

AKTUALNOŚCI Z ZAKRESU EUROPEJSKIEJ LEGISLACJI MORSKIEJ

Wyrok ETS w sprawie Komisja przeciwko Republice Greckiej w odniesieniu do swobody świadczenia usług holowniczych

W dniu 11.01.2007 r. Trybunał Sprawiedliwości wydał decyzję w sprawie C-251/04 wniesionej przez Komisję Europejską przeciwko Republice Greckiej. Komisja zarzuciła Grecji, że ta nie dokonała poprawnej transpozycji rozporządzenia Rady nr 3577/92 z 7.12.1992 r. dotyczącego zastosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski)¹, w szczególności dlatego, że prawo greckie rezerwowało świadczenie usług holowniczych na pełnym morzu dla statków pod banderą grecką.

W dniu 14.09.2006 r. Rzecznik Generalny ETS Eleonor Sharpston przedstawiła opinię, w której proponowała oddalenie skargi Komisji, ponieważ – jej zdaniem – rozporządzenie nr 3577/92 ma zastosowanie jedynie do usług transportowych (czyli do przewozu pasażerów i towarów), a usługi holownicze do takich usług nie należą. Trybunał zgodził się z opinią pani rzecznik i oddalił skargę, nakazując jednocześnie Komisji zapłacić koszty postępowania.

Przyjęcie Rozporządzenia odwołującego Rozporządzenie Rady dotyczące ratyfikacji Konwencji UNCTAD w sprawie Kodeksu Postępowania dla Konferencji Żeglugowych

W dniu 31.01.2007 r. Komisja Europejska przedstawiła propozycję rozporządzenia, którego celem miało być uchylenie rozporządzenia Rady nr 954/79 dotyczącego ratyfikacji Konwencji UNCTAD w sprawie Kodeksu Postępowania dla Konferencji Żeglugowych².

Konwencja w sprawie Kodeksu Postępowania dla Konferencji Żeglugowych została zawarta w 1974 r. pod egidą UNCTAD (Konferencji ONZ w sprawie Handlu i Rozwoju). Jej celem miało być zapewnienie sprawiedliwej równowagi między armatorami z krajów rozwiniętych i rozwijających się. W tym celu Kodeks wprowadził system podziału ładunków transportowanych pomiędzy krajami należącymi do konwencji (tzw. zasadę 40-40-20): 40% ładunków miało

¹ Dz.U. z 1992 r., L 364, s. 7.

² COM (2006) 869 fin.

być przewożonych przez armatorów mających siedzibę w kraju pochodzenia ładunków, kolejne 40% – przez armatorów mających siedzibę w kraju przeznaczenia ładunków i pozostałe 20% – przez armatorów z pozostałych krajów należących do konwencji.

Aby pogodzić zasady Konwencji z zasadami prawa europejskiego (a w szczególności z zasadami prawa konkurencji), Rada przyjęła w 1979 r. rozporządzenie nr 954/79, w którym zezwalała państwom członkowskim na ratyfikację Konwencji pod warunkiem, że każde z nich „otworzy” przysługujące mu 40% ładunków dla wszystkich armatorów mających siedzibę we Wspólnocie Europejskiej. Trzyście państw członkowskich UE przystąpiło do Konwencji: Czechy, Dania, Finlandia, Francja, Hiszpania, Holandia, Portugalia, Słowacja, Szwecja, Wielka Brytania, Włochy oraz Norwegia.

W dniu 25.09.2006 r. Rada przyjęła rozporządzenie nr 1419/2006 uchylające rozporządzenie nr 4056/86 określające szczegółowe zasady stosowania art. 85 i 86 (obecnie art. 81 i 82) do transportu morskiego oraz zmieniające rozporządzenie nr 1/2003 w zakresie rozszerzenia jego zakresu na usługi kabotażu i międzynarodowe usługi trampowe. Zgodnie z tym rozporządzeniem, od 18.10.2008 r. wyłączenie grupowe przysługujące konferencjom żeglugowym nie będzie miało zastosowania, w związku z czym konferencje będą w pełni podlegały zasadom europejskiego prawa konkurencji, a w szczególności art. 81. W rezultacie państwa członkowskie będące członkami Konwencji UNCTAD nie będą od tego momentu w stanie wypełnić wynikających z niej zobowiązań, jak również żadne nowe państwo członkowskie nie będzie mogło do tej Konwencji przystąpić. Oznacza to, że rozporządzenie nr 954/79 stanie się bezprzedmiotowe i dlatego Komisja zaproponowała jego uchylenie.

Dnia 11.12.2007 r. Rada uchwaliła wspomniane Rozporządzenie nr 1490/2007³.

Wytyczne o zastosowaniu art. 81 Traktatu do usług transportu morskiego

W dniu 1.07.2008 r. Komisja opublikowała *Wytyczne o zastosowaniu europejskiego prawa konkurencji do sektora żeglugi morskiej*⁴. Ich celem ma być ułatwienie przewoźnikom morskim oceny zawieranych przez nich porozumień w świetle wspólnotowych reguł konkurencji.

Wytyczne określają zasady, jakimi będzie się kierować Komisja przy definiowaniu rynków i ocenie porozumień kooperacyjnych w sektorach usług transportu morskiego: sektorze żeglugi liniowej i sektorze żeglugi trampowej. Koncentruje się zwłaszcza na trzech grupach zagadnień, a mianowicie:

- 1) porozumieniach technicznych – Komisja potwierdza, że porozumienia techniczne, których wyłącznym przedmiotem lub skutkiem jest wprowadzanie usprawnień technicznych, nawiązywanie współpracy technicznej oraz wdrażanie standardów ochrony środowiska, z reguły nie ograniczają konkurencji i w konsekwencji pozostają zgodne z art. 81;

³ OJ 2007 L 332, z 18.12.2007 r., s. 1.

⁴ SEC(2008) 2151 final.

- 2) wymianie informacji pomiędzy konkurentami na rynku żeglugi liniowej i w ramach konsorcjów armatorskich – Komisja stwierdza, że wymiana informacji jest dozwolona, jeśli jest konieczna dla funkcjonowania usług żeglugowych; w ramach oceny Komisja będzie brała pod uwagę strukturę rynku, na którym dochodzi do wymiany informacji, charakter wymienianych informacji i jej ogólną dostępność;
- 3) porozumieniach horyzontalnych w żegludze trampowej – poza zakresem zakazu z art. 81 ust. 1 TWE pozostają, co do zasady, te porozumienia, których członkowie nie są faktycznymi ani potencjalnymi konkurentami, lub porozumienia, w ramach których konkurenci nie są w stanie indywidualnie świadczyć usługi lub usług objętych umową pulową. Pogłębionej analizy z punktu widzenia wpływu porozumienia na rynek właściwy wymaga natomiast ocena takiego porozumienia, którego przedmiotem jest ograniczenie konkurencji⁵. Komisja podsumowuje, że ze względu na zróżnicowany charakter tych porozumień analiza ich zgodności z regulacjami konkurencji powinna być przeprowadzana osobno dla każdego konkretnego przypadku.

Niebieska Księga na temat Zintegrowanej Polityki Morskiej w Unii Europejskiej

W dniu 10.10.2007 r. Komisja Europejska, Parlament Europejski, Rada, Komitet Społeczno-Gospodarczy i Komitet Regionów przyjęły wspólnie tzw. *Niebieską Księgę* pod tytułem „Zintegrowana Polityka Morska w Unii Europejskiej”. Zintegrowana polityka ma zmienić sposób kształtowania polityki i podejmowania decyzji w sektorach morskich, gdyż ma ona stworzyć odnośnym organom odpowiednie warunki do analizy relacji między poszczególnymi sektorami i obszarami politycznymi oraz do uwzględnienia tych relacji na wszystkich poziomach, tak by stworzyć wspólne instrumenty służące wykorzystaniu synergii i zapobieganiu konfliktom. Nowa polityka będzie się opierać na atutach Europy w obszarze badań naukowych w dziedzinie morza oraz w obszarze technologii i innowacji. Będzie ona zakorzeniona w strategii lizbońskiej na rzecz szybszego wzrostu gospodarczego oraz większej liczby miejsc pracy i ich lepszej jakości oraz w nadrzędnym zobowiązaniu UE, jakim jest zagwarantowanie, że wzrost gospodarczy nie odbywa się kosztem zrównoważonego stanu środowiska. W dołączonym „Planie działania” wymieniono konkretne przedsięwzięcia, które zostaną podjęte w najbliższym czasie i obejmą szerokie spektrum zagadnień, począwszy od transportu morskiego, a skończywszy na konkurencyjności przedsiębiorstw sektora morskiego, zatrudnieniu, badaniach naukowych, rybołówstwie i ochronie środowiska morskiego.

⁵ I. Zużewicz-Wiewiórowska, A.M. Nesterowicz, *Wyłączenie grupowe dla porozumień w transporcie morskim*, [w:] *Wyłączenia grupowe w Europejskim prawie konkurencji*, (red. T. Skoczny), Warszawa – w przygotowaniu.

Utworzenie nowej Grupy Roboczej w ramach Funduszu IOPC w celu zmiany Konwencji HNS i przygotowanie przez nią Protokołu zmieniającego Konwencję

Na posiedzeniu Zgromadzenia Funduszu IOPC w październiku 2007 r. w Londynie została podjęta decyzja o utworzeniu grupy roboczej (tzw. HNS Focus Group), której celem jest wprowadzenie zmian do Konwencji HNS (Międzynarodowej Konwencji o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkodę związaną z przewozem morską substancji niebezpiecznych i szkodliwych), przyjętej w 1996 r., ale wciąż nieobowiązującej ze względu na niewystarczającą liczbę ratyfikacji. Praca Grupy Roboczej ma dotyczyć następujących elementów Konwencji: wpłat na konto LNG (płynnych gazów naturalnych) w ramach przyszłego Funduszu HNS, definicji „odbiorcy” substancji oraz kwestii nieskładania raportów o importowanych substancjach przy ratyfikacji Konwencji i następnie co roku. Protokół został wstępnie opracowany i pierwsze dyskusje nad nim odbyły się na zjeździe organów Funduszu w marcu 2008 r. Proponuje się w nim trzy główne zmiany:

- 1) zwolnić odbiorców substancji HNS sprowadzanych w kontenerach od składania raportów co do sprowadzonej ilości, ze względu na trudność ustalenia dokładnych danych, a odszkodowanie w razie wypadku z udziałem kontenerowca będzie wypłacane z ogólnego konta Funduszu HNS przy nieco podwyższonym pułapie odpowiedzialności właściciela statku;
- 2) ujednoczyć definicję osoby odpowiedzialnej za wpłaty do Funduszu z tytułu transportu substancji LNG morzem – powinien być to, tak jak w innych wypadkach, pierwszy odbiorca substancji po jej wyładunku ze statku;
- 3) zawiesić prawo państwa–strony do otrzymania odszkodowania, jeżeli państwo to zalega z raportami do Funduszu o ilości substancji sprowadzanych do jego wybrzeży morzem – aż do uregulowania zaległych raportów.

Po ostatecznym uzgodnieniu planuje się przekazanie tekstu do Komitetu Prawnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej jesienią 2008 r. w celu zorganizowania Konferencji Dyplomatycznej w 2009 r.

Opinia Rzecznika Generalnego i wyrok ETS w sprawie C-440/05 Komisja przeciwko Radzie w sprawie stwierdzenia nieważności decyzji ramowej Rady 2005/667/WSiSW w sprawie wzmocnienia uregulowań prawnokarnych w celu egzekwowania przepisów dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków

W dniu 8.12.2005 r. Komisja wniosła do Trybunału Sprawiedliwości skargę o stwierdzenie nieważności decyzji ramowej Rady 2005/667/WSiSW z 12.07.2005 r. w sprawie wzmocnienia uregulowań prawnokarnych w celu egzekwowania przepisów dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków. Zdaniem Komisji podstawa prawna tej decyzji była niewłaściwa.

W postępowaniu w niniejszej sprawie Komisja nawiązała do wyroku Trybunału z 13.09.2005 r. (sprawa C-176/03), w którym Trybunał stwierdził nieważność decyzji ramowej Rady 2003/80/WSiSW z 27.01.2003 r. w sprawie ochrony środowiska poprzez prawo karne ze względu na fakt, że decyzja została przyjęta poza wspólnotowymi ramami prawnymi. W wyroku tym Trybunał uznał, że w kompetencjach Wspólnoty leży zobowiązanie państw członkowskich do sankcjonowania karnie czynów, które zostały określone w decyzji ramowej.

W związku z tym 28.06.2007 r. Rzecznik Generalny zaproponował uchylić decyzję ramową 2005/667/WSiSW. Mimo że sankcje karne normalnie znajdują się w zakresie trzeciego filaru, to jego zdaniem te sankcje karne, których celem jest zapewnienie efektywnego funkcjonowania wspólnych polityk z pierwszego filaru, wchodzą również w zakres pierwszego filaru. Dlatego to Komisja ma inicjatywę ustawodawczą odnośnie do takich sankcji i mogą być one przyjęte w formie dyrektywy.

W dniu 23.10.2007 r. ETS wydał wyrok, w którym stwierdził nieważność decyzji ramowej w całości. Trybunał zgodził się z Rzecznikiem Generalnym, że jeżeli weźmie się pod uwagę jej cel i treść, decyzja ramowa zmierza głównie do poprawy bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska. Przepisy tej decyzji nakładające na państwa członkowskie obowiązek penalizacji określonych zachowań mogły w związku z tym zostać przyjęte w ważny sposób na podstawie traktatu WE – na przykład w formie dyrektywy na podstawie inicjatywy ustawodawczej Komisji i z udziałem Parlamentu Europejskiego. Jeżeli natomiast chodzi o określenie **rodzaju i wymiaru** stosowanych sankcji karnych, Trybunał stwierdził, że nie leży to w kompetencji Wspólnoty, tak więc te elementy nie mogą znajdować się w projektach legislacyjnych przedstawionych przez Komisję. Z drugiej strony, rodzaj i wymiar sankcji mogą zostać określone przez Radę w decyzji ramowej.

Opinia Rzecznika Generalnego w sprawie C-308/06 Lloyd's Register, Intertanko, Intercargo, the International Salvage Union i Greek Shipping Co-operation Committee przeciwko British Secretary of State for Transport

Rozprawa o stwierdzenie niezgodności z prawem (a w szczególności z Konwencją o prawie morza (UNCLOS) i Konwencją MARPOL) dyrektywy 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 7.09.2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w razie naruszenia prawa odbyła się w Luksemburgu 25.09.2007 r.

Rzecznik Generalny Kokott wydała swoją opinię w dniu 20.11.2007 r. Nie znalazła ona elementów, które prowadziłyby do uznania dyrektywy za niezgodną z prawem.

W odpowiedzi na pytania dotyczące kwestii, czy można obciążyć kapitana i członków załogi odpowiedzialnością karną za zrzuty do morza, dokonane – zgodnie z dyrektywą – **umyślnie, przez niedbalstwo lub na skutek poważnego zaniedbania**, podczas gdy Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu

morza przez statki MARPOL 1973/78 mówi jedynie o odpowiedzialności za **winę umyślną lub działanie lekkomyślne oraz ze świadomością, że szkoda może nastąpić**, rzecznik zaproponowała, aby „niedbalstwo i poważne zaniedbanie” interpretować tak jak „działanie lekkomyślne oraz ze świadomością, że szkoda może nastąpić” w rozumieniu Konwencji MARPOL, gdy zrzutu dokonano na obszarze morza pełnego lub wyłącznej strefy ekonomicznej. Jeżeli natomiast zrzutu dokonano na obszarze morza terytorialnego, Rzecznik zgadza się z możliwością surowszej interpretacji „niedbalstwa i poważnego zaniedbania”. Wyjaśnia to tym, że MARPOL sama nie obowiązuje Wspólnoty, gdyż Wspólnota nie jest jej stroną. Może ją jedynie obowiązywać w takim zakresie, w jakim gwarantuje ją Konwencja o prawie morza (UNCLOS), którą Wspólnota ratyfikowała. Na tej podstawie MARPOL obowiązuje Wspólnotę jedynie w zakresie dotyczącym pełnego morza i specjalnej strefy ekonomicznej, ale nie w zakresie morza terytorialnego, gdyż tego UNCLOS nie dotyczy. Rzecznik uważa również, że działania podjęte przez Wspólnotę są proporcjonalne do celu ochrony środowiska i znajdują swoje oparcie w Konwencji UNCLOS, z tego też względu nie ograniczają prawa nieszkodliwego przepływu. Wreszcie w odniesieniu do pytania, czy pojęcie „poważne zaniedbanie” w art. 4 dyrektywy narusza zasadę pewności prawnej, Rzecznik stwierdziła, że pojęcie lekkomyślności i zaniedbania istnieje w każdym systemie prawnym państw członkowskich UE, a ponadto – za względu na to, że w tym wypadku przepisy dyrektywy nie są wystarczająco precyzyjne – to właśnie do samych państw członkowskich należy stosowanie tego pojęcia w sposób zapewniający pewność prawną.

Opinia rzecznika generalnego i wyrok ETS w sprawie C-438/05

The International Transport Workers' Federation oraz

The Finnish Seamen's Union

Viking Line, fińska spółka promowa, jest właścicielem promu „Rosella”, pływającego pod fińską banderą między Tallinem a Helsinkami. Załogę stanowią członkowie związku zawodowego Fińska Unia Marynarzy (FSU), która jest częścią Międzynarodowej Federacji Pracowników Transportu (ITF). Ponieważ eksploatacja promu przynosiła straty, w październiku 2003 r. Viking Line postanowiła zmienić jego banderę i zarejestrowała go w Estonii. Miało to umożliwić spółce zatrudnienie niżej opłacanej załogi estońskiej, a przez to – wpłynąć na pozycję konkurencyjną w stosunku do estońskich promów obsługujących tę samą trasę. Projektowi zmiany bandery sprzeciwiła się FSU. W listopadzie 2003 r., na wniosek FSU, ITF przesłała wszystkim swoim członkom okólnik stwierdzający, że odnośnie do zmian bandery promu „Rosella” prawo do negocjacji z właścicielem przysługuje jedynie FSU. Należące do federacji związki zostały wezwane do niepodejmowania negocjacji z Viking Line pod sankcją wykluczenia z ITF. W konsekwencji uniemożliwiło to Viking Line prowadzenie rozmów z Estonian Union.

W grudniu 2003 r., w związku z groźbą strajku FSU, Viking Line zgodziła się powiększyć załogę „Roselli” oraz nie rozpoczynać do końca lutego 2005 r. działań zmierzających do zmiany bandery. ITF nie odwołała okólnika, dlatego też – ponieważ w dalszym ciągu planowana jest zmiana bandery „Roselli” – Viking Line wystąpiła do sądów angielskich (w Anglii znajduje się siedziba ITF) o uchylenie okólnika i ochronę praw przysługujących jej w związku ze swobodą przemieszczania się, tak by możliwa była zmiana bandery⁶.

W dniu 23.11.2005 r. rozpatrujący sprawę brytyjski Court of Appeal skierował do Trybunału pytania prejudycjalne dotyczące zastosowania w tej sprawie traktatowych zasad swobody przedsiębiorczości w celu ustalenia, czy zbiorowe działanie związku zawodowego lub zrzeszenia związków zawodowych przeciwko przedsiębiorcy stanowi ograniczenie swobody przemieszczania się.

Dnia 23.05.2007 r. rzecznik generalny Poiares Maduro wydał opinię, w której stwierdził, że interes publiczny związany z polityką społeczną i prawami podstawowymi może uzasadniać pewne ograniczenia swobód traktatowych, jednakże nie oznacza to, że Traktat automatycznie nie obejmuje działań podejmowanych w tych obszarach. Działania zbiorowe związków zawodowych, których skutkiem jest podział rynku pracy i które uniemożliwiają zatrudnienie marynarzy z określonych państw członkowskich UE, naruszają bowiem zasadę niedyskryminacji, na której opiera swoje działanie wspólny rynek. Zdaniem rzecznika jest więc dopuszczalne, aby związki zawodowe podejmowały działania mające na celu ograniczenie prawa przedsiębiorczości przedsiębiorstwa, które ma zamiar przenieść swoją siedzibę do innego państwa członkowskiego. Natomiast niedopuszczalne jest, już po zmianie siedziby, uniemożliwianie zgodnego z prawem świadczenia usług w jednym państwie członkowskim przez przedsiębiorstwo, które ma siedzibę w innym państwie członkowskim. Ponadto, rzecznik zgadza się z opinią, że związki zawodowe mogą stosować działania zbiorowe jako środki poprawy warunków zatrudnienia marynarzy we Wspólnocie. Działania te jednakże nie mogą prowadzić do ochrony interesów niektórych związków kosztem interesów innych związków – w tym wypadku związki zawodowe nie mogą być **zobowiązane** do wspierania określonych działań federacji międzynarodowej związków, muszą mieć przynajmniej **swobodę wyboru** co do tego, czy chcą w nich uczestniczyć.

W dniu 11.12.2007 r. Europejski Trybunał Sprawiedliwości wydał wyrok, w którym stwierdził, że normy traktatowe dotyczące swobody przedsiębiorczości znajdują zastosowanie do działań zbiorowych podjętych przez związek zawodowy lub zrzeszenie związków zawodowych. W konsekwencji niezgodne z Traktatem jest działanie związków mające na celu skłonienie przedsiębiorcy do zawarcia układu zbiorowego, którego treść spowoduje, że nie będzie on mógł skorzystać z tej swobody. Trybunał potwierdził, że w kontekście układu regulującego w sposób zbiorowy pracę najemną, postanowienia dotyczące swobody przedsiębiorczości przyznają prywatnemu przedsiębiorcy prawa, na które

⁶ Newsletter ETS, Wydział ds. kontaktów z mediami i informacji.

ten może się powoływać przeciwko związkowi zawodowemu lub zrzeszeniu związków zawodowych wykorzystujących uprawnienia autonomiczne, związane ze swobodą działalności związkowej, negocjowaniem z pracodawcami lub organizacjami pracodawców warunków pracy i wynagrodzenia pracowników.

W niniejszej sprawie ustalono, że działania zbiorowe, takie jak planowane przez FSU, powodują, że korzystanie przez Viking Line z prawa do swobodnego prowadzenia działalności gospodarczej staje się mniej atrakcyjne, a nawet bezcelowe. Takie ograniczenia mogą być dopuszczalne jedynie do osiągnięcia słusznego celu, jak np. ochrona pracowników. Do sądu krajowego należy więc zbadać, czy stanowiska pracy lub warunki pracy byłyby rzeczywiście narażone na ryzyko lub poważnie zagrożone oraz czy działanie zbiorowe podjęte przez ten związek zawodowy jest odpowiednie do zapewnienia realizacji tego celu i nie wykracza poza to, co jest konieczne do jego osiągnięcia⁷.

Wyrok New York District Court (USA) w sprawie Królestwo Hiszpanii przeciwko towarzystwu klasyfikacyjnemu American Bureau of Shipping w związku z wypadkiem tankowca „Prestige” (2.01.2008 r.)

Hiszpania wniosła sprawę cywilną przeciwko towarzystwu klasyfikacyjnemu American Bureau of Shipping (ABS) do amerykańskiego sądu w Nowym Jorku (New York District Court) o odszkodowanie za zanieczyszczenie wybrzeża Galicji w wyniku zatonięcia tankowca „Prestige” w listopadzie 2002. Jej zdaniem ABS ponosiło częściowo odpowiedzialność za wypadek w związku z niedokładną inspekcją statku na potrzeby klasyfikacji.

Zgodnie z Konwencją CLC (Konwencją o odpowiedzialności cywilnej za szkody olejowe, 1992) roszczenia o odszkodowanie z tytułu szkody olejowej można wnosić jedynie do właściciela statku. Jest to zabieg znany jako „kanalizacja odpowiedzialności”. Roszczeń nie można wnosić do innych osób, np. do czarterującego, agenta właściciela statku, członków załogi, pilota lub innych osób, które świadczyły usługi dla statku, nie będąc członkami załogi. Jedynie właściciel statku może ewentualnie – po zaspokojeniu skierowanych do niego roszczeń – zwrócić się do nich z roszczeniem zwrotnym. W celu uniknięcia kanalizacji odpowiedzialności Hiszpania wniosła skargę przeciwko towarzystwu klasyfikacyjnemu do sądu amerykańskiego, mając nadzieję, że sąd ten nie będzie czuł się związany przepisami Konwencji CLC, której USA nie są stroną.

Zgodnie z Konwencją CLC roszczenia odszkodowawcze powinny być wnoszone jedynie do sądów państw–stron Konwencji, jeżeli szkoda wydarzyła się (przynajmniej między innymi) również na terytorium jakiegokolwiek państwa–strony. Z tego względu w dniu 2.01.2008 r. sąd nowojorski zdecydował – mimo nieprzynależności USA do Konwencji – o braku jurysdykcji zgodnie z jej przepisami. Wskazał Hiszpanii, że powinna wnieść swoje roszczenia do sądu państwa–strony i ponadto, że zgodnie z zasadą kanalizacji odpowiedzialności

⁷ Komunikat Prasowy ETS nr 88/07 z 11.12.2007 r.: <http://www.curia.europa.eu/en/actu/activites/index.htm>

nie powinna wnosić roszczeń przeciwko towarzystwu klasyfikacyjnemu, które – zgodnie z terminologią Konwencji – „nie będąc członkiem załogi świadczyło usługi dla statku” i stąd jest objęte wyłączeniem związanym z kanalizacją odpowiedzialności na właścicielu statku. Hiszpania wniosła odwołanie.

Wyrok Tribunal de Grande Instance w Paryżu w sprawie Republika Francuska przeciwko piętnastu oskarżonym w związku z wypadkiem tankowca „Erika” (16.01.2008 r.)

Republika Francuska wniosła do sądu w Paryżu sprawę karną związaną z odpowiedzialnością za wypadek tankowca „Erika” u wybrzeży Bretanii w grudniu 1999 r. Oskarżenie było skierowane przeciwko następującym osobom fizycznym i prawnym:

- Savarese – właściciel statku,
- Pollara – armator statku,
- zarządzający przedsiębiorstwem szwajcarskim i jego oddziałem na Bahamach, które czarterowały statek na czas,
- Mathur – kapitan statku,
- RINA – towarzystwo klasyfikacyjne, które udzieliło „Erice” certyfikatu, i osoby pełniące funkcje zarządzające w RINIE,
- TOTAL – przedsiębiorstwo paliwowe, które zacarterowało statek, i osoby pełniące funkcje zarządzające w TOTALu,
- trzech oficerowie marynarki francuskiej, którzy w dzień wypadku pełnili służbę obserwacyjną.

Oskarżenie składało się z następujących elementów:

- spowodowanie zanieczyszczenia francuskich wód terytorialnych i wewnętrznych,
- narażenie osób trzecich na niebezpieczeństwo,
- udział w narażeniu osób trzecich na niebezpieczeństwo,
- brak udziału w zwalczaniu zanieczyszczenia.

Pierwszy element oskarżenia jest oparty na francuskiej ustawie nr 83-583 z 5.07.1983 r. (ze zmianami), która wprowadza do prawa francuskiego Konwencję MARPOL (choć pod pewnymi względami jest surowsza od tej konwencji). Zgodnie z tą ustawą wina nieumyślna jest wystarczająca do ustalenia odpowiedzialności karnej za zanieczyszczenie wód terytorialnych i wewnętrznych. Po zbadaniu sprawy sąd uznał winnymi właściciela statku (Savarese’a), armatora (Pollarę), towarzystwo klasyfikacyjne RINA oraz firmę TOTAL. Właściciel i armator statku ograniczyli zakres niezbędnych napraw tankowca we wrześniu 1999 r., aby zaoszczędzić na wydatkach. Towarzystwo klasyfikacyjne było niedbałe w trakcie inspekcji klasyfikacyjnej, gdyż zignorowało widoczne ślady korozji. TOTAL był również niedbały i nieostrożny podejmując decyzję o zacarterowaniu „Eriki”, ze względu na to, że nie spełniała ona nawet wymagań jego własnej służby vetingowej. „Erika” pływała w przeszłości pod ośmioma nazwami i trzema flagami oraz trzykrotnie zmieniała towarzystwo

klasyfikacyjne – to powinno być wzbudzić podejrzenia czarterującego co do jakości statku.

Sąd skazał właściciela i armatora statku na grzywny w wysokości 75 tys. euro (najwyższa grzywna, jaką można nałożyć na osobę fizyczną zgodnie z wyżej wspomnianą ustawą), a RIN i TOTAL na grzywny w wysokości 375 tys. euro (najwyższa grzywna, jaką można nałożyć na osobę prawną). Oskarżenia w stosunku do pozostałych osób zostały oddalone, podobnie jak i pozostałe trzy elementy oskarżenia (wymienione powyżej) w stosunku do wszystkich oskarżonych.

Ponadto, w ramach tego samego postępowania wniesiono wiele roszczeń cywilnych o odszkodowanie z tytułu zanieczyszczenia. Roszczenia zostały wniesione przez Skarb Francuski z tytułu poniesionych kosztów, przez osoby fizyczne (głównie rybaków) z tytułu szkód materialnych i moralnych oraz przez związki zawodowe i organizacje pozarządowe aktywne w dziedzinie ochrony środowiska (np. Liga Ochrony Ptactwa, Greenpeace France *etc.*) z tytułu szkód materialnych i tzw. szkody ekologicznej. Zgodnie z art. 121.3 francuskiego kodeksu postępowania karnego stowarzyszenia mogą uczestniczyć w postępowaniu karnym jako strony cywilne oraz wnosić roszczenia o odszkodowanie, jeżeli reprezentują bezpośrednio lub pośrednio interesy, które ucierpiały w wyniku zdarzenia, za które oskarżony został uznany za winnego na mocy prawa karnego. Ponadto, na mocy art. 142.2 francuskiego kodeksu prawa ochrony środowiska, stowarzyszenia i organizacje reprezentujące interesy z dziedziny ochrony środowiska mają prawo do odszkodowania za tzw. szkodę ekologiczną, tj. z tytułu samego faktu, że środowisko zostało zanieczyszczone.

Z tego względu sąd obciążył oskarżonych (Savarese'a, Pollarę, RINA i TOTAL) solidarną odpowiedzialnością o wypłacenie odszkodowań w łącznej wysokości ponad 192 mln euro stronom cywilnym z tytułu szkód materialnych i moralnych oraz z tytułu szkody ekologicznej.

Strony odpowiedzialne wniosły odwołanie.

Wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-89/07 Komisja przeciwko Republice Francuskiej

W dniu 11.03.2008 r. ETS orzekł, że francuskie przepisy prawne – w zakresie, w jakim zawierają wymóg obywatelstwa francuskiego w celu sprawowania stanowisk kapitanów i pierwszych oficerów na wszystkich statkach pływających pod francuską banderą – nie są zgodne z przepisami prawa wspólnotowego w zakresie swobody przepływu pracowników, zgodnie z wykładnią Trybunału dokonaną w wyrokach z 30.09.2003 r. w sprawie *C-405/01 Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española* oraz w sprawie *C-47/02 Anker i in.* Taki wymóg obywatelstwa może być stosowany tylko wobec stanowisk kapitanów i pierwszych oficerów, które wiążą się faktycznie ze stałym wykonywaniem prerogatyw władzy publicznej.

*Opinia Rzecznika Generalnego ETS w sprawie C-188/07
gmina Mesquer przeciwko Total France SA and Total International Ltd*

Francuski Sąd Kasacyjny wniósł do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości zapytanie prejudycjalne w sprawie wniesionej przez bretońską gminę Mesquer przeciwko przedsiębiorstwu TOTAL o zwrot poniesionych przez gminę kosztów czyszczenia plaż po wypadku tankowca „Erika” u wybrzeży Bretanii w 1999 r. Gmina powołała się na art. 15 dyrektywy Rady nr 75/442/EWG z dnia 15.07.1975 r. w sprawie odpadów⁸, zgodnie z którym ostatni posiadacz lub poprzedni posiadacz odpadów oraz producent produktu, z którego pochodzą odpady, powinni ponieść koszt unieszkodliwienia odpadów zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci”. Gmina dowodziła, że olej wylany do morza i wyrzucony na brzegi jest odpadem i że TOTAL, jako producent i przewoźnik, powinien ponieść koszty neutralizacji zanieczyszczenia. W dniu 13.03.2008 r. Rzecznik Generalny Kokott przedstawiła swoją opinię w niniejszej sprawie.

Sąd referujący zadał trzy pytania. W pierwszym zastanawiał się, czy ciężki olej, jako wynik przetwarzania rafineryjnego, może być uznany za „odpad” w rozumieniu wspomnianej dyrektywy. Rzecznik Generalna zaproponowała odpowiedzieć na to pytanie negatywnie, gdyż olej ciężki spełnia wymagania nabywcy i jest zazwyczaj zakupowany z myślą o wykorzystaniu (np. w elektrowniach), a nie z myślą o wyrzuceniu. Tak więc nie może być uznany za odpad.

W drugim pytaniu sąd francuski się zastanawiał, czy olej, który wyciekł do morza ze statku w wyniku wypadku morskiego, może być uznany za „odpad”. Rzecznik Generalna zaproponowała odpowiedzieć twierdząco – ze względu na to, że olej jest zmieszany z wodą i różnego rodzaju zanieczyszczeniami, nie spełnia on już swojego celu i z powodu praktycznej niemożliwości przywrócenia mu poprzedniego stanu jego posiadacz najprawdopodobniej będzie chciał się substancji pozbyć. W takiej sytuacji może być ona więc uznana za „odpad” w rozumieniu dyrektywy.

Trzecie pytanie sądu dotyczyło kwestii, czy można uznać przedsiębiorstwo TOTAL za „producenta produktu”, „ostatniego posiadacza” lub „poprzedniego posiadacza” odpadu w rozumieniu art. 15 dyrektywy, a więc czy w związku z tym ma on obowiązek pokryć koszty związane z zanieczyszczeniem. Rzecznik Generalna zgodziła się z hipotezą, że TOTAL FRANCE był producentem produktu, a TOTAL INTERNATIONAL jako przewoźnik – jego posiadaczem w rozumieniu dyrektywy, tak więc teoretycznie mogliby być oni odpowiedzialni na podstawie zasady „zanieczyszczający płaci” zawartej w art. 15 dyrektywy. Kwestia ich odpowiedzialności musi być jednakże interpretowana nie tylko na podstawie dyrektywy, ale także na podstawie zasad Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanie-

⁸ Dz.U. L 194 z 25.7.1975 r., s. 39–41 (polskie wydanie specjalne: rozdz. 15, t. 1, s. 23), uaktualniona Decyzją Komisji z 24.05.1996 r. dostosowującą załączniki IIA i IIB do dyrektywy Rady 75/442/EWG w sprawie odpadów, Dz.U. L 135 z 6.06.1996 r., s. 32–34 (polskie wydanie specjalne: rozdz. 15, t. 3, s. 59).

czyszczeniem olejami (tzw. Konwencji CLC) z 1992 r. Interpretacja art. 15 dyrektywy musi więc być taka, aby nie doprowadzić Francji do nieszanowania zaciągniętych przez nią zobowiązań międzynarodowych na mocy wspomnianej konwencji, w szczególności biorąc pod uwagę polityczny konsensus na forum międzynarodowym co do zasad odpowiedzialności cywilnej za szkody olejowe. Dlatego Rzecznik Generalna zaproponowała, aby ETS zapewnił sąd francuski, że kanalizacja odpowiedzialności do właściciela statku na podstawie Konwencji CLC i ograniczenie jego maksymalnej odpowiedzialności nie jest niezgodne z zasadą „zanieczyszczający płaci”.

Propozycja zmiany dyrektywy 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa⁹

W październiku 2007 r. ETS stwierdził w sprawie C-440/05 Komisja przeciwko Radzie nieważność decyzji ramowej Rady 2005/667/WSiSW w sprawie wzmocnienia uregulowań prawno-karnych w celu egzekwowania przepisów dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków. Decyzja ta miała uzupełniać dyrektywę 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7.09.2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w razie naruszenia prawa. Dyrektywa dotyczy naruszeń administracyjnych, a decyzja – przestępstw w rozumieniu prawa karnego w odniesieniu – w przypadku obu tekstów – do zanieczyszczenia morza. Trybunał uznał, że pewne elementy decyzji nie należały do trzeciego, ale do pierwszego filara, tak więc powinny być zostać uchwalone na podstawie inicjatywy Komisji i w formie dyrektywy. W celu wypełnienia pustki po stwierdzeniu nieważności decyzji Komisja przedstawiła więc, w dniu 11.03.2008 r., propozycję zmiany dyrektywy 2005/35. Propozycja ta inkorporuje do tekstu dyrektywy te elementy, których poprzednio dotyczyła decyzja i które – zdaniem ETS – należały do pierwszego filara:

- obowiązek uznania przez prawo państw członkowskich zrzutów do morza dokonanych umyślnie, przez niedbalstwo lub na skutek poważnego zaniedbania za **przestępstwa** w rozumieniu prawa karnego;
- zapewnienie, że osoby fizyczne odpowiedzialne za takie zrzuty będą podlegały karom prawa karnego;
- zapewnienie możliwości obarczenia odpowiedzialnością i nałożenia kar (choć niekoniecznie prawa karnego) na osoby prawne, jeżeli przestępstwo zostało popełnione na ich korzyść tak przez osobę fizyczną indywidualnie, jak i osobę fizyczną działającą jako organ osoby prawnej.

Po przyjęciu dyrektywy państwa członkowskie będą miały 6 miesięcy na dostosowanie swojego ustawodawstwa.

⁹ COM(2008) 134 final.