

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wyposażenia morskiego i uchylającej dyrektywę 96/98/WE

COM(2012) 772 final – 2012/0358 (COD)

(2013/C 161/18)

Sprawozdawca: **Anna BREDIMA**

Dnia 15 stycznia 2013 r. Rada i Parlament Europejski, działając na podstawie art. 100 ust. 2 oraz art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, postanowiły zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wyposażenia morskiego i uchylającej dyrektywę 96/98/WE

COM(2012) 772 final – 2012/0358 (COD).

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 27 lutego 2013 r.

Na 488. sesji plenarnej w dniach 20–21 marca 2013 r. (posiedzenie z 20 marca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 113 do 1 – 1 osoba wstrzymała się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski

1.1 Komitet z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji dotyczący nowej dyrektywy w sprawie wyposażenia morskiego oraz popiera jego nadrzędny cel. Wniosek zapewnia zharmonizowane wdrażanie norm Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) dotyczących tego wyposażenia oraz gwarantuje odpowiednie funkcjonowanie wewnętrznego rynku wyposażenia morskiego, a tym samym zwiększa bezpieczeństwo na morzu i poprawia zapobieganie zanieczyszczeniom.

1.2 EKES w pełni popiera podejście zawarte w dyrektywie, która: a) wymaga zapewnienia zgodności wyposażenia morskiego, umieszczanego na pokładzie statków pływających pod banderą UE, z instrumentami IMO; b) obejmuje swym zakresem wszelkie inne wyposażenie, które może podlegać instrumentom prawa UE; c) stanowi o wzajemnym uznawaniu wyposażenia spełniającego wymogi oraz przewiduje możliwość zatwierdzenia równoważnego wyposażenia; d) zapewnia swobodny przepływ wyposażenia morskiego w UE oraz zniesienie technicznych barier w handlu na rynku wewnętrznym; e) wprowadza mechanizm służący uproszczeniu i doprecyzowaniu procesu transpozycji zmian norm IMO do europejskich i krajowych ram prawnych.

1.3 Komitet jest zdania, że IMO opracowuje normy i procedury badań wyposażenia morskiego na długo przed jego obowiązkowym zamontowaniem na statku. Wspólne działania państw członkowskich w ramach IMO zapewnią realizację celów dyrektywy bez potrzeby odwołania się do jednostronnych, tymczasowych norm UE w zakresie wyposażenia, które mogą być niezgodne z normami IMO i wymagać zastąpienia bądź nadania im statusu praw nabytych. Dalsze stosowanie regionalnych norm opartych na zróżnicowanym wdrażaniu norm IMO może negatywnie wpłynąć na konkurencyjność floty UE i obniżyć poziom bezpieczeństwa oraz ochrony środowiska.

1.4 Zdaniem EKES-u potrzeba większej jasności w odniesieniu do zakresu i stosowania niektórych przepisów dyrektywy w związku z wymogami dotyczącymi wzajemnego uznawania i zatwierdzenia wyposażenia zawartymi w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 613/91 w sprawie transferu statków z jednego rejestru do drugiego wewnątrz Wspólnoty, rozporządzeniu w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących inspekcji i przeglądów na statkach oraz Porozumieniu z 2004 r. między Wspólnotą Europejską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki o wzajemnym uznawaniu certyfikatów zgodności w zakresie wyposażenia statków.

2. Wniosek Komisji

2.1 Komisja wskazała cztery obszary, w których dyrektywa 96/98/WE w sprawie wyposażenia morskiego nie spełnia do końca wyznaczonych celów. Wśród dotkniętych tymi problemami zainteresowanych podmiotów znajdują się europejscy producenci wyposażenia morskiego (w tym MŚP), stocznie, pasażerowie i załoga statków oraz administracja publiczna. Komisja przedstawia konkretne propozycje w celu skorygowania niedociągnięć i uchylecia dyrektywy. Korzyści płynące z nowej dyrektywy będą dwojakie: znacząco poprawi się wdrażanie norm IMO w Unii Europejskiej, zmniejszą się zagrożenia dla bezpieczeństwa oraz ułatwione zostanie sprawne funkcjonowanie wewnętrznego rynku wyposażenia morskiego dzięki skróceniu i uproszczeniu procedur dotyczących transpozycji zmian tych norm. Jednocześnie dyrektywa uprości otoczenie regulacyjne i da impuls do rozwoju przemysłu wyposażenia morskiego.

3. Uwagi ogólne

3.1 Przemysł produkcji wyposażenia morskiego wnosi dużą wartość dodaną, przoduje wśród innych sektorów oraz jest eksporterem netto o wysokim poziomie inwestycji w badania i rozwój. Obejmuje 5 do 6 tys. przedsiębiorstw i zatrudnia 300 tys. osób. Proponowana dyrektywa będzie oznaczać większe bezpieczeństwo statków UE oraz załogi, a także wesprze przemysł w tworzeniu miejsc pracy i generowaniu wzrostu.

3.2 Pojęcie wyposażenia morskiego obejmuje wszelki sprzęt na statku dostarczany w momencie budowy statku bądź montowany w późniejszym terminie. Obejmuje także wyposażenie instalacji morskich i szereg produktów, począwszy od urządzeń nawigacyjnych i sprzętu przeładunkowego po sprzęt przeciwpożarowy i ratunkowy, jak również specjalistyczne urządzenia do celów ochrony środowiska, np. sprzęt do gospodarki wodą balastową albo płuczki do oddzielania tlenków siarki. Wartość wyposażenia morskiego stanowi 40–80 % wartości nowych statków. Wniosek zmniejszy koszty ponoszone przez przedsiębiorstwa i wzmocni konkurencyjność przemysłu UE.

3.3 EKES przypomina swoją opinię w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy 96/98/WE⁽¹⁾ w sprawie wyposażenia morskiego, w której zdecydowanie poparł te same cele, które przyświecają obecnemu wnioskowi.

3.4 EKES w pełni popiera podejście zawarte w proponowanej dyrektywie oraz jej cele, które pozwolą wzmocnić obecne ramy regulacyjne, a przede wszystkim ułatwią transpozycję w odpowiednim czasie zmian norm IMO do prawodawstwa UE.

3.5 EKES docenia nadanie priorytetu międzynarodowym przepisom w zakresie bezpieczeństwa morskiego, co odpowiada globalnemu charakterowi żeglugi. Przepisy upoważniające Komisję do przyjmowania aktów wykonawczych w celu uaktualnienia prawodawstwa UE, do ustanawiania wspólnych kryteriów i procedur w celu wdrożenia tych wymogów i norm oraz do publikowania odnośnych informacji przyczyniają się do realizacji celów dyrektywy.

4. Uwagi szczegółowe

4.1 Artykuł 2 – Definicje

EKES zgadza się z włączeniem do wykazu konwencji międzynarodowych Międzynarodowej konwencji o kontroli i zarządzaniu wodami balastowymi oraz osadami ze statków (2004), która ma wejść w życie w najbliższej przyszłości. Sugeruje usunięcie z wykazu Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych (1996), gdyż nie zawiera ona żadnych postanowień odnośnie do wyposażenia.

4.2 Artykuł 3 – Zakres

4.2.1 Z uwagi na jasność prawa należałoby wyraźnie stwierdzić, że dyrektywa nie ma zastosowania do wyposażenia, które w momencie jej wejścia w życie znajdowało się już na pokładzie statku.

4.2.2 EKES rozumie, że niezwykle użyteczne przepisy punktu 2, zgodnie z którymi wyposażenie podlega wyłącznie nowej dyrektywie, odnoszą się do aspektów związanych ze zgodnością. Należy wyjaśnić, czy to jasne stwierdzenie obejmuje również aspekty związane z wzajemnym uznawaniem i zatwierdzeniem wyposażenia zgodnie z rozporządzeniem nr 613/91/EWG w sprawie transferu statków z jednego rejestru

do drugiego wewnątrz Wspólnoty i rozporządzeniem 391/2009/WE w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących inspekcji i przeglądów na statkach.

4.3 Artykuł 4 – Wymogi dotyczące wyposażenia morskiego

Przepisy dotyczące automatycznego zastosowania konwencji IMO i innych instrumentów w ich najnowszej wersji oznaczają, że nie istnieje już konieczność zmian w dyrektywie ani włączenia wykazów wyposażenia uwzględnionych obecnie w załącznikach A.I i A.II.

4.4 Artykuł 5 – Stosowanie

Aby uniknąć błędnej interpretacji wyrażenia „instrumentów międzynarodowych mających zastosowanie do wyposażenia, które zostało już umieszczone na tych statkach”, należy wyjaśnić, że odnosi się ono do wymogów obowiązujących w momencie montowania, chyba że wymogi przyjęte w późniejszym terminie przez IMO dotyczą wyposażenia już umieszczonego na statku.

4.5 Artykuł 6 – Funkcjonowanie rynku wewnętrznego

Artykuł ten stanowi podstawę swobodnego przepływu wyposażenia morskiego wewnątrz Unii, w oparciu o koncepcję wzajemnego uznawania przez państwa członkowskie wyposażenia spełniającego wymogi zawarte w dyrektywie. Odnosi się on także do umieszczania wyposażenia morskiego na pokładzie statku pływającego pod banderą UE, prawdopodobnie także poza UE. Niemniej przesłanie może zostać nieco osłabione w wyniku zastosowania art. 7 ust. 2 (obowiązek wymiany nierównoważnego wyposażenia), art. 32 ust. 6 (prawo przyjmującego państwa członkowskiego do ponownego przeprowadzenia prób innowacyjnego wyposażenia) i art. 34 ust. 4 (możliwość niezatwierdzenia równoważnego wyposażenia wymienionego poza UE).

4.6 Artykuł 7 – Przeniesienie statku do rejestru państwa członkowskiego

W ustępie 2 stwierdzono, że jeżeli wyposażenie nie zostało uznane przez organ administracji za równoważne, musi zostać wymienione. EKES zastanawia się, czy w tym wypadku – z uwzględnieniem przepisów IMO dotyczących wzajemnego uznawania certyfikatów – państwo otrzymujące nie powinno stosować się do procedury przewidzianej w art. 5 rozporządzenia nr 613/1991 (zgodnie z którą w przypadku przeniesienia bandery między państwami członkowskimi wymagane jest uprzednie powiadomienie Komisji).

4.7 Artykuł 8 – Normy dotyczące wyposażenia morskiego

EKES zastanawia się, czy faktycznie jest tak, że to Unia, a nie jej państwa członkowskie powinna dążyć do opracowania przez IMO odpowiednich norm międzynarodowych. Tak czy inaczej IMO opracowuje normy i procedury badań wyposażenia morskiego na długo przed jego obowiązkowym zamontowaniem na statku. Wspólne działania państw członkowskich w ramach IMO zapewnią realizację celów dyrektywy bez potrzeby odwołania się do jednostronnych, tymczasowych norm UE w zakresie wyposażenia, które mogą być niezgodne z normami IMO i wymagać zastąpienia bądź nadania im statusu praw nabytych.

⁽¹⁾ Opinia EKES-u w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Rady w sprawie wyposażenia morskiego (Dz.U. C 97 z 1.4.1996, s. 22); opinia EKES-u w sprawie transferu statków z jednego rejestru do drugiego (Dz.U. C 80 z 30.3.2004, s. 88–91).

4.8 Artykuły 9 do 11 – Znak koła sterowego

Zatwierdzone wyposażenie zamontowane na statku będzie mogło swobodnie przemieszczać się we wszystkich państwach członkowskich, gdyż otrzyma znak wspólnotowy – znak koła sterowego – świadczący o jego zgodności z wymogami IMO i dyrektywy w sprawie wyposażenia morskiego. EKES popiera możliwość uzupełnienia lub zastąpienia znaku koła sterowego przez znacznik elektroniczny, co ułatwi kontrole na statkach zawijających do portów UE i pomoże przeciwdziałać fałszerstwu.

4.9 Artykuł 26 – Koordynacja jednostek notyfikowanych

EKES popiera powołanie jednostek notyfikowanych w formie sektorowego zespołu, który może działać analogicznie do Międzynarodowego Stowarzyszenia Towarzystw Klasyfikacyjnych z jego uznanymi w UE organizacjami wypełniającymi również zadania jednostek notyfikowanych.

Bruksela, 20 marca 2013 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Staffan NILSSON
