

Bruksela, 4 lipca 2023 r.
(OR. en)

11378/23

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0195(NLE)

JUSTCIV 96
CONSOM 261
MARE 15
COMER 89
RELEX 837

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	30 czerwca 2023 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2023) 343 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DECYZJI RADY w sprawie podpisania w imieniu Unii Europejskiej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie skutków międzynarodowych sądowej sprzedaży statków przyjętej w dniu 7 grudnia 2022 r. przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych w Nowym Jorku

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2023) 343 final.

Zał.: COM(2023) 343 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 30.6.2023 r.
COM(2023) 343 final

2023/0195 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

**w sprawie podpisania w imieniu Unii Europejskiej Konwencji Narodów Zjednoczonych
w sprawie skutków międzynarodowych sądowej sprzedaży statków przyjętej w dniu 7
grudnia 2022 r. przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych w Nowym Jorku**

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Transport morski odgrywa kluczową rolę w dziedzinie handlu międzynarodowego – szacunkowo ponad 90 % towarów będących przedmiotem wymiany handlowej na szczeblu światowym przewozi się drogą morską. Z tego powodu statki są dla światowego handlu niezbędne. Dlatego też, jako że transport statkiem jest najtańszym rodzajem transportu, nie ulega wątpliwości, że przewóz towarów drogą morską ma kluczowe znaczenie dla rozwoju gospodarczego na świecie. Z drugiej strony w kwestiach dotyczących międzynarodowego przewozu towarów drogą morską często pojawiają się trudności natury prawnej wynikające z braku harmonizacji przepisów na szczeblu międzynarodowym.

Obecnie w większości państw, w tym w państwach członkowskich UE, sądy mają prawo nakazać sprzedaż statku w celu zaspokojenia roszczenia wniesionego przeciwko statkowi lub armatorowi. Takie roszczenie zwykle wnosi się w celu zajęcia statku obciążonego hipoteką morską (w przypadku zwłoki w spłacie) lub w celu wyegzekwowania zastawu morskiego na statku. Procedura sprzedaży sądowej jest zazwyczaj poprzedzona zajęciem statku. Podczas gdy społeczność międzynarodowa osiągnęła istotny postęp w harmonizacji przepisów dotyczących zajmowania statków, znacznie mniejszy postęp osiągnięto w harmonizacji przepisów dotyczących sądowej sprzedaży statków, która nadal podlega bardzo zróżnicowanym przepisom krajowym. Sytuacja ta uległa zmianie wraz z przyjęciem 7 grudnia 2022 r. **Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie skutków międzynarodowych sądowej sprzedaży statków („konwencja pekińska o sądowej sprzedaży statków”, „konwencja”)**¹.

Konwencja ta, przyjęta pod auspicjami Komisji Narodów Zjednoczonych do spraw Międzynarodowego Prawa Handlowego („UNCITRAL”), która jest organem ustanowionym przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych i jemu podległym, może przyczynić się do promowania pewności prawa i przewidywalności na poziomie międzynarodowym i europejskim dzięki stworzeniu jednolitego systemu regulującego skutki międzynarodowe sądowej sprzedaży statków.

Przyjęcie tej konwencji, akceptowalnej dla państw o różnych systemach prawnych, społecznych i gospodarczych, uzupełniłoby obowiązujące międzynarodowe ramy prawne dotyczące przewozu towarów drogą morską i żeglugi oraz przyczyniłoby się do rozwoju harmonijnych międzynarodowych stosunków gospodarczych. Oczekuje się, że konwencja ta zapewni ochronę prawną osobom nabywającym statki w drodze sprzedaży sądowej i jednocześnie zabezpieczy interesy właścicieli statków i wierzycieli. Ochronę tę gwarantują zawarte w konwencji jednolite przepisy sprzyjające rozpowszechnianiu informacji o przyszłej sprzedaży sądowej wśród zainteresowanych stron oraz nadające międzynarodowe skutki sądowej sprzedaży statków sprzedawanych bez hipoteki oraz wszelkich obciążeń, w tym do celów rejestracji statków².

Oznacza to, że zainteresowane strony z UE, a w szczególności potencjalni nabywcy statków, mogłyby korzystać z niezbędnej i odpowiedniej ochrony, co z kolei wzmocniłoby międzynarodowy handel morski. Dzięki zapewnieniu określonych gwarancji i wymaganego poziomu jednolitości, przejrzystości i pewności prawa, a tym samym umożliwieniu

¹ A/RES/77/100: Konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie skutków międzynarodowych sądowej sprzedaży statków.

² Zob. preambuła do konwencji pekińskiej o sądowej sprzedaży statków.

swobodnego obrotu zakupionym statkiem, konwencja mogłaby wywrzeć pozytywny wpływ na cenę sprzedaży statku, której nie trzeba by było pomniejszać w celu uwzględnienia ryzyka prawnego. Przyniesie to korzyści wszystkim powiązanym stronom, w tym wierzycielom. Ponadto instrument ten mógłby zapewnić unijnym instytucjom finansowym większą pewność przy finansowaniu statków, ponieważ koszt ich zakupu zasadniczo pokrywany jest ze środków uzyskanych w rezultacie ustanowienia hipoteki morskiej, w ramach której głównym zabezpieczeniem spłaty wierzytelności na rzecz instytucji finansowej jest sam statek. Omawiana konwencja mogłaby również zaspokoić potrzeby handlowe sektora morskiego i sektora finansowego, czym przyczyni się do dalszego wzmacniania rynku finansowego UE.

Unia Europejska nieustannie stara się wspierać wielostronne instrumenty, które leżą u podstaw rozwoju handlu z uwagi na zwiększanie pewności prawa i które będą promować silniejszą pozycję Europy na świecie. Komisja, reprezentująca UE mającą status obserwatora w UNCITRAL, była zatem aktywnie zaangażowana w proces negocjacji konwencji w celu jej ewentualnego podpisania i ratyfikacji tego przyszłego systemu międzynarodowego. Na podstawie mandatu obejmującego wytyczne negocjacyjne³, udzielonego Komisji Europejskiej przez Radę, Komisja reprezentowała interesy UE podczas procesu negocjacyjnego w UNCITRAL.

Konwencja pekińska o sądowej sprzedaży statków została przyjęta w grudniu 2022 r. i będzie otwarta do podpisu, ratyfikacji lub przystąpienia do ostatniego kwartału 2023 r. Jeśli UE podpisze tę konwencję zgodnie z propozycją Komisji (a następnie ją ratyfikuje), konwencja ta nada międzynarodowe skutki sądowej sprzedaży statków sprzedawanych bez hipoteki ani jakichkolwiek obciążeń, w tym do celów rejestracji statków, między państwami członkowskimi UE, które ją podpiszą i ratyfikują, oraz między państwami członkowskimi UE a innymi umawiającymi się państwami konwencji.

Państwa członkowskie powinny podpisać konwencję po jej podpisaniu przez Unię.

Niniejszy wniosek jest zgodny z celami Komisji określonymi w wytycznych politycznych dla Komisji Europejskiej (2019–2024)⁴, w szczególności w odniesieniu do priorytetu „Silniejsza pozycja Europy na świecie”⁵. Jest to zgodne z zobowiązaniem Unii do wielostronności w stosunkach międzynarodowych i prawdopodobnie zachęci inne kraje i partnerów handlowych UE do przystąpienia do konwencji pekińskiej o sądowej sprzedaży statków.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Od chwili wejścia w życie Traktatu z Lizbony kwestie związane ze współpracą sądową w sprawach cywilnych i handlowych są regulowane przepisami art. 81 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). W art. 81 ust. 2 lit. a) TFUE przewidziano środki mające na celu zapewnienie „wzajemnego uznawania i wykonywania przez państwa członkowskie orzeczeń sądowych i pozasądowych”, natomiast art. 81 ust. 2 lit. c) TFUE dotyczy zgodności norm mających zastosowanie w państwach członkowskich w przypadku sporów o właściwość, z uwzględnieniem np. sporów dotyczących powództw o unieważnienie lub zawieszenie sądowej sprzedaży statku. Przepisy art. 81 ust. 2 lit. b) dotyczą „transgranicznego doręczania i zawiadamiania o aktach sądowych i pozasądowych”. Ponadto

³ Zob. nota do punktu I/A posiedzenia Rady ds. wymiaru sprawiedliwości i spraw wewnętrznych (nr 9711/22) z 9 i 10 czerwca 2022 r. oraz projekt decyzji Rady (nr 9026/22) upoważniającej do rozpoczęcia negocjacji w sprawie Konwencji o międzynarodowych skutkach sądowej sprzedaży statków w ramach UNCITRAL.

⁴ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024_pl

⁵ Przy jednoczesnym wspieraniu celów głównych kategorii „Gospodarka, która służy ludziom” oraz „Nowy impuls dla demokracji europejskiej”.

celem art. 81 ust. 2 lit. e) jest zapewnienie „skutecznego dostępu do wymiaru sprawiedliwości”.

Zgodnie z celem polityki polegającym na ułatwieniu dostępu do wymiaru sprawiedliwości, w szczególności poprzez przyjęcie (i) przepisów dotyczących właściwości sądów oraz (ii) przepisów regulujących kwestie związane z procedurą szybkiego i prostego uznawania i wykonywania orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych wydawanych w państwach członkowskich, Parlament Europejski i Rada przyjęli rozporządzenie (UE) nr 1215/2012 w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (wersja przekształcona)⁶. Przepisy niniejszego rozporządzenia pozwalają rozstrzygnąć, które państwo członkowskie ma jurysdykcję do rozstrzygnięcia sporu cywilnego i handlowego, w którym występuje element międzynarodowy. Niniejsze rozporządzenie stanowi również, że orzeczenia wydane w jednym państwie członkowskim muszą być uznawane w pozostałych państwach członkowskich bez potrzeby przeprowadzania specjalnego postępowania i że orzeczenia oraz dokumenty urzędowe wydane w państwie członkowskim i wykonalne w tym państwie muszą być wykonalne w innym państwie członkowskim bez potrzeby stwierdzania ich wykonalności. W niniejszym rozporządzeniu przewidziano również dwa formularze: zaświadczenie dotyczące orzeczenia i zaświadczenie dotyczące dokumentu urzędowego lub ugody sądowej.

Ponadto UE dysponuje dobrze rozwiniętym wewnętrznym systemem regulującym transgraniczne doręczanie dokumentów sądowych i pozasądowych między państwami członkowskimi. System doręczania dokumentów, który obowiązuje od maja 2001 r., obejmuje – obok innych metod – procedurę doręczania dokumentów za pośrednictwem wyznaczonych „jednostek przekazujących” i „jednostek przyjmujących” bez konieczności korzystania z kanałów konsularnych i dyplomatycznych. System współpracy sądowej w zakresie doręczania dokumentów unowocześniło przyjęcie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1784 z dnia 25 listopada 2020 r. dotyczącego doręczania w państwach członkowskich dokumentów sądowych i pozasądowych w sprawach cywilnych lub handlowych⁷. W rozporządzeniu tym przyjęto nowe przepisy mające na celu poprawę efektywności i tempa przeprowadzania postępowań sądowych dzięki cyfryzacji i wykorzystaniu nowoczesnej technologii, co ma w ostatecznym rozrachunku poprawić dostęp do wymiaru sprawiedliwości i zapewnić poszanowanie prawa stron do rzetelnego procesu sądowego.

Kwestie dotyczące międzynarodowej jurysdykcji oraz uznawania i wykonywania orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych na poziomie międzynarodowym są regulowane następującymi umowami wielostronnymi, których UE jest stroną: konwencja haska z 2005 r. o umowach dotyczących właściwości sądu⁸; konwencja lugańska z 2007 r. o jurysdykcji i uznawaniu oraz wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych; porozumienie równoległe zawarte z Danią w sprawie jurysdykcji i uznawania oraz wykonywania orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych⁹ oraz konwencja haska z 2019 r. o uznawaniu i wykonywaniu zagranicznych orzeczeń¹⁰.

Obecnie brak jest konkretnych ram międzynarodowych regulujących sądową sprzedaż statków, a w szczególności kwestię uznawania orzeczeń w przedmiocie sądowej sprzedaży

⁶ Dz.U. L 351 z 20.12.2012, s. 1.

⁷ Dz.U. L 405 z 2.12.2020, s. 40.

⁸ Dz.U. L 133 z 29.5.2009 (załącznik I).

⁹ Dz.U. L 339 z 21.12.2007, s. 3.

¹⁰ Dz.U. L 187 z 14.7.2022, s. 4 (datę wejścia Konwencji w życie opublikuje Sekretariat Generalny Rady w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*).

statków wydawanych przez sądy w państwach trzecich oraz skutków tych orzeczeń. Prowadzi to do niepewności prawa, co niekorzystnie wpływa na międzynarodową wymianę handlową.

W kwestii praw do statków podjęto kilka (nieudanych) prób harmonizacji przepisów dotyczących sądowej sprzedaży statków – najwcześniejszymi z nich było przyjęcie konwencji międzynarodowych o ujednolicieniu niektórych zasad, odnoszących się do przywilejów i hipotek morskich z 1926 r.¹¹ i 1967 r.¹² oraz konwencji w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich z 1993 r.¹³. Choć te trzy konwencje zawierały postanowienia dotyczące sądowej sprzedaży statków, nie zostały one powszechnie przyjęte.

Abstrahując od tych konwencji, które nie osiągnęły sukcesu, w wielu jurysdykcjach uznaje się już skutki sprzedaży sądowej dokonywanej w państwach trzecich, w tym niepodlegający zaskarżeniu tytuł prawny, który jurysdykcje te przyznają na przykład na zasadzie kurtuazji. Nie istnieją jednak żadne globalne wielostronne ramy uznawania orzeczeń w przedmiocie sądowej sprzedaży statków wydawanych przez sądy w państwach trzecich.

W związku z powyższym konwencja pekińska o sądowej sprzedaży statków uzupełniłaby aktualnie obowiązujące w UE ramy, jeżeli zostanie podpisana i ratyfikowana przez państwa członkowskie, jak również ramy dotyczące uznawania i wykonywania orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych obowiązujące na arenie międzynarodowej, co zapewni uznawanie skutków sądowej sprzedaży statków na szczeblu międzynarodowym.

• **Spójność z innymi politykami Unii**

Niniejszy wniosek w sprawie decyzji Rady jest spójny z ogólną polityką UE, która zakłada podejmowanie działań mających na celu zapewnienie poszanowania wyłącznych kompetencji zewnętrznych UE w kontekście międzynarodowym, polegających na przystępowaniu do konwencji międzynarodowych zawierających postanowienia wchodzące w zakres wyłącznych kompetencji zewnętrznych UE gdy jest to dozwolone na mocy klauzuli o regionalnej organizacji integracji gospodarczej, która umożliwia takim organizacjom (tak jak w tym przypadku) podpisanie, przyjęcie lub zatwierdzenie umowy międzynarodowej bądź przystąpienie do niej, lub poprzez zezwolenie państwom członkowskim UE na podjęcie takich działań w imieniu Unii.

Klauzula rozdzielnosci zawarta w art. 18 ust. 4 konwencji pekińskiej o sądowej sprzedaży statków zapewni sprawne powiązanie instrumentów prawa UE i konwencji oraz, w miarę możliwości i w stosownych przypadkach, zabezpieczy stosowanie obecnych lub przyszłych instrumentów Unii, w szczególności przepisów rozporządzenia Bruksela Ia i rozporządzenia o doręczaniu dokumentów. W szczególności klauzula rozdzielnosci zapewni, aby nie naruszono unijnych przepisów o jurysdykcji w postępowaniach dotyczących wykonywania orzeczeń między państwami członkowskimi. Klauzula rozdzielnosci powinna także zapewnić, aby w razie konieczności doręczenia dokumentu, którego adresat ma miejsce zamieszkania w UE, między państwem przekazującym a otrzymującym obowiązywały unijne przepisy dotyczące doręczania dokumentów.

¹¹ Przyjęta 10 kwietnia 1926 r. w Brukseli.

¹² Przyjęta 27 maja 1967 r. w Brukseli.

¹³ Przyjęta 12 marca 1999 r. podczas konferencji dyplomatycznej Organizacji Narodów Zjednoczonych/Międzynarodowej Organizacji Morskiej („konferencja dyplomatyczna ONZ/IMO”).

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Niniejszy wniosek dotyczący decyzji Rady opiera się na art. 81 ust. 2 lit. a) i b) w związku z art. 218 ust. 5 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), ponieważ konwencja pekińska o sądowej sprzedaży statków jest instrumentem międzynarodowym. Współpraca sądowa w sprawach cywilnych i handlowych podlega postanowieniom art. 81 TFUE, który w związku z tym stanowi podstawę prawną dla kompetencji UE w tym obszarze.

Na podstawie art. 3 ust. 2 TFUE niektóre postanowienia konwencji pekińskiej o sądowej sprzedaży statków wchodzą w zakres wyłącznej kompetencji zewnętrznej UE, ponieważ mogą „wpływać na wspólne zasady lub zmieniać ich zakres”.

Konwencja pekińska o sądowej sprzedaży statków zawiera postanowienia dotyczące jurysdykcji, które mogą mieć wpływ na stosowanie rozporządzenia (UE) nr 1215/2012 w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych¹⁴ (tj. art. 9 konwencji pekińskiej o sądowej sprzedaży statków „Jurysdykcja w zakresie unieważnienia sprzedaży sądowej i zawieszenia jej skutków”).

Konwencja ta zawiera również postanowienia dotyczące zawiadamiania o sądowej sprzedaży statków, które mogą mieć wpływ na stosowanie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1784 z dnia 25 listopada 2020 r. dotyczącego doręczania w państwach członkowskich dokumentów sądowych i pozasądowych w sprawach cywilnych lub handlowych¹⁵ (tj. art. 4 konwencji pekińskiej o sądowej sprzedaży statków „Zawiadomienie o sprzedaży sądowej”).

Oświadczenia dotyczące kwestii wchodzących w zakres wyłącznej kompetencji Unii Europejskiej

Zgodnie z art. 18 ust. 2 („Udział regionalnych organizacji integracji gospodarczej”) konwencji pekińskiej o sądowej sprzedaży statków Unia Europejska, przy podpisywaniu tej konwencji, składa deponentowi oświadczenie określające sprawy regulowane przez tę konwencję, w odniesieniu do których państwa członkowskie przekazały Unii Europejskiej swoje kompetencje.

Oświadczenie to stanowi załącznik do niniejszego wniosku.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Nie dotyczy.

• Proporcjonalność

Celem niniejszego wniosku jest (i) poprawa dostępu do wymiaru sprawiedliwości dla stron w UE przez zapewnienie uznawania skutków sprzedaży sądowej statków dokonywanej w państwach trzecich oraz (ii) zwiększenie pewności prawa dla przedsiębiorstw i obywateli uczestniczących w transakcjach międzynarodowych. Jednocześnie konwencja ta może potencjalnie przyczynić się do zmniejszenia kosztów i skrócenia czasu trwania transgranicznych postępowań sądowych.

Cele te można osiągnąć wyłącznie przez przystąpienie do systemu zapewniającego zestaw jednolitych przepisów sprzyjających rozpowszechnianiu wśród zainteresowanych stron informacji o przyszłej sprzedaży sądowej oraz nadających międzynarodowe skutki sądowej sprzedaży statków sprzedawanych bez hipoteki ani jakichkolwiek obciążeń, w tym do celów

¹⁴ Dz.U. L 351 z 20.12.2012, s. 1.

¹⁵ Dz.U. L 405 z 2.12.2020, s. 40.

rejestracji statków, takiego jak system przyjęty w ramach konwencji pekińskiej o sądowej sprzedaży statków.

Działanie jednostronne na szczeblu UE nie pozwoliłoby osiągnąć tych celów, ponieważ nie mogłoby zapewnić, aby skutki sądowej sprzedaży statków w UE były uznane w państwach trzecich, w których statek sprzedany w drodze sprzedaży sądowej mógł być zarejestrowany. Sytuacja ta nie pozwoliłaby uniknąć problemów wynikających ze *status quo* na arenie międzynarodowej, takich jak brak uzgodnionych zasad uznawania niepodlegającego zaskarżeniu tytułu prawnego do statków w związku ze sprzedażą sądową i wynikający z tego brak pewności prawa.

Podpisanie ram wielostronnych, takich jak konwencja pekińska o sądowej sprzedaży statków, byłoby bardziej efektywne niż rozpoczynanie dwustronnych negocjacji z państwami trzecimi. W zależności od tego, ile państw przyjmie przedmiotową konwencję, zapewni ona wspólne ramy prawne w zakresie uznawania skutków sądowej sprzedaży statków, niezależnie od tego, gdzie taka sprzedaż ma miejsce. Zapewni ona również jedne wspólne ramy prawne dla obywateli UE i przedsiębiorstw z UE ubiegających się o uznanie niepodlegającego zaskarżeniu tytułu prawnego do statku nabytego w drodze sądowej sprzedaży zarówno w państwach trzecich, jak i w UE.

Niniejszy wniosek nie wykracza poza osiągnięcie celu polegającego na zapewnieniu przestrzegania wyłącznych kompetencji zewnętrznych UE w odniesieniu do niektórych postanowień konwencji pekińskiej o sądowej sprzedaży statków oraz zagwarantowaniu, że konwencja ta nie utrudni stosowania prawa UE między państwami członkowskimi UE.

- **Wybór instrumentu**

Nie dotyczy.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Nie dotyczy.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Od czasu zwołania przez UNCITRAL pierwszego posiedzenia rozpoznawczego w sprawie projektu instrumentu dotyczącego sądowej sprzedaży statków w maju 2019 r., państwa członkowskie regularnie informowano o poszczególnych opcjach i skoordynowanym podejściu, które należy stosować w odniesieniu do stanowiska UE w ramach rozmów VI Grupy Roboczej UNCITRAL (sądowa sprzedaż statków); przeprowadzono też z nimi konsultacje w Grupie Roboczej Rady ds. Prawa Cywilnego (kwestie ogólne). Ponadto z delegatami państw członkowskich prowadzono regularne konsultacje na miejscu, w Wiedniu albo Nowym Jorku, podczas sesji grupy roboczej. Komisja przekazywała informacje o wynikach posiedzeń Grupy Roboczej VI po każdej sesji obrad UNCITRAL w Grupie Roboczej Rady ds. Prawa Cywilnego (kwestie ogólne).

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

W procesie negocjacji konwencji pekińskiej o sądowej sprzedaży statków Komisja stale i z zachowaniem pełnej przejrzystości konsultowała się z ekspertami w tej dziedzinie z państw członkowskich i polegała na ich wiedzy fachowej.

Ponadto w ramach prowadzonych działań Komisja korzystała z wiedzy fachowej zdobytej podczas seminarium poświęconego kwestiom związanym z pracami nad przyszłym

międzynarodowym instrumentem dotyczącym sądowej sprzedaży statków, zorganizowanego 7 września 2020 r. pod patronatem prezydencji chorwackiej. Panel seminarium składał się z szeregu międzynarodowych ekspertów w dziedzinie prawa morskiego, a w szczególności sądowej sprzedaży statków, i przyciągnął wielu specjalistów z branży morskiej, handlu międzynarodowego i finansów.

Informacje zwrotne otrzymane od zainteresowanych stron w odpowiedzi na zaproszenie do wyrażenia opinii na temat rozumienia przez Komisję problemu i możliwych rozwiązań zaproponowanych w ramach projektu UNCITRAL były bardzo przydatne w pracach Komisji.

W ramach prowadzonych dotychczas prac dotyczących przedmiotowej konwencji delegacje państw członkowskich w Grupie Roboczej VI UNCITRAL składały się z ekspertów, w tym pracowników naukowych i urzędników państwowych.

Jak wynika z konsultacji przeprowadzonych z przedstawicielami światowego przemysłu morskiego podczas aktywnego udziału Komisji w konferencji Comité Maritime International (CMI) w 2022 r. (18-21 października 2022 r. w Antwerpii w Belgii), konwencja pekińska o sądowej sprzedaży statków cieszy się ogólnym zainteresowaniem i silnym poparciem.

Ponadto Komisja oparła się na rozległej wiedzy fachowej na poziomie UE w zakresie uznawania i wykonywania orzeczeń na mocy rozporządzenia nr 1215/2012 w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych oraz poprzedzającego go rozporządzenia nr 44/2001 w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych¹⁶, które opracowano w następstwie konwencji brukselskiej z 1968 r. o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych¹⁷. Istnieją obszerne wytyczne Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej dotyczące interpretacji i stosowania tych instrumentów.

• Ocena skutków

Niniejszemu wnioskowi nie towarzyszy ocena skutków.

Jak jednak wskazano powyżej, przed rozpoczęciem prac nad projektem konwencji odbyły się intensywne konsultacje z ekspertami państw członkowskich i szeroko pojętą branżą morską. 27 lutego 2018 r. w Valletcie na Malcie odbyło się również seminarium wysokiego szczebla, podczas którego pierwotny projekt wniosku dotyczącego konwencji w sprawie sądowej sprzedaży statków uzyskał poparcie międzynarodowej branży morskiej, w tym przedstawicieli Bałtyckiej i Międzynarodowej Rady Morskiej (BIMCO), Międzynarodowej Federacji Pracowników Transportu (ITF) oraz Federacji Krajowych Stowarzyszeń Brokerów i Agentów Statków (FONASBA), a także podmiotów finansujących statki, armatorów, dostawców paliwa, podmiotów zajmujących się naprawami statków, władz portowych i podmiotów prowadzących rejestry statków.

Rząd Szwajcarii przygotował również szczegółowy dokument¹⁸ zawierający wyniki i wnioski z seminarium wysokiego szczebla, który UNCITRAL omówiła i nałżycie rozpatrzyła podczas swojej 51. sesji (Nowy Jork, 25 czerwca-13 lipca 2018 r.).

Te konsultacje i prace kontynuowano w trakcie procesu negocjacyjnego w UNCITRAL na poziomie zarówno unijnym, jak i międzynarodowym.

¹⁶ Dz.U. L 12 z 16.1.2001, s. 1.

¹⁷ Dz.U. L 299 z 31.12.1972, s. 32.

¹⁸ Załącznik II, A/CN.9/WG.VI/WP.81 (<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V19/008/27/PDF/V1900827.pdf?OpenElement>).

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Nie dotyczy.

- **Prawa podstawowe**

Celem niniejszego wniosku jest ułatwienie i poprawa dostępu do wymiaru sprawiedliwości dla unijnych przedsiębiorstw i obywateli Unii, ponieważ ramy prawne umożliwiające międzynarodowe uznawanie skutków sądowej sprzedaży statków przyczynią się do zapewnienia sprawiedliwości proceduralnej w odniesieniu do sprzedaży sądowej i zapewnią wszystkim zainteresowanym stronom możliwość dochodzenia swoich praw.

Ponadto konwencja pekińska o sądowej sprzedaży statków zwiększy ochronę wierzycieli działających w dobrej wierze, dążących zazwyczaj do maksymalizacji swoich roszczeń, oraz usprawni przysługujące im środki prawne, co w pewnym stopniu odzwierciedla wewnętrzne przepisy UE regulujące uznawanie i wykonywanie orzeczeń, określone w rozporządzeniu Bruksela Ia, oraz przepisy dotyczące doręczania dokumentów określone w rozporządzeniu o doręczaniu dokumentów i jego wersji przekształconej.

Przewidziana w konwencji możliwość wniesienia pozwu lub wniosku o unieważnienie sądowej sprzedaży statku, w wyniku której przyznano niepodlegający zaskarżeniu tytuł prawny do statku, lub o zawieszenie jej skutków (art. 9 „Jurysdykcja w zakresie unieważnienia sprzedaży sądowej i zawieszenia jej skutków”) oraz przepis dotyczący porządku publicznego (art. 10 „Okoliczności, w których sprzedaż sądowa nie ma skutku międzynarodowego”) są zgodne z prawami podstawowymi UE i zasadami sprawiedliwości proceduralnej oraz z porządkiem publicznym państwa, w którym wnosi się o uznanie skutków sprzedaży sądowej. Pomoże to zapewnić, aby w państwie niebędącym członkiem UE należycie przestrzegano praw podstawowych, takich jak prawo do obrony czy prawo do rzetelnego procesu sądowego.

4. WPLYW NA BUDŻET

Nie dotyczy.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Nie dotyczy.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Nie dotyczy.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie podpisania w imieniu Unii Europejskiej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie skutków międzynarodowych sądowej sprzedaży statków przyjętej w dniu 7 grudnia 2022 r. przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych w Nowym Jorku

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 81 ust. 2 lit. a) i b), w związku z art. 218 ust. 5,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dnia 23 maja 2022 r. Rada upoważniła Komisję do rozpoczęcia negocjacji dotyczących konwencji w sprawie skutków międzynarodowych sądowej sprzedaży statków. W dniu 7 grudnia 2022 r. negocjacje te zakończyły się pomyślnie, przyjęciem tekstu konwencji przez Zgromadzenie Ogólne ONZ w Nowym Jorku.
- (2) Konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie skutków międzynarodowych sądowej sprzedaży statków („konwencja pekińska o sądowej sprzedaży statków”), przyjęta dnia 7 grudnia 2022 r. przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych w Nowym Jorku, przyczynia się do wzmocnienia istniejących międzynarodowych ram prawnych dotyczących żeglugi i nawigacji oraz wnosi użyteczny wkład w rozwój harmonijnych międzynarodowych relacji gospodarczych. W związku z tym postanowienia tego aktu powinny zacząć obowiązywać możliwie jak najszybciej.
- (3) Unia Europejska działa na rzecz ustanowienia wspólnej przestrzeni sądowej opartej na zasadzie wzajemnego uznawania orzeczeń sądowych. W tym kontekście prawodawca Unii przyjął m.in. 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 handlowych¹⁹ oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1784 z dnia 25 listopada 2020 r. dotyczące doręczania w państwach członkowskich dokumentów sądowych i pozasądowych w sprawach cywilnych lub handlowych²⁰.
- (4) Niektóre kwestie poruszone w konwencji pekińskiej o sądowej sprzedaży statków mają wpływ na rozporządzenie (UE) nr 1215/2012 i rozporządzenie (UE) 2020/1784. Unia ma zatem wyłączną kompetencję w tych kwestiach, podczas gdy pozostałe kwestie, o których mowa w konwencji pekińskiej o sądowej sprzedaży statków, nie wchodzą w zakres tej kompetencji.
- (5) Państwa członkowskie powinny podpisać konwencję pekińską o sądowej sprzedaży statków, aby zapewnić pełne stosowanie tej konwencji między Unią a państwami trzecimi.

¹⁹ Dz.U. L 351 z 20.12.2012, s. 1.

²⁰ Dz.U. L 405 z 2.12.2020, s. 40.

- (6) Artykuł 18 ust. 1 konwencji pekińskiej o sądowej sprzedaży statków stanowi, że regionalne organizacje integracji gospodarczej, posiadające kompetencje w zakresie określonych spraw regulowanych w tej konwencji, mogą ją podpisać, przyjąć, zatwierdzić lub do niej przystąpić.
- (7) Art. 18 ust. 2 konwencji pekińskiej o sądowej sprzedaży statków stanowi, że w chwili podpisania, przyjęcia lub zatwierdzenia konwencji albo przystąpienia do niej regionalna organizacja integracji gospodarczej powinna złożyć oświadczenie określające sprawy regulowane przez tę konwencję, w odniesieniu do których państwa członkowskie tej organizacji przekazały jej swoje kompetencje. Unia powinna zatem złożyć takie oświadczenie w chwili podpisania konwencji pekińskiej o sądowej sprzedaży statków.
- (8) W związku z tym konwencja pekińska o sądowej sprzedaży statków powinna zostać podpisana w imieniu Unii, z zastrzeżeniem jej zawarcia w późniejszym terminie, a załączone oświadczenie powinno zostać zatwierdzone.
- (9) [Zgodnie z art. 3 Protokołu nr 21 w sprawie stanowiska Zjednoczonego Królestwa i Irlandii w odniesieniu do przestrzeni wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej i do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Irlandia powiadomiła o chęci uczestniczenia w przyjęciu i stosowaniu niniejszej decyzji.]
- LUB
- [Zgodnie z art. 1 i 2 Protokołu nr 21 w sprawie stanowiska Zjednoczonego Królestwa i Irlandii w odniesieniu do przestrzeni wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej i do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, bez uszczerbku dla art. 4 tego protokołu, Irlandia nie uczestniczy w przyjęciu niniejszej decyzji i nie jest nią związana ani jej nie stosuje.]
- (10) Zgodnie z art. 1 i 2 Protokołu nr 22 w sprawie stanowiska Danii, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej i do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dania nie uczestniczy w przyjęciu niniejszej decyzji i nie jest nią związana ani jej nie stosuje,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejszym zatwierdza się w imieniu Unii Europejskiej podpisanie Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie skutków międzynarodowych sądowej sprzedaży statków („konwencja pekińska o sądowej sprzedaży statków”) przyjętej dnia 7 grudnia 2022 r. przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych w Nowym Jorku, z zastrzeżeniem zawarcia tej konwencji.

Tekst konwencji pekińskiej o sądowej sprzedaży statków załącza się do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Należy zatwierdzić w imieniu Unii deklarację dołączoną do niniejszej decyzji. W chwili podpisania konwencji pekińskiej o sądowej sprzedaży statków, Unia składa oświadczenie załączone do niniejszej decyzji, zgodnie z art. 18 ust. 2 konwencji pekińskiej o sądowej sprzedaży statków.

Artykuł 3

Rada upoważnia Komisję do wyznaczenia osoby, która będzie w pełni uprawniona do podpisania konwencji w imieniu Unii, z zastrzeżeniem zawarcia tej konwencji.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący
[...]*