

Reguły i normy bezpieczeństwa statków pasażerskich

Po dokonaniu przeglądu prawodawstwa UE w dziedzinie bezpieczeństwa statków pasażerskich Komisja Europejska zaproponowała szereg zmian w celu uproszczenia obowiązujących przepisów oraz obniżenia kosztów administracyjnych, a zarazem uczynienia podróży morskiej bezpieczniejszą. Proponowana dyrektywa precyzuje kwestie związane z wymogami technicznymi dotyczącymi budowy, stabilności oraz ochrony przeciwpożarowej w odniesieniu do statków kursujących na trasach krajowych. Nowo zdefiniowane normy powinny zapewnić ujednoczenie interpretacji krajowych oraz uprościć aktualizowanie, monitorowanie i egzekwowanie przepisów.

Wprowadzenie

Statki pasażerskie w znacznym stopniu przyczyniają się do mobilności, zważywszy że każdego roku w portach na terenie UE odbywa się zaokrętowanie i wyokrętowanie około [400 mln](#) pasażerów. Obowiązujące ramy prawne zapewniały do tej pory wysoki poziom bezpieczeństwa pasażerów. Niemniej dyrektywa 2009/45/WE, za pomocą której włączono międzynarodowe normy do prawa UE, zawierała pewne niejednoznaczne przepisy, **różnie interpretowane** przez organy krajowe, budzące wątpliwości szczególnie co do obejmowanych przez nie rodzajów statków.

Wniosek Komisji Europejskiej

[Wniosek](#) dostosowuje odniesienia i definicje do innych obowiązujących przepisów unijnych. W odniesieniu do zakresu dyrektywy miałyby ona zastosowanie do statków wykonanych ze stali lub odpowiadającego materiału, obejmując tym samym większość współczesnych statków pasażerskich. Komisja zaproponowała jednak, aby mniejsze statki (o długości poniżej 24 m) nadal podlegały regulacjom na poziomie krajowym, ponieważ w większym stopniu zależą od warunków lokalnych. Dyrektywie podlegałyby także statki wykonane z aluminium, co wiązałoby się ze znacznymi kosztami, które musiałyby zostać poniesione na modernizację około 100 statków w celu spełnienia przez nich norm bezpieczeństwa przeciwpożarowego. Wniosek uprościłby również definicję obszarów morskich, na których statki mogą prowadzić działalność. Dyskusję wywołały w szczególności dwie kwestie – wykluczenie mniejszych statków oraz wymogi w zakresie ochrony przeciwpożarowej dotyczące statków aluminiowych.

Stanowisko Parlamentu Europejskiego

Komisja Transportu i Turystyki przyjęła [sprawozdanie](#) w dniu 11 kwietnia 2017 r., w dużej mierze popierając wniosek. Zaaprobowała wykluczenie statków o długości poniżej 24 m, ale jednocześnie poprosiła Komisję o opracowanie wytycznych w celu zapewnienia ich bezpieczeństwa. Poparła również uwzględnienie statków wykonanych z aluminium, zaproponowała jednak, aby wydłużyć okres przejściowy potrzebny na ich dostosowanie. Ponadto podkreśliła, że UE powinna czynnie zaangażować się w monitorowanie oraz poprawę warunków socjalnych osób pracujących na pokładzie, ponieważ kwestia ta również może mieć wpływ na bezpieczeństwo statku.

Wynik negocjacji trójstronnych

Negocjacje między Radą a Parlamentem [zakończyły się](#) w dniu 15 czerwca 2017 r. Strony uzgodniły, że statki o długości poniżej 24 m (jak również statki żaglowe, statki o napędzie innym niż mechaniczny, łodzi typu tender i statki obsługujące instalacje przybrzeżne) pozostaną poza zakresem stosowania dyrektywy. Państwa



członkowskie nieposiadające portów morskich ani statków pływających pod własną banderą mogą odstąpić od dyrektywy, natomiast Grecja może odstąpić od przepisu dotyczącego ustanowienia obszarów morskich. Państwa członkowskie, które posiadają więcej niż 60 statków pasażerskich wykonanych z aluminium, również mogą zastosować odstępstwa – na okres 10 lat w przypadku statków zbudowanych przed wejściem dyrektywy w życie oraz 12 lat w przypadku nowych statków, pod warunkiem że będą one pływać wyłącznie między portami danego państwa członkowskiego. Uprawnienia Komisji do przyjmowania aktów delegowanych ograniczono do siedmiu lat. Państwa członkowskie będą miały dwa lata na wprowadzenie nowych przepisów do ustawodawstwa krajowego. W dniu 11 lipca komisja TRAN zatwierdziła tekst, który zostanie poddany pod głosowanie podczas pierwszej październikowej sesji plenarnej.

Sprawozdanie w pierwszym czytaniu: [2016/0170\(COD\)](#);
Komisja przedmiotowo właściwa: TRAN;
Sprawozdawczyni: Daniela Aiuto (EFDD, Włochy). Więcej informacji można znaleźć w [briefingu pt. „Opracowywanie prawa UE”](#).

