku Urzędowym).

⁽⁴⁾ Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 11.

⁽⁵⁾ Zob. s. 57 niniejszego Dziennika Urzędowego.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- a) „armator” oznacza zarejestrowanego właściciela statku morskiego lub każdą inną osobę, np. czarterującego bareboat, który odpowiada za eksploatację statku;
- b) „ubezpieczenie” oznacza ubezpieczenie z odliczeniami lub bez odliczeń i obejmuje, na przykład, ubezpieczenie odszkodowawcze w rodzaju ubezpieczenia obecnie oferowanego przez członków Międzynarodowej Grupy Klubów P&I oraz inne efektywne formy ubezpieczenia (w tym potwierdzone samoubezpieczenie) i zabezpieczenie finansowe oferujące podobne warunki pokrycia;
- c) „konwencja z 1996 r.” oznacza ujednolicony tekst Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., przyjętej przez Międzynarodową Organizację Morską („IMO”), w brzmieniu zmienionym protokołem z 1996 r.

Artykuł 4

Ubezpieczenie od roszczeń morskich

1. Każde z państw członkowskich wymaga od armatorów statków morskich podnoszących banderę tego państwa, aby posiadali ubezpieczenie obejmujące takie statki.
2. Każde z państw członkowskich wymaga, aby armatorzy statków morskich podnoszących banderę inną niż bandera tego państwa posiadali ubezpieczenie, gdy takie statki wpływają do portu znajdującego się pod jurysdykcją tego państwa członkowskiego. Ponadto państwa członkowskie mogą – jeżeli jest to zgodne z prawem międzynarodowym – wymagać spełnienia powyższego obowiązku także wtedy, gdy takie statki pływają na ich wodach terytorialnych.
3. Ubezpieczenie, o którym mowa w ust. 1 i 2, obejmuje roszczenia morskie podlegające ograniczeniom na mocy konwencji z 1996 r. Kwota ubezpieczenia dla każdego statku w przeliczeniu na wypadek jest równa odpowiedniej maksymalnej kwocie dla ograniczenia odpowiedzialności określonej w konwencji z 1996 r.

Artykuł 5

Inspekcje, zgodność, nakaz opuszczenia portu i odmowa wstępu do portu

1. Każde z państw członkowskich zapewnia, aby każda inspekcja statku w porcie znajdującym się pod jego jurysdykcją

zgodnie z dyrektywą 2009/16/WE obejmowała weryfikację, czy certyfikat, o którym mowa w art. 6, znajduje się na statku.

2. Jeżeli certyfikat, o którym mowa w art. 6, nie znajduje się na statku, to – bez uszczerbku dla dyrektywy 2009/16/WE umożliwiającej zatrzymanie statku z uwagi na kwestie bezpieczeństwa – właściwy organ może wydać wobec statku nakaz opuszczenia portu, o którym zostają poinformowane Komisja, pozostałe państwa członkowskie oraz zainteresowane państwo bandery. W wyniku wydania takiego nakazu opuszczenia portu każde państwo członkowskie odmawia temu statkowi wstępu do któregokolwiek ze swoich portów, do czasu przekazania przez armatora certyfikatu, o którym mowa w art. 6.

Artykuł 6

Certyfikat ubezpieczenia

1. Posiadanie ubezpieczenia, o którym mowa w art. 4, potwierdzane jest jednym lub kilkoma certyfikatami wydanymi przez jego wystawcę i znajdującymi się na statku.
2. Certyfikaty wydawane przez wystawcę ubezpieczenia zawierają następujące informacje:
 - a) nazwę statku, jego numer IMO i port macierzysty;
 - b) nazwę i główne miejsce prowadzenia działalności armatora;
 - c) rodzaj i okres ubezpieczenia;
 - d) nazwę i główne miejsce prowadzenia działalności wystawcy ubezpieczenia oraz, w stosownych przypadkach, miejsce ustanowienia ubezpieczenia.
3. Jeżeli język użyty w certyfikacie nie jest językiem angielskim, francuskim lub hiszpańskim, tekst powinien zawierać tłumaczenie na jeden z tych języków.

Artykuł 7

Sankcje

Do celów art. 4 ust. 1 państwa członkowskie ustanawiają system sankcji za naruszenie krajowych przepisów przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz podejmują wszelkie niezbędne środki zapewnijające, że sankcje te są stosowane. Przewidziane sankcje są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Artykuł 8

Sprawozdania

Co trzy lata, a po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2015 r., Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszej dyrektywy.

*Artykuł 9***Transpozycja**

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 1 stycznia 2012 r. Informują Komisję o tekstach tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

*Artykuł 10***Wejście w życie**

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

*Artykuł 11***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 23 kwietnia 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

H.-G. PÖTTERING

Przewodniczący

W imieniu Rady

P. NEČAS

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

- Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1992 r.
 - Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkodę związaną z przewozem morskimi substancjami niebezpiecznymi i szkodliwymi z 1996 r. (konwencja HNS).
 - Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi z 2001 r. (konwencja bunkrowa).
 - Międzynarodowa konwencja o usuwaniu wraków z 2007 r. (konwencja o usuwaniu wraków).
 - Rozporządzenie (WE) nr 392/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków.
-