



Dokument z posiedzenia

A8-0167/2017

21.4.2017

*****I**

SPRAWOZDANIE

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawczyni: Daniela Aiuto

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
- *** Procedura zgody
- ***I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- ***II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- ***III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu.)

Poprawki do projektu aktu

Poprawki Parlamentu w postaci dwóch kolumn

Skreślenia zaznacza się *wytłuszczonym drukiem i kursywą* w lewej kolumnie. Zmianę brzmienia zaznacza się *wytłuszczonym drukiem i kursywą* w obu kolumnach. Nowy tekst zaznacza się *wytłuszczonym drukiem i kursywą* w prawej kolumnie.

Pierwszy i drugi wiersz nagłówka każdej poprawki wskazuje element rozpatrywanego projektu aktu, którego dotyczy poprawka. Jeżeli poprawka odnosi się do obowiązującego aktu, do którego zmiany zmierza projekt aktu, nagłówek zawiera dodatkowo trzeci wiersz, w którym wskazuje się odpowiednio obowiązujący akt i przepis, którego dotyczy poprawka.

Poprawki Parlamentu w postaci tekstu skonsolidowanego

Nowe fragmenty tekstu zaznacza się *wytłuszczonym drukiem i kursywą*. Fragmenty tekstu, które zostały skreślane, zaznacza się za pomocą symbolu **■** lub przekreśla. Zmianę brzmienia zaznacza się przez wyróżnienie nowego tekstu *wytłuszczonym drukiem i kursywą* i usunięcie lub przekreślenie zastąpionego tekstu.

Tytułem wyjątku nie zaznacza się zmian o charakterze ściśle technicznym wprowadzonych przez służby w celu opracowania końcowej wersji tekstu.

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO.....	5
UZASADNIENIE	20
OPINIA KOMISJI PRAWNEJ	23
PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ.....	27
GŁOSOWANIE KOŃCOWE IMIENNE W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ.	28

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich
(COM(2016)0369 – C8 0208/2016 – 2016/0170(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi i Radzie (COM(2016)0369),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C8-0208/2016),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 19 października 2016 r.¹,
 - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Prawnej (A8-0167/2017),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

¹ Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

(1) W celu utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa zapewnianego przez wspólne normy bezpieczeństwa określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE¹⁶ oraz w celu zachowania równych warunków działania należy poprawić stosowanie tej dyrektywy. Dyrektywa 2009/45/WE powinna mieć zastosowanie tylko do statków i jednostek pasażerskich, dla których opracowano określone w niej normy bezpieczeństwa. Niektóre konkretne rodzaje statków, takie jak łodzie typu tender, żaglowce lub statki przewożące wyszkolony personel prowadzący działalność gospodarczą na statku lub instalacjach morskich, należy zatem wyłączyć z zakresu jej stosowania.

¹⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1).

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1) W celu utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa **i zaufania pasażerów** zapewnianego przez wspólne normy bezpieczeństwa określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE¹⁶ oraz w celu zachowania równych warunków działania należy poprawić stosowanie tej dyrektywy. Dyrektywa 2009/45/WE powinna mieć zastosowanie tylko do statków i jednostek pasażerskich, dla których opracowano określone w niej normy bezpieczeństwa. Niektóre konkretne rodzaje statków, takie jak łodzie typu tender, żaglowce lub statki przewożące wyszkolony personel prowadzący działalność gospodarczą na statku lub instalacjach morskich, należy zatem wyłączyć z zakresu jej stosowania.

¹⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1).

(1a) Przewożone statkiem łodzie typu tender są wykorzystywane do przewozu pasażerów ze statków pasażerskich bezpośrednio na ląd i z powrotem najkrótszą drogą morską. Nie są one odpowiednie do innych rodzajów usług, takich jak wycieczki w celu zwiedzania nabrzeży, i nie należy ich wykorzystywać

w tym celu. Takie wycieczki powinny odbywać się na statkach spełniających wymogi statku pasażerskiego w państwie przybrzeżnym, między innymi zgodnie z wytycznymi IMO (MSC.1/Circ.1417 w sprawie wytycznych dotyczących łodzi typu tender na statkach pasażerskich). Komisja powinna ocenić potrzebę przyjęcia wspólnych europejskich wymogów, w tym wiążących przepisów dla przewożonych statkiem łodzi typu tender, a także przedstawić do 2020 r. szczegółowe wytyczne, między innymi w celu ułatwienia harmonizacji przepisów i norm między państwami członkowskimi.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1b) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE wyklucza ze swojego zakresu statki pasażerskie nieposiadające napędu mechanicznego. Żaglowce nie powinny otrzymywać certyfikatów na podstawie tej dyrektywy, w przypadku gdy ich napęd mechaniczny jest przeznaczony wyłącznie do stosowania jako pomocniczy i w sytuacjach awaryjnych. Komisja powinna zatem ocenić potrzebę przyjęcia wspólnych europejskich wymogów dla tej kategorii statków pasażerskich, a w każdym razie opublikować szczegółowe wytyczne do 2020 r. Celem tych wytycznych powinno być również ułatwienie harmonizacji przepisów i norm stosowanych w państwach członkowskich bez dodawania kolejnych wymogów do wymogów zawartych już w przepisach IMO.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 1 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1c) Instalacje morskie są obsługiwane przez statki przewożące pracowników. Pracownicy ci są zobowiązani do pomyślnego ukończenia obowiązkowych szkoleń z zakresu bezpieczeństwa i do spełnienia pewnych obowiązkowych kryteriów dotyczących stanu zdrowia. Powinni oni być zatem uznawani za „specjalnych” pasażerów, których potrzeby należy zaspokoić za pośrednictwem innych szczegółowych reguł bezpieczeństwa, wychodzących poza zakres niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie powinny aktywnie wspierać prace IMO w dziedzinie norm bezpieczeństwa statków obsługujących instalacje morskie, w myśl rezolucji IMO MSC.418(97).

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2) Program sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT)¹⁷ wykazał, że nie wszystkie państwa członkowskie dopuszczają statki z aluminium na podstawie dyrektywy 2009/45/WE. Powoduje to nierówności zagrażające celowi, jakim jest osiągnięcie wspólnego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa dla pasażerów odbywających podróże krajowe w Unii. W celu uniknięcia niejednolitego stosowania wynikającego z wykładni zakresu dyrektywy w odniesieniu do definicji aluminium jako równoważnego materiału i stosowania odpowiednich norm bezpieczeństwa przeciwpożarowego,

(2) Program sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT)¹⁷ wykazał, że nie wszystkie państwa członkowskie dopuszczają statki z aluminium na podstawie dyrektywy 2009/45/WE. Powoduje to nierówności zagrażające celowi, jakim jest osiągnięcie wspólnego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa dla pasażerów odbywających podróże krajowe w Unii. W celu uniknięcia niejednolitego stosowania wynikającego z wykładni zakresu dyrektywy w odniesieniu do definicji aluminium jako równoważnego materiału i stosowania odpowiednich norm bezpieczeństwa przeciwpożarowego,

należy wyjaśnić definicję równoważnego materiału.

¹⁷ COM(2015)508.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

(3) W celu zwiększenia jasności i spójności prawa niektóre definicje i odniesienia należy zaktualizować i w większym stopniu dostosować do odpowiednich międzynarodowych lub unijnych przepisów. Należy przy tym zwrócić szczególną uwagę na to, by nie zmienić *istniejącego* zakresu dyrektywy 2009/45/WE i *zapewnionego* przez nią *poziomu* bezpieczeństwa. W szczególności definicja „statku zabytkowego” powinna być lepiej dostosowana do dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁸ przy jednoczesnym zachowaniu obowiązujących kryteriów roku budowy i rodzaju materiału. Definicja „jachtu i jednostki wycieczkowej” powinna być w większym stopniu dostosowana do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencji SOLAS).

należy wyjaśnić definicję równoważnego materiału. *W związku z powyższym aluminium należy uznać za ekwiwalent stali we wszystkich państwach członkowskich. Stwierdzono jednak, że obowiązujące przepisy krajowe dotyczące statków z aluminium zapewniają wysoki poziom bezpieczeństwa pasażerów korzystających z usług żeglugi krajowej. Dlatego państwa członkowskie powinny mieć możliwość utrzymania obowiązujących surowszych metod zapobiegania pożarom.*

¹⁷ COM(2015)508.

Poprawka

(3) W celu zwiększenia jasności i spójności prawa niektóre definicje i odniesienia należy zaktualizować i w większym stopniu dostosować do odpowiednich międzynarodowych lub unijnych przepisów. Należy przy tym zwrócić szczególną uwagę na to, by nie zmienić *obowiązującego* zakresu dyrektywy 2009/45/WE, *lecz by zwiększyć zapewniony* przez nią *poziom* bezpieczeństwa. W szczególności definicja „statku zabytkowego” powinna być lepiej dostosowana do dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁸ przy jednoczesnym zachowaniu obowiązujących kryteriów roku budowy i rodzaju materiału. Definicja „jachtu i jednostki wycieczkowej” powinna być w większym stopniu dostosowana do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencji SOLAS).

¹⁸ Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

¹⁸ Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) W związku z zasadą proporcjonalności dostosowanie obecnych wymogów normatywnych wynikających z konwencji SOLAS do małych statków pasażerskich o długości poniżej 24 metrów okazało się trudne. Poza tym małe statki są przeważnie zbudowane z materiałów innych niż stal i w związku z tym jedynie bardzo ograniczona liczba takich statków została dopuszczona na podstawie dyrektywy 2009/45/WE. Wobec braku konkretnych obaw związanych z bezpieczeństwem oraz odpowiednich norm ustanowionych w dyrektywie statki o długości poniżej 24 metrów powinny być zatem wyłączone z jej zakresu i powinny podlegać szczegółowym normom bezpieczeństwa określonym przez państwa członkowskie, które są w stanie lepiej ocenić w odniesieniu do tych statków lokalne ograniczenia żeglugi w zakresie odległości od wybrzeża lub portu oraz warunków pogodowych.

Poprawka

(4) W związku z zasadą proporcjonalności dostosowanie obecnych wymogów normatywnych wynikających z konwencji SOLAS do małych statków pasażerskich o długości poniżej 24 metrów okazało się trudne. Poza tym małe statki są przeważnie zbudowane z materiałów innych niż stal i w związku z tym jedynie bardzo ograniczona liczba takich statków została dopuszczona na podstawie dyrektywy 2009/45/WE. Wobec braku konkretnych obaw związanych z bezpieczeństwem oraz odpowiednich norm ustanowionych w dyrektywie statki o długości poniżej 24 metrów powinny być zatem wyłączone z jej zakresu i powinny podlegać szczegółowym normom bezpieczeństwa określonym przez państwa członkowskie, które są w stanie lepiej ocenić w odniesieniu do tych statków lokalne ograniczenia żeglugi w zakresie odległości od wybrzeża lub portu oraz warunków pogodowych. ***Przy określaniu tych norm państwa członkowskie powinny postępować zgodnie z wytycznymi, które zostaną opublikowane przez Komisję. Czyniąc to, powinny one uwzględnić inne umowy i konwencje międzynarodowe IMO, a także unikać wprowadzania dodatkowych wymogów wykraczających poza zakres obowiązujących przepisów międzynarodowych. Komisja powinna przyspieszyć opracowanie wytycznych dla***

tych statków, jak przewidziano w programie prac Komisji na rok 2017.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5a) W związku ze szczególnymi cechami geograficznymi i pogodowymi oraz dużą liczbą wysp w Grecji, którym należy zapewnić regularne i częste połączenia transportowe – zarówno ze stałego lądu, jak i z innych wysp greckich – i wynikającą z tego wysoką liczbą możliwych połączeń morskich Grecja powinna mieć możliwość odstąpienia od wymogu ustanowienia obszarów morskich. Należy w szczególności zezwolić Grecji na klasyfikowanie statków pasażerskich według poszczególnych szlaków morskich, na których pływają, przy zachowaniu tych samych kryteriów dotyczących klas statków pasażerskich i tych samych norm bezpieczeństwa.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7) *W celu* zwiększenia przejrzystości i ułatwienia zgłaszania przez państwa członkowskie zwolnień, środków równoważnych i dodatkowych środków bezpieczeństwa Komisja powinna utworzyć **i prowadzić** bazę danych. Baza ta powinna obejmować zgłoszone środki w postaci projektów i przyjętych aktów.

(7) *Dla* zwiększenia przejrzystości i ułatwienia zgłaszania przez państwa członkowskie zwolnień, środków równoważnych i dodatkowych środków bezpieczeństwa Komisja, **we współpracy z państwami członkowskimi**, powinna utworzyć **w tym celu** bazę danych, **którą powinna prowadzić i udostępniać na publicznie dostępnej stronie internetowej**. Baza ta powinna obejmować zgłoszone środki w postaci projektów i przyjętych

aktów.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(9) W celu uwzględnienia zmian na poziomie międzynarodowym oraz doświadczenia, a także w celu zwiększenia przejrzystości, Komisji należy przyznać uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wyłączenia, w razie potrzeby, z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy zmian instrumentów międzynarodowych, zaktualizowania wymogów technicznych i ustanowienia **warunków wykorzystywania** bazy danych prowadzonej przez Komisję w celu przyjmowania przez państwa członkowskie powiadomień o zwolnieniach i wniosków o przyznanie odstępstwa **z *godnie*** z niniejszą dyrektywą. Szczególnie ważne jest, aby Komisja prowadziła odpowiednie konsultacje podczas swych prac przygotowawczych, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te były prowadzone zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić równy udział w przygotowywaniu aktów delegowanych, Parlament Europejski i Rada powinny otrzymywać wszystkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji powinni mieć regularny wstęp na spotkania grup ekspertów Komisji zajmujących się przygotowywaniem aktów delegowanych.

Poprawka

(9) W celu uwzględnienia zmian na poziomie międzynarodowym oraz doświadczenia, a także w celu zwiększenia przejrzystości, Komisji należy przyznać uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wyłączenia, w razie potrzeby, z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy zmian instrumentów międzynarodowych, zaktualizowania wymogów technicznych i ustanowienia **szczegółowych postanowień w zakresie dostępu do** bazy danych prowadzonej przez Komisję **i jej wykorzystywania** w celu przyjmowania przez państwa członkowskie powiadomień o zwolnieniach i wniosków o przyznanie odstępstwa **zgodnie** z niniejszą dyrektywą. Szczególnie ważne jest, aby Komisja prowadziła odpowiednie konsultacje podczas swych prac przygotowawczych, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te były prowadzone zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić równy udział w przygotowywaniu aktów delegowanych, Parlament Europejski i Rada powinny otrzymywać wszystkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji powinni mieć regularny wstęp na spotkania grup ekspertów Komisji zajmujących się przygotowywaniem aktów delegowanych.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

(10) W *celu* ustanowienia równych warunków działania dla statków pasażerskich wykonujących dowolnego rodzaju rejsy z portów Unii i do tych portów działania Unii służące przyspieszeniu trwających prac prowadzonych przez Międzynarodową Organizację Morską w celu wprowadzenia zmian do konwencji SOLAS należy dostosować do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Poprawka

(10) W *dążeniu do* ustanowienia równych warunków działania dla statków pasażerskich wykonujących dowolnego rodzaju rejsy z portów Unii i do tych portów, działania Unii służące przyspieszeniu trwających prac prowadzonych przez Międzynarodową Organizację Morską w celu wprowadzenia zmian do konwencji SOLAS *oraz jej udoskonalenia* należy dostosować do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(11a) Czynnikiem ludzki jest podstawowym składnikiem bezpieczeństwa statku i związanych z tym procedur. W celu utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa konieczne jest uwzględnienie związku między bezpieczeństwem, warunkami życia na pokładzie, warunkami pracy i szkoleniem załogi, a także konieczności odpowiedniego przeszkolenia w dziedzinie transgranicznych akcji ratunkowych i działań w sytuacjach nadzwyczajnych. Dlatego też Unia powinna odgrywać proaktywną rolę, również na arenie międzynarodowej, aby monitorować i poprawiać warunki socjalne dla pracowników na statkach.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 11 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(11b) Aby ułatwić proces wdrażania i transpozycji, należy wzmocnić rolę EMSA i wspierać wykorzystanie wiedzy istniejącej grupy ekspertów ds. bezpieczeństwa statków pasażerskich przez grupę ds. bezpieczeństwa morskiego.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 1 – litera d a (nowa)
Dyrektywa 2009/45/WE
Artykuł 2 – ustęp 1 – litera q – akapit 1

Obowiązujący tekst

Poprawka

„obszar *morski*” oznacza obszar zdefiniowany zgodnie z art. 4 ust. 2.

da) w akapicie pierwszym lit. q) otrzymuje brzmienie:
„»obszar morski lub szlak morski« oznacza obszar lub – jeżeli ze względów geograficznych nie jest możliwe określenie obszaru morskiego – szlak zdefiniowany zgodnie z art. 4 ust. 2;”

Poprawka 15

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 1 – litera j
Dyrektywa 2009/45/WE
Artykuł 2 – ustęp 1 – litera z a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

za) »równoważny materiał« oznacza stop aluminium lub inny niepalny materiał, który na skutek pokrycia izolacją wykazuje na końcu stosowanej próby ogniowej właściwości konstrukcyjne i odporność równorzędne ze stalą;

za) »równoważny materiał« oznacza stop aluminium lub inny niepalny materiał, który *sam lub* na skutek pokrycia izolacją wykazuje na końcu stosowanej próby ogniowej właściwości konstrukcyjne i odporność równorzędne ze stalą;

Poprawka 16

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 1 – litera j
Dyrektywa 2009/45/WE
Artykuł 2 – ustęp 1 – litera z c

Tekst proponowany przez Komisję

zc) **»statek zabytkowy« oznacza każdy rodzaj historycznego statku pasażerskiego zaprojektowanego przed 1965 r. oraz repliki tych statków zbudowane głównie z oryginalnych materiałów**, w tym również statki przeznaczone do wspierania i **propagowania tradycyjnych umiejętności i praktyk** żeglarskich, które służą też jako żywe pomniki użytkowane zgodnie z **tradycyjnymi zasadami praktyk żeglarskich i techniki**;

Poprawka

zc) **„statki zabytkowe” oznaczają wszelkiego rodzaju statki historyczne i ich repliki**, w tym również statki przeznaczone do wspierania i **promocji rzemiosł tradycyjnych i umiejętności** żeglarskich, które służą też jako żywe pomniki, użytkowane zgodnie z zasadami **tradycyjnego żeglarstwa i tradycyjnych technik**;

Poprawka 17

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 1 – litera j
Dyrektywa 2009/45/WE
Artykuł 2 – ustęp 1 – litera z e

Tekst proponowany przez Komisję

„ze) **»łódź typu tender« oznacza przewożoną statkiem łódź używaną do transferu więcej niż 12 pasażerów ze stacjonarnego statku pasażerskiego na ląd i z powrotem**;

Poprawka

„ze) **»łódź typu tender« oznacza przewożoną statkiem łódź używaną do transferu więcej niż 12 pasażerów ze stacjonarnego statku pasażerskiego *bezpośrednio* na ląd i z powrotem *najkrótszą drogą morską w rozumieniu wytycznych IMO MSC.1/Circ.1417*;**”

Poprawka 18

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 3 – litera b a (nowa)
Dyrektywa 2009/45/WE
Artykuł 4 – ustęp 2 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) *dodaje się ustęp w brzmieniu:*

W drodze odstępstwa od lit. a) w akapicie pierwszym z powodów geograficznych Grecja może stworzyć i w razie potrzeby uaktualniać wykaz szlaków morskich obejmujący wszystkie szlaki w Grecji zamiast tworzenia lub uaktualniania wykazu obszarów morskich. W tym celu Grecja stosuje odpowiednie kryteria dla klas statków pasażerskich, o których mowa w ust. 1.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 4 – litera b
Dyrektywa 2009/45/WE
Artykuł 5 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Państwo portu może przeprowadzić inspekcję statku pasażerskiego lub szybkiej jednostki pasażerskiej odbywających rejsy krajowe i sprawdzić ich dokumenty zgodnie z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE*.

Poprawka

3. Państwo portu może przeprowadzić inspekcję statku pasażerskiego, **promu typu ro-ro** lub szybkiej jednostki pasażerskiej odbywających rejsy krajowe i sprawdzić ich dokumenty zgodnie z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE*.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 5 – litera e
Dyrektywa 2009/45/WE
Artykuł 6 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. Statki zbudowane z równoważnego materiału przed **wejściem w życie niniejszej dyrektywy** spełniają jej wymagania do [5 lat po dacie, o której mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi].;

Poprawka

6. Statki zbudowane z równoważnego materiału przed [**data transpozycji, o której mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi**] spełniają jej wymagania do [**wstawić datę: pięć** lat po dacie, o której mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi].;

Poprawka 21

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 5 – litera e a (nowa)
Dyrektywa 2009/45/WE
Artykuł 6 – ustęp 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ea) dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

6a. W drodze odstępstwa od ust. 6 państwo członkowskie posiadające więcej niż 60 statków pasażerskich wykonanych ze stopu aluminium pływających pod jego banderą w dniu [data wejścia w życie], może zwolnić, do dnia [wstawić datę: 8 lat po dacie transpozycji, o której mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi], statki pasażerskie klasy B, C i D wykonane ze stopu aluminium ze stosowania przepisów niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że nie powoduje to zmniejszenia poziomu bezpieczeństwa, a zwolniony statek pasażerski został wybudowany przed [data transpozycji, o której mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi] i pływa wyłącznie między portami tego państwa członkowskiego.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 8 – litera b
Dyrektywa 2009/45/WE
Artykuł 9 – ustęp 4 – akapit 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

„Wszystkie te środki mają zastosowanie do wszystkich statków pasażerskich tej samej klasy lub do jednostek użytkowanych w jednakowych określonych warunkach, bez dyskryminacji ze względu na ich banderę, narodowość lub miejsce siedziby ich operatora.”

Poprawka 23

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 8 – litera b
Dyrektywa 2009/45/WE
Artykuł 9 – ustęp 4 – akapit 4 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

„Środki, o których mowa w ust. 3, stosuje się tylko tak długo, jak długo statek lub jednostka są eksploatowane w określonych warunkach.”

Poprawka 24

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 8 – litera b
Dyrektywa 2009/45/WE
Artykuł 9 – ustęp 4 – akapit 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

„O środkach, o których mowa w akapicie drugim i piątym, powiadamia się za pośrednictwem bazy danych utworzonej i ***prowadzonej w tym celu przez Komisję***. Komisja posiada uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10a w sprawie ***warunków*** dostępu do tej bazy danych.”;

„O środkach, o których mowa w akapicie drugim i piątym, powiadamia się za pośrednictwem bazy danych ***w tym celu utworzonej, prowadzonej i udostępnionej przez Komisję na publicznie dostępnej stronie internetowej***. Komisja posiada uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10a w sprawie ***szczegółowych postanowień dotyczących*** dostępu do tej bazy danych.”;

Poprawka 25

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 14
Dyrektywa 2009/45/WE
Artykuł 14 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

„1. W odniesieniu do statków pasażerskich odbywających rejsy ***krajowe***, w celu przyspieszenia ***prowadzonych*** przez Międzynarodową Organizację Morską prac

„1. W odniesieniu do statków pasażerskich odbywających rejsy ***międzynarodowe***, w celu przyspieszenia przez Międzynarodową Organizację

służących wprowadzeniu zmian do prawideł Konwencji SOLAS (w jej zaktualizowanej wersji), w których pewne zagadnienia pozostawiono do oceny administracji, Unia przedstawia IMO wnioski mające na celu ustalenie zharmonizowanej interpretacji tych prawideł i przyjęcie odpowiednich zmian.

Morską prac służących wprowadzeniu zmian do prawideł Konwencji SOLAS z **1974 r.** (w jej zaktualizowanej wersji) **oraz ulepszaniu tych prawideł**, w których pewne zagadnienia pozostawiono do oceny administracji, Unia przedstawia IMO wnioski mające na celu ustalenie zharmonizowanej interpretacji tych prawideł i przyjęcie odpowiednich zmian.”

Poprawka 26

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 14 a (nowy)
Dyrektywa 2009/45/WE
Artykuł 15 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14a) w art. 15 dodaje się ustęp w brzmieniu:

W szczególności sankcje uwzględniają powagę naruszenia, jego czas trwania oraz czy zostało popełnione umyślnie, i mogą zostać zaostrzone, jeżeli istnieją okoliczności obciążające.

UZASADNIENIE

Wniosek Komisji

Dyrektywa 2009/45/WE ustanawia reguły i normy bezpieczeństwa dla nowych i istniejących statków pasażerskich zbudowanych ze stali i równoważnego materiału oraz jednostek szybkich wykonujących usługi krajowe w państwach członkowskich UE. Wdraża ona na szczeblu UE przepisy konwencji IMO SOLAS, która ustanawia szczegółowe wymogi techniczne dotyczące budowy statków, stabilności, maszynierii, urządzeń elektrycznych, ochrony przeciwpożarowej i wyposażenia ratunkowego statków pasażerskich, czyli statków przewożących więcej niż 12 pasażerów. Krajowa flota statków pasażerskich w UE liczy około 3175 statków, które żeglują po różnych obszarach morskich sklasyfikowanych w dyrektywie, oraz 900 statków prowadzących działalność jedynie na wyznaczonych obszarach portowych.

Zmiana przedmiotowych przepisów jest następstwem dokonanej przez Komisję oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa w dziedzinie bezpieczeństwa statków pasażerskich, w tym konsultacji przeprowadzonych z państwami członkowskimi i zainteresowanymi podmiotami. Ocena ta wykazała istnienie pewnych niejednoznaczności w przepisach prawnych, które prowadziły do ich różnej interpretacji przez władze krajowe, w szczególności w kwestii tego, czy mniejsze statki oraz niektóre inne rodzaje statków są objęte zakresem tej dyrektywy. Wniosek Komisji ma na celu uproszczenie i wyjaśnienie odpowiednich wymogów. W zmienionej dyrektywie w szczególności:

- wyłączone zostaną z jej zakresu wszystkie istniejące i nowe statki pasażerskie o długości poniżej 24 metrów, a odnośne normy bezpieczeństwa będą regulowane na szczeblu państw członkowskich (art. 3),
- wyłączone zostaną statki obsługujące instalacje morskie, które przewożą pracowników do instalacji morskich takich jak turbiny wiatrowe, a także łodzie typu tender, czyli (przewożone statkami) łodzie wykorzystywane do przewozu pasażerów ze stacjonarnego statku pasażerskiego, takiego jak statek wycieczkowy, na ląd i z powrotem (art. 2);
- wyłączone zostaną żaglowce, jeżeli wyposażone są w pomocniczy napęd mechaniczny, a także jachty i statki zabytkowe, które zostaną określone w bardziej szczegółowy sposób (art. 2),
- wyraźnie włączone zostaną w jej zakres statki zbudowane z aluminium, poprzez uznanie aluminium jako materiału równoważnego ze stalą (art. 2).

Ponadto klasyfikacja obszarów morskich ze względu na zagrożenie dla statków prowadzących działalność w danej strefie morskiej została udoskonalona, a kryteria związane z punktami schronienia, z których rozbitkowie mogą dostać się na ląd, zostały zastąpione bardziej precyzyjnym odniesieniem do odległości od linii brzegu. Ponadto Komisja stworzy bazę danych w celu gromadzenia i udostępniania wymaganych od państw członkowskich powiadomień o zwolnieniach, środkach równoważnych i dodatkowych środkach bezpieczeństwa, które mogą one przyjmować w odniesieniu do wymogów przedmiotowej dyrektywy (art. 14). Zaktualizowano także szereg definicji technicznych.

Stanowisko sprawozdawczyni

Sprawozdawczyni podkreśla, że głównym celem rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa statków pasażerskich musi być dopilnowanie, by pasażerowie i załoga podróżowali bezpiecznie na pokładzie statków i łodzi pasażerskich w UE. Proponowane uproszczenie powinno istotnie pomóc w pełnym wdrożeniu, monitorowaniu i stosowaniu przepisów w państwach członkowskich, a w konsekwencji przyczynić się do utrzymania ogólnego wysokiego poziomu bezpieczeństwa.

Sprawozdawczyni zasadniczo popiera wniosek Komisji i przyjmuje do wiadomości ustalenia z poprzedzającej go oceny REFIT, jednak uważa, że w szeregu obszarów wniosek powinien zostać wzmocniony i poprawiony. Jak przewidziano we wniosku, dalsze prace techniczne w celu doprecyzowania definicji materiału równoważnego powinny także ułatwić wdrożenie uaktualnionych przepisów w państwach członkowskich, w których statki pasażerskie zbudowane z aluminium wykonują usługi krajowe.

Wytyczne dotyczące norm bezpieczeństwa dla małych statków i statków zwolnionych

W transporcie pasażerskim używa się powszechnie małych statków poniżej 24 m. Takie statki mogą również być ważne przy transporcie do 250 pasażerów, co odnotował także Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny. O ile nakładanie tych samych wymogów, które obowiązują duże statki pasażerskie, może być niewspółmierne, o tyle ważne jest utrzymanie rygorystycznych reguł i norm bezpieczeństwa, jeżeli to państwo członkowskie określa przepisy dla takich statków pływających po jego wodach. W związku z tym sprawozdawczyni proponuje, aby Komisja dostarczyła wytyczne państwom członkowskim, przemysłowi i operatorom. Taki „kodeks dla małych jednostek” ułatwi zbieżność przepisów i kontroli bezpieczeństwa stosowanych w państwach członkowskich.

Przewożone statkiem łodzie typu tender są wykorzystywane wyłącznie do przewozu pasażerów ze statków pasażerskich (głównie statków wycieczkowych) na ląd i z powrotem. Zdaniem sprawozdawczyni nie należy ich wykorzystywać do innych rodzajów usług, takich jak zwiedzanie nabrzeży. Tego rodzaju usługi powinny być prowadzone na statkach spełniających wymogi statku pasażerskiego w państwie przybrzeżnym. W związku z powyższym Komisja powinna ocenić potrzebę przyjęcia wspólnych europejskich wymogów, w tym wiążących przepisów, i przedstawić specjalne wytyczne dla tej kategorii, w celu ułatwienia harmonizacji reguł i norm między państwami członkowskimi.

Statki obsługujące instalacje morskie są wyłączone z zakresu stosowania, ponieważ przewożą raczej pracowników przemysłowych do instalacji morskich niż pasażerów. Obecnie brak jest międzynarodowo uzgodnionej normy dotyczącej definicji i przewożenia pracowników przemysłowych, czym musi się zająć IMO. Sprawozdawczyni apeluje zatem do państw członkowskich o aktywne wspieranie prac IMO służących określeniu norm bezpieczeństwa statków obsługujących instalacje morskie.

Żaglowce zostały już wyłączone z zakresu wspomnianej dyrektywy jako statki pasażerskie o napędzie innym niż mechaniczny. Nowe przepisy stanowią obecnie, że nawet statki wyposażone w napęd mechaniczny, wykorzystywany jako pomocniczy lub w sytuacjach awaryjnych, mają zostać wyłączone. Aby utrzymać zharmonizowany poziom bezpieczeństwa dla żaglowców w Europie, sprawozdawczyni zaleca przeprowadzenie przez Komisję oceny i opracowanie wspólnych wymogów dla tej kategorii dzięki opublikowaniu szczegółowych wytycznych do 2020 r.

Przejrzystość

Dyrektywa umożliwi państwom członkowskim przyjmowanie środków służących poprawie norm bezpieczeństwa w celu uwzględnienia szczególnych warunków lokalnych, wprowadzenia przepisów krajowych równoważnych z danym wymogiem dyrektywy lub zwolnienia statków z niektórych wymogów w konkretnych warunkach działania (pora roku, pora dnia, warunki na morzu itp.). O środkach takich należy powiadomić Komisję, a po ich przyjęciu także inne państwa członkowskie. Aby zapewnić pełną przejrzystość, w tym dla społeczeństwa, każde zwolnienie, równoważność lub dodatkowy środek bezpieczeństwa powinny być publikowane na publicznie dostępnej stronie internetowej. Komisja w stosownym czasie powinna określić – za pomocą odpowiedniego aktu delegowanego – ogólne warunki dostępu do odnośnych baz danych oraz korzystania z nich.

Normy bezpieczeństwa i załoga statku

W celu utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa przez cały czas podróży statku pasażerskiego konieczne jest uwzględnienie nie tylko fizycznej struktury i wyposażenia statku, ale także związku między bezpieczeństwem, warunkami życia na pokładzie, warunkami pracy i szkoleniem załogi. Oczywiście jest, że czynnik ludzki jest podstawową częścią całego procesu. Sprawozdawczyni jest przekonana, że w dyrektywie należy sprecyzować, że Unia powinna odgrywać proaktywną rolę, również w kontekście międzynarodowym, aby monitorować i ulepszać warunki socjalne dla pracowników na statkach.

18.1.2017

OPINIA KOMISJI PRAWNEJ

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Joëlle Bergeron

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Wprowadzenie

Wniosek Komisji dotyczy zmiany dyrektywy 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich. Dyrektywa ta nie jest stara, niemniej jednak wymaga w kilku miejscach aktualizacji. Dotyczy ona utrzymania wysokich standardów bezpieczeństwa dla statków pasażerskich na terytorium Unii. Jako że poziom bezpieczeństwa jest gwarantowany w sposób zharmonizowany, dyrektywa logicznie przewiduje wzajemne uznawanie certyfikatów bezpieczeństwa statków. Zaproponowane zmiany zostały przedstawione poniżej, w podziale na poszczególne dziedziny.

Uproszczenie uregulowań prawnych

Wniosek Komisji wpisuje się w program sprawności i wydajności regulacyjnej REFIT, którego celem jest możliwie największe uproszczenie prawa Unii. Proces upraszczania prawa obejmuje w pewnym zakresie także deregulację niektórych działań. O ile logiczne jest, że statki pasażerskie podlegają surowym przepisom bezpieczeństwa, o tyle obejmowanie małych statków, tzn. statków o długości mniejszej niż 24 metry, zharmonizowanymi przepisami bezpieczeństwa nie jest konieczne, ponieważ przepisy te są zbyt ograniczające lub nie mają zastosowania. Niniejszy wniosek znosi zatem przepisy europejskie dla małych statków, za wyjątkiem jednostek szybkich, pozostawiając państwom członkowskim pełną swobodę regulacyjną w tym względzie. Rekreacyjne jednostki pływające są również wyłączone z zakresu dyrektywy.

Sprawozdawca zwraca uwagę, że w procesie upraszczania wiele definicji zawartych w dyrektywie dostosowano do aktualnych okoliczności. Pierwotnie dyrektywa miała zastosowanie do statków wykonanych ze stali lub materiałów równoważnych, w tym materiałów lekkich, jednak nie była stosowana w ten sam sposób we wszystkich państwach członkowskich. W propozycji wyjaśnia się zatem zakres zastosowania dyrektywy, jeżeli chodzi o definicję aluminium jako materiału równoważnego i odpornego innego niż stal, aby stworzyć wspólne normy bezpieczeństwa dla tych statków.

Aktualna dyrektywa wprowadza podział obszarów morskich na kilka sektorów pod względem zagrożeń, jakie mogą na nich wystąpić, i pozwala w szczególności lżejszym statkom żeglować w strefach położonych blisko przybrzeżnych „miejsca schronienia”. Jako że miejsca te trudno zlokalizować, co komplikowało obliczanie granic stref żeglownych dla lżejszych statków, zniesiono koncepcję „miejsca schronienia”, aby móc prościej określać odległość od brzegu.

Również z myślą o uproszczeniu we wniosku dyrektywy przewidziano dostosowanie zasad kontroli odnoszących się do nowych statków do zasad dotyczących statków będących już w obiegu. Wreszcie w celu poprawy czytelności dyrektywy usunięto z niej liczne przepisy przejściowe, które stały się bezpodstawne.

Baza danych

Aby poprawić dostęp organów kontrolnych oraz operatorów statków do krajowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa statków (które mogą różnić się od siebie w wielu przypadkach), we wniosku przewidziano, że Komisja utworzy bazę danych dotyczącą przepisów poszczególnych krajów. Komisja zajmowałaby się zarządzaniem tą bazą, która byłaby również dostępna dla zainteresowanych osób. Propozycja ta jest bardzo pożyteczna, jako że ułatwi dostęp do prawa, a jednocześnie umożliwi państwom członkowskim zachowanie swych przepisów krajowych.

Procedura komitetowa

Proponuje się również inne modyfikacje w celu dostosowania przepisów dyrektywy do nowych ram procedury komitetowej wprowadzonej traktatem z Lizbony. A zatem zaktualizowano odniesienia do aktów wykonawczych oraz zniesiono procedurę regulacyjną połączoną z kontrolą na korzyść aktów delegowanych.

Akty delegowane będą dopuszczalne w przyszłości, aby modyfikować wymogi techniczne, regulować ww. bazę danych, a także aby Komisja mogła moderować stosowanie w Europie niektórych umów międzynarodowych dotyczących bezpieczeństwa żeglugi, gdyby miały one wymagać modyfikacji w przyszłości. Sprawozdawczyni szczegółowo przeanalizowała te aspekty wniosku i nie zgłasza żadnych zastrzeżeń co do nowych przekazanych uprawnień.

Podsumowanie

Reasumując, sprawozdawczyni zwraca uwagę, że dokonała analizy wniosku w sprawie dyrektywy, który ma charakter wysoce techniczny, i nie zgłasza co do niego żadnych zastrzeżeń. Dostosowania do aktualnych ram prawnych, w szczególności pod względem procedury komitetowej, są prawidłowe, zaś uproszczenia administracyjne są pozytywne.

POPRAWKI

Komisja Prawna zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, jako komisji przedmiotowo właściwej, o wzięcie pod uwagę następującej poprawki:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) W celu zwiększenia przejrzystości i ułatwienia zgłaszania przez państwa członkowskie zwolnień, środków równoważnych i dodatkowych środków bezpieczeństwa Komisja powinna utworzyć i prowadzić bazę danych. Baza ta powinna obejmować zgłoszone środki w postaci projektów i przyjętych aktów.

Poprawka

(7) W celu zwiększenia przejrzystości i ułatwienia zgłaszania przez państwa członkowskie zwolnień, środków równoważnych i dodatkowych środków bezpieczeństwa Komisja powinna utworzyć i prowadzić bazę danych. Baza ta powinna obejmować zgłoszone środki w postaci projektów i przyjętych aktów.
Dane te powinny być dostępne publicznie.

PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

Tytuł	Reguły i normy bezpieczeństwa statków pasażerskich
Odsyłacze	COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 9.6.2016
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	JURI 9.6.2016
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Joëlle Bergeron 11.7.2016
Rozpatrzenie w komisji	29.11.2016
Data przyjęcia	12.1.2017
Wynik głosowania końcowego	+: 17 -: 0 0: 2
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Max Andersson, Joëlle Bergeron, Marie-Christine Boutonnet, Jean-Marie Cavada, Therese Comodini Cachia, Mady Delvaux, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Mary Honeyball, Gilles Lebreton, Julia Reda, Evelyn Regner, József Szájer, Tadeusz Zwiefka
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Daniel Buda, Sergio Gaetano Cofferati, Angel Dzhambazki, Heidi Hautala, Constance Le Grip, Victor Negrescu
Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	Eleonora Evi, Andrey Novakov

PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ

Tytuł	Reguły i normy bezpieczeństwa statków pasażerskich	
Odsyłacze	COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD)	
Data przedstawienia w PE	6.6.2016	
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 9.6.2016	
Komisje wyznaczone do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 9.6.2016	JURI 9.6.2016
Opinia niewydana Data decyzji	ENVI 15.6.2016	
Sprawozdawcy Data powołania	Daniela Aiuto 15.6.2016	
Rozpatrzenie w komisji	27.2.2017	10.4.2017
Data przyjęcia	11.4.2017	
Wynik głosowania końcowego	+: 45 -: 1 0: 0	
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska	
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Jakop Dalunde, Kateřina Konečná, Matthijs van Miltenburg, Henna Virkkunen	
Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	John Stuart Agnew, Jiří Maštálka	
Data złożenia	21.4.2017	

GŁOSOWANIE KOŃCOWE IMIENNE W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ

45	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
ECR	Jacqueline Foster, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zile, Kosma Złotowski, Peter van Dalen
EFDD	Daniela Aiuto, Peter Lundgren
GUE/NGL	Kateřina Konečná, Merja Kyllönen, Jiři Maštálka
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Jens Nilsson, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Claudia Tapardel, István Ujhelyi, Janusz Zemke
Verts/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

1	-
EFDD	John Stuart Agnew

0	0

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się