



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 24 maja 2018 r.
(OR. en)

9113/18

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2018/0159 (NLE)

MAR 67

WNIOSEK

Od: Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej,
podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU

Data otrzymania: 23 maja 2018 r.

Do: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii
Europejskiej

Nr dok. Kom.: COM(2018) 314 final

Dotyczy: Wniosek dotyczący ZALECENIA RADY w sprawie celów w dziedzinie
bezpieczeństwa i wymagań funkcjonalnych dotyczących statków
pasażerskich o długości poniżej 24 metrów

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2018) 314 final.

Zał.: COM(2018) 314 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 23.5.2018
COM(2018) 314 final

2018/0159 (NLE)

Wniosek

ZALECENIE RADY

**w sprawie celów w dziedzinie bezpieczeństwa i wymagań funkcjonalnych dotyczących
statków pasażerskich o długości poniżej 24 metrów**

{SWD(2018) 238 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

W dniu 20 grudnia 2017 r. weszły w życie zmiany w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE¹ wyłączające z jej zakresu małe statki pasażerskie (tzn. statki o długości poniżej 24 m), ze skutkiem od dnia 21 grudnia 2019 r. Wynikało to z zaleceń kontroli sprawności unijnego prawodawstwa w dziedzinie bezpieczeństwa statków pasażerskich² przeprowadzonej w ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej.

Dyrektywą 2009/45/WE wprowadzono wspólny, wysoki poziom bezpieczeństwa w całej UE oraz istotne korzyści dla rynku wewnętrznego. Nie dokonano tego jednak w odniesieniu do małych statków (o długości poniżej 24 metrów), w przypadkach których nie zharmonizowano kilku kluczowych aspektów bezpieczeństwa (co odzwierciedla trudność w stosowaniu obecnych standardów normatywnych w jednolity sposób w odniesieniu do wielu różnych małych statków i warunków, w jakich są one eksploatowane w całej UE). Okazało się również, że bardzo różnorodne przeznaczenie, z jakim budowane są takie statki, przynosi skutek w postaci szerokiego zakresu projektów i rozwiązań technicznych. Sprawilo to, że określenie wspólnego zestawu szczegółowych przepisów stanowi niezwykle trudne wyzwanie i wymusiło opracowanie innego podejścia regulacyjnego.

Ponadto jedynie ok. 60 małych statków ze stali z łącznej liczby 1 950 małych statków zostało certyfikowanych zgodnie z dyrektywą 2009/45/WE. Wynika to z faktu, że obecnie zdecydowana większość małych statków jest budowana z innych materiałów niż stal (drewno – ok. 1 000 statków, materiał kompozytowy – ok. 590 statków i aluminium – ok. 170 statków). W przypadku takich statków nie istnieją obecnie żadne wspólne normy czy punkt odniesienia dotyczący bezpieczeństwa, ani na poziomie UE, ani na poziomie międzynarodowym. Każde państwo członkowskie posiada inne podejście do regulowania kwestii bezpieczeństwa, co prowadzi do różnic w środkach, podejściach i interpretacjach i sprawia, że budowanie statków na szerszy rynek wewnętrzny stanowi wyzwanie.

Brak zharmonizowanych norm bezpieczeństwa stanowi poważne wyzwanie, zwłaszcza dla mniejszych europejskich właścicieli statków polegających na rynku wtórnym małych statków pasażerskich (72 % z ok. 360 właścicieli statków posiadających statki pasażerskie zgodne z dyrektywą 2009/45/WE posiada tylko jeden krajowy statek pasażerski). W przypadku gdy statek nie jest certyfikowany zgodnie z dyrektywą, co do zasady zastosowanie powinna mieć zasada wzajemnego uznawania. W praktyce jednak każdy statek jest niemalże prototypem, tzn. jest budowany w konkretnym celu zgodnie ze specyfikacjami technicznymi określonymi przez jego przyszłego właściciela. W związku z tym, w przypadku zmiany bandery statek musi zostać zmodyfikowany i ponownie certyfikowany, a to wiąże się z dodatkowymi kosztami.

Biorąc pod uwagę statystyki dotyczące wypadków, które przedstawiono w towarzyszącym dokumencie roboczym służb Komisji, dane od 2011 r. nie wykazują żadnych bezpośrednich zagrożeń bezpieczeństwa. W przypadku małych krajowych statków pasażerskich niewchodzących w zakres dyrektywy w latach 2011–2017 na Europejskiej Platformie Informacyjnej w sprawie Wypadków Morskich (EMCIP) odnotowano 555 wypadków,

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2108 z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniająca dyrektywę Rady 2009/45/WE w sprawie regul i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.U. L 315 z 30.11.2017, s. 40–51).

² COM(2015) 508.

w których 165 osób zostało rannych, a 11 zginęło. Oznacza to około dwóch ofiar śmiertelnych na każde 100 wypadków i jedną osobę ranną na każde trzy wypadki.

Brak określonych wymogów w niektórych państwach członkowskich (np. dotyczących podziału małych statków) lub szeregu wymogów dotyczących np. izolacji przeciwpożarowej stwarza potrzebę dalszego rozważenia osiągniętego poziomu bezpieczeństwa (określonego w oparciu o dodatkowe środki dostosowane do warunków lokalnych i geograficznych, takie jak ograniczenia żeglugowe).

Zaproponowane cele w dziedzinie bezpieczeństwa i wymagania funkcjonalne dotyczące małych statków pasażerskich o długości poniżej 24 m uwzględniają zalecane zasady odnoszące się do bezpieczeństwa tych statków, które – jeśli zostałyby przyjęte przez państwa członkowskie i dodatkowo udoskonalone – wytyczyłyby drogę dla bardziej ujednoczonego podejścia do bezpieczeństwa małych statków pasażerskich obsługujących żeglugę krajową w obrębie wód UE.

To nowe podejście oparte na wynikach, a nie na wymogach normatywnych, pozostawia pewną swobodę, aby w stosownych przypadkach móc dostosować się do lokalnych okoliczności, oraz propaguje innowacyjne projekty. Podejście to również lepiej odzwierciedla różnorodność projektów, materiałów i eksploatacji małych statków pasażerskich, które są bardziej podatne na lokalne warunki eksploatacji.

W związku z tym wniosek ma na celu zachęcenie państw członkowskich do przyjęcia zalecanego podejścia, opartego na wynikach, do kwestii bezpieczeństwa, małych statków pasażerskich.

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

Wniosek jest w pełni spójny z dyrektywą (UE) 2017/2108, zwłaszcza jej motywem 8, w którym współprawodawcy wezwali Komisję do przyjęcia wytycznych dotyczących małych statków pasażerskich w możliwie najkrótszym terminie, tak aby państwa członkowskie mogły uwzględnić je przy określaniu swoich własnych krajowych norm bezpieczeństwa. Wytyczne te powinny w stosownych przypadkach uwzględniać wszelkie międzynarodowe umowy i konwencje Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), a także unikać wprowadzania dodatkowych wymogów wykraczających poza obowiązujące przepisy międzynarodowe. Celem jest wytyczenie drogi dla bardziej ujednoczonego podejścia do bezpieczeństwa małych statków pasażerskich obsługujących żeglugę krajową w obrębie wód UE.

Wniosek jest w pełni zgodny z zaleceniami kontroli sprawności przeprowadzonej w ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej dotyczącymi opracowania wytycznych lub norm w zakresie małych statków w oparciu o wymagania funkcjonalne jako części standardowych ram opartych na celach. Zalecenie opiera się głównie na zdobytych doświadczeniach i wnioskach wyciągniętych na poziomie międzynarodowym w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Wniosek stanowi element realizacji przyjętego przez Komisję Programu lepszego stanowienia prawa poprzez zagwarantowanie, że działanie UE jest konieczne, przynosi wartość dodaną i jest dostosowane do rozwoju wydarzeń politycznych i społecznych oraz postępu technologicznego. Wniosek zapewnia również osiągnięcie celów strategii dotyczącej

transportu morskiego do 2018 r.³ poprzez zapewnienie m.in. wysokiej jakości usług promowych w regularnym wewnątrzunijnym transporcie pasażerskim.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Podstawą wniosku jest art. 292 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), zgodnie z którym Rada przyjmuje zalecenia, stanowiąc na wniosek Komisji, w związku z jego art. 100 ust. 2 TFUE, w którym przewidziano środki związane z transportem morskim.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Niniejsza inicjatywa ma na celu ułatwienie transferu statków między krajowymi rejestrami i zapewnienie istnienia konkurencji na równych warunkach, bez uszczerbku dla poziomu bezpieczeństwa. Przewiduje ona również zagwarantowanie zalecanego jednolitego poziomu bezpieczeństwa w UE w zakresie małych statków pasażerskich obsługujących żeglugę krajową w obrębie wód UE. Żadnego z tych celów nie można byłoby osiągnąć poprzez jednostronne działanie na poziomie państw członkowskich.

• Proporcjonalność

W zaleceniu przedstawiono niewiążący punkt odniesienia dla państw członkowskich dotyczący poziomu bezpieczeństwa małych statków pasażerskich, który – jeśli państwa członkowskie podejmą decyzję o kierowaniu się wspólnymi celami w dziedzinie bezpieczeństwa i wymaganiami funkcjonalnymi – w sposób wyraźny zasygnalizowałby potencjał rynku wewnętrznego, który mógłby być dalej rozwijany. W wyniku kontroli sprawności przeprowadzonej w ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej zalecono, aby ramy norm oparte na wynikach dotyczące małych statków pasażerskich stanowiły jedyne podejście regulacyjne, które byłoby proporcjonalne i generowało unijną wartość dodaną. Podejście to pozostawia pewną swobodę, aby w stosownych przypadkach móc dostosować się do lokalnych okoliczności, oraz propaguje innowacyjne projekty.

• Wybór instrumentu

W związku z tym, że proponowane podejście jest nowatorskie, przyjęcie go przez państwa członkowskie UE stanowi klucz do jego sukcesu. Proponowane cele w dziedzinie bezpieczeństwa i wymagania funkcjonalne przekazuje się zatem państwom członkowskim jako inspirację i wytyczne. Niniejsza inicjatywa przyjmuje formę wniosku Komisji dotyczącego zalecenia Rady, aby dążyć do zatwierdzenia przez Radę proponowanego podejścia jako instrumentu niewiążącego.

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

• Oceny *ex post* / kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa

Niniejsza inicjatywa stanowi kontynuację zaleceń kontroli sprawności przeprowadzonej w ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) Komisji. Kontrola sprawności wykazała, że kluczowe cele unijnego prawodawstwa dotyczącego bezpieczeństwa statków pasażerskich w zakresie bezpieczeństwa pasażerów i rynku wewnętrznego nadal mają ogromne znaczenie. W wyniku kontroli zidentyfikowano również jednak m.in. szereg

³ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r. (COM/2009/0008).

istotnych kwestii, w tym możliwość opracowania zharmonizowanych norm dla statków zbudowanych z materiałów innych niż stal lub materiałów równoważnych, które obecnie nie są objęte unijnymi ramami prawnymi. Wyniki kontroli sprawności i odpowiadające im działania następcze przedstawiono w sprawozdaniu Komisji.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Proponowane cele w dziedzinie bezpieczeństwa i wymagania funkcjonalne dotyczące małych statków pasażerskich (Poradnik dotyczący małych statków pasażerskich)⁴ opracowano we współpracy z ekspertami krajowymi i organizacjami zainteresowanych stron w ramach grupy ekspertów ds. bezpieczeństwa statków pasażerskich, którą w tym celu powiększono, aby obejmowała obserwatorów zainteresowanych stron. Prace techniczne koordynowała Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego, która, oprócz regularnych posiedzeń grupy ekspertów ds. bezpieczeństwa statków pasażerskich w dniu 13 listopada 2017 r., zorganizowała specjalne warsztaty i koordynowała grupę korespondencyjną powołaną w tym celu.

Chociaż zdecydowana większość ekspertów reprezentujących właściwe organy krajowe i organizacje zainteresowanych stron poparła niniejszą inicjatywę, pojawiły się pytania dotyczące tego, czy jest ona potrzebna oraz o jej wartość dodaną. Przegląd tych pytań oraz odpowiedzi na te pytania zawarto w towarzyszącym dokumencie roboczym służb Komisji.

Ponadto między lipcem i listopadem 2017 r. zorganizowano konsultacje internetowe⁵. Były one skierowane do podmiotów gospodarczych, takich jak stocznie, projektanci, właściciele i operatorzy statków, zajmujących się budową statków pasażerskich o długości poniżej 24 metrów i handlem nimi. Wszystkie pozostałe zainteresowane strony mogły wnieść swój wkład w konsultacje zgodnie z własnym uznaniem. Konsultacje rozpoczęto, aby zgromadzić opinie podmiotów gospodarczych, zwłaszcza małych i bardzo małych, na temat zakresu, w jakim wspólne przepisy UE dotyczące małych statków pasażerskich mogłyby ułatwić funkcjonowanie rynku wewnętrznego małych statków pasażerskich. Celem konsultacji było także zgromadzenie nieoficjalnych dowodów na poparcie tych opinii. Działanie to uzupełniło wyżej wspomniane konsultacje z organami krajowymi i zainteresowanymi stronami, które same skoncentrowały się na rozwoju technicznym celów w dziedzinie bezpieczeństwa i wymagań funkcjonalnych.

Ogólnie wyniki wykazały, że podmioty gospodarcze (jak również niektóre administracje krajowe, które również przesłały swoje odpowiedzi lub stanowiska) zdecydowanie popierają niniejszą inicjatywę oraz że wspólne przepisy bezpieczeństwa UE dotyczące małych statków pasażerskich postrzegają się jako mające bardzo pozytywny lub pozytywny wpływ na ustanowienie wewnętrznego rynku tych statków oraz ułatwienie jego funkcjonowania, zwiększając konkurencję i ewentualnie również innowacje na rynku. W uwagach ogólnych respondenci podkreślili, że wszelkie wspólne przepisy UE powinny opierać się na istniejących praktykach oraz powinny być w wystarczającym stopniu elastyczne, aby umożliwić odzwierciedlenie lokalnych warunków i wiedzy eksperckiej.

W związku z tym, że zalecane podejście jest nowatorskie, przyjęcie wspólnych przepisów UE uznano za przedwczesne. Dalszy rozwój wspólnych ram bezpieczeństwa opartych na wynikach dotyczących małych statków pasażerskich wymagałby określenia i oceny – wspólnie z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami – sposobu, w jaki można tego dokonać na poziomie UE oraz skutków tego rozwoju.

⁴ Początkowo opracowany pod roboczym tytułem „Small Craft Code” („Kodeks małych statków”).

⁵ Strona internetowa dotycząca konsultacji: <https://ec.europa.eu/info/consultations/targeted-consultation-safety-goals-and-functional-requirements-small-passenger-ships>

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Biorąc pod uwagę dane dotyczące floty i wypadków, niniejsza inicjatywa opiera się na danych zgromadzonych w trakcie procesu przeprowadzania kontroli sprawności w ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej i podanych w dokumencie roboczym służb Komisji „Korekta kursu: kontrola sprawności unijnego prawodawstwa w dziedzinie bezpieczeństwa statków pasażerskich”, przyjętym w dniu 16 października 2015 r.⁶. Wykorzystano także ustalenia zewnętrznego badania przeprowadzonego w celu wsparcia kontroli sprawności⁷, jak również wyniki poprzednich prac nad tą kwestią. Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego udzieliła kluczowej pomocy technicznej w tym procesie, w tym dostarczyła przegląd najbardziej istotnych istniejących praktyk dotyczących tych statków.

- **Ocena skutków**

W niniejszym wniosku nie określono żadnych szczegółowych norm ani procedur bezpieczeństwa i w związku z tym nie oczekuje się, że wywoła on jakiekolwiek bezpośrednio znaczące skutki lub alternatywne opcje polityki, które można by poddać ocenie *ex-ante*. Zalecane cele w dziedzinie bezpieczeństwa i wymagania funkcjonalne opracowano na podstawie istniejących praktyk oraz wspólnie z ekspertami i organizacjami zainteresowanych stron z państw członkowskich. Na tym etapie przekazuje się je państwom członkowskim jako inspirację i wytyczne, aby wykazać, że bardziej ujednocnione podejście do bezpieczeństwa statków pasażerskich jest osiągalne. W żadnym przypadku nie są one przeznaczone do stosowania w sposób wiążący.

Wnioskowi towarzyszy dokument roboczy służb Komisji, w którym opisano istotne istniejące praktyki i omówiono wkład zainteresowanych stron. Jeżeli w przyszłości Komisja zdecyduje się kontynuować niniejszą inicjatywę poprzez opracowanie szczegółowych norm lub procedur bezpieczeństwa, przeprowadzona zostanie ocena skutków.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Niniejsza inicjatywa opiera się na tzw. ramach norm opartych na wynikach, które w trakcie kontroli sprawności przeprowadzonej w ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej określono jako jedyne podejście regulacyjne, które byłoby proporcjonalne i generowało unijną wartość dodaną. Jeśli państwa członkowskie podejmą decyzję o kierowaniu się wspólnymi celami w dziedzinie bezpieczeństwa i wymaganiami funkcjonalnymi w przypadku tego rodzaju statków na poziomie UE, będzie to stanowiło wyraźny sygnał dotyczący potencjału rynku wewnętrznego, który mógłby być dalej rozwijany.

Zważywszy, że celem niniejszej inicjatywy, na tym etapie, nie jest określenie jakichkolwiek szczegółowych norm i procedur, oraz biorąc pod uwagę, że jej podjęcie zostanie w pełni pozostawione decyzji państw członkowskich, nie oczekuje się, iż przyniesie ona jakiekolwiek natychmiastowe wymierne oszczędności i korzyści. Skutki takie zostaną określone ilościowo, w przypadku gdy niniejsza inicjatywa zostanie pomyślnie przyjęta i będzie dalej rozwijana.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek nie ma skutków dla ochrony praw podstawowych.

⁶ SWD(2015) 197.

⁷ Tractebel, 2015 r. Support Study for the Fitness Check (FC) – Evaluation of Passenger Ship Safety Legislation (opublikowano na EU bookshop: <https://publications.europa.eu/en/web/general-publications/publications>)

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet Unii.

5. INNE ELEMENTY

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i uzgodnienia sprawozdawcze**

Nie przewiduje się uzgodnień sprawozdawczych.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

W przypadku tego rodzaju inicjatywy dokumenty wyjaśniające nie są wymagane.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Zakres proponowanych celów w dziedzinie bezpieczeństwa i wymagań funkcjonalnych (Poradnik dotyczący małych statków pasażerskich) ma obejmować wszystkie małe statki pasażerskie o długości poniżej 24 m, bez względu na materiał, z którego są zbudowane. Poradnik dotyczący małych statków pasażerskich został zainspirowany istniejącymi podejściami regulacyjnymi opartymi na wynikach i odpowiada pierwszym dwóm poziomom standardowego modelu Międzynarodowej Organizacji Morskiej opartego na celach oraz doświadczeniach związanych z jego stosowaniem.

Struktura proponowanego Poradnika dotyczącego małych statków pasażerskich odpowiada kategoriom i podkategoriom bezpieczeństwa w istniejących konwencjach i kodach morskich, tzn. kategoria bezpieczeństwa (rozdział) i podkategoria bezpieczeństwa (prawidło), w tym a) wymagania funkcjonalne; b) uwzględnione zagrożenia; oraz c) wymagania dotyczące osiąarów.

Jako pokazało doświadczenie, w przypadku określenia osobnej grupy celów dla każdego szczegółowego wymagania funkcjonalnego wartość dodana była stosunkowo niska. W związku z tym w Poradniku dotyczącym małych statków pasażerskich połączono cele i wymagania funkcjonalne. Na podstawie informacji zwrotnych od ekspertów opracowano jednak szereg ogólnych celów dotyczących Poradnika jako całości (a nie dla każdego wymagania z osobna).

Wymagania funkcjonalne wyodrębniono lub oparto na istniejących źródłach i doświadczeniach na poziomie międzynarodowym, jak również na poziomie krajowym, w tym na konwencji SOLAS z 1974 r., bieżących pracach prowadzonych w Międzynarodowej Organizacji Morskiej, krajowych przepisach Szwecji, a także zasadach ANEP 77. W przypadku gdy były dostępne, wykorzystano te same źródła, aby ustalić uwzględnione zagrożenia i odpowiadające im wymagania dotyczące osiąarów. Treść wymagań funkcjonalnych dopracowano we współpracy z ekspertami, jak szczegółowo opisano w towarzyszącym dokumencie roboczym służb Komisji. W przypadku rozbieżnych opinii zdecydowano się na rozwiązanie poparte przez większość ekspertów.

Ponadto Poradnik dotyczący małych statków pasażerskich został precyzyjnie zredagowany, aby wyeliminować – na tyle, na ile było to możliwe – wyrażenia jakościowe i szczegółowe rozwiązania techniczne, tak aby uniknąć wieloznaczności oraz nie ograniczać innowacji.

Wniosek

ZALECENIE RADY

w sprawie celów w dziedzinie bezpieczeństwa i wymagań funkcjonalnych dotyczących statków pasażerskich o długości poniżej 24 metrów

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 292 i art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2108⁸, którą przyjęto w dniu 15 listopada 2017 r., wyłączono statki pasażerskie o długości poniżej 24 metrów („małe statki pasażerskie”) zbudowane ze stali lub materiałów równoważnych z zakresu stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE⁹ w następstwie zaleceń kontroli sprawności unijnego prawodawstwa w dziedzinie bezpieczeństwa statków pasażerskich¹⁰ przeprowadzonej w ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej. Zmiana ta zacznie obowiązywać od dnia 21 grudnia 2019 r.
- (2) Kontrola sprawności wykazała, że wymogi normatywne dyrektywy 2009/45/WE wynikające z Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. („konwencja SOLAS z 1974 r.”) okazały się trudne do dostosowania do małych statków pasażerskich. Wobec braku konkretnych zastrzeżeń związanych z bezpieczeństwem oraz odpowiednich norm przewidzianych w dyrektywie 2009/45/WE statki o długości poniżej 24 metrów powinny być zatem wyłączone z zakresu stosowania tej dyrektywy.
- (3) Małe statki pasażerskie są budowane głównie z materiałów innych niż stal, w związku z tym zdecydowana większość tej floty została już certyfikowana zgodnie z przepisami krajowymi. Państwa członkowskie stosują różne podejścia do regulowania bezpieczeństwa małych statków pasażerskich, co prowadzi do różnic w przepisach i normach bezpieczeństwa. Taka rozbieżność stanowi poważne wyzwanie, zwłaszcza dla mniejszych właścicieli statków w Unii, którzy prowadzą działalność na rynku wtórnym małych statków pasażerskich. Potwierdziły to wyniki otwartych konsultacji, których respondentami były w większości mikroprzedsiębiorstwa oraz małe przedsiębiorstwa. Konsultacje wykazały, że bardziej jednolite podejście do przepisów bezpieczeństwa dotyczących małych statków

⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2108 z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniająca dyrektywę Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.U. L 315 z 30.11.2017, s. 40).

⁹ 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).

¹⁰ COM(2015) 508.

pasażerskich mogłoby mieć pozytywny wpływ na funkcjonowanie rynku wewnętrznego w tym obszarze.

- (4) Wewnętrzny rynek rekreacyjnych jednostek pływających został utworzony na mocy dyrektywy 94/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹¹, w której zharmonizowano poziom bezpieczeństwa rekreacyjnych jednostek pływających we wszystkich państwach członkowskich i tym samym usunięto przeszkody w handlu rekreacyjnymi jednostkami pływającymi między państwami członkowskimi. Nie dotyczy to małych statków pasażerskich.
- (5) Zgodnie z zaleceniami kontroli sprawności jedynym podejściem, które może być proporcjonalne i generować wartość dodaną na poziomie Unii, jest są standardowe normy oparte na wynikach. Takie podejście pozostawia pewną swobodę, aby w stosownych przypadkach móc dostosować się do lokalnych okoliczności, oraz propaguje innowacyjne projekty, które podlegają weryfikacji w celu sprawdzenia, czy osiągnięto wymagany poziom bezpieczeństwa. W porównaniu z normatywnymi ramami regulacyjnymi podejście to lepiej odzwierciedla różnorodność projektów, materiałów i eksploatację małych statków pasażerskich, jak również fakt, że państwa członkowskie są w stanie lepiej ocenić lokalne ograniczenia żeglugi dla małych statków pasażerskich pod względem odległości od wybrzeża lub portu i warunków pogodowych.
- (6) Cele w dziedzinie bezpieczeństwa i wymagania funkcjonalne załączone do niniejszego zalecenia opierają się na takich standardowych normach opartych na wynikach, jak również dotychczasowych doświadczeniach międzynarodowych, unijnych i krajowych. Opracowano je wspólnie z ekspertami i zainteresowanymi stronami z państw członkowskich i mogłyby one – jeśli zostaną przyjęte przez państwa członkowskie i będą dodatkowo udoskonalane – zapewnić odniesienie dla pasażerów odbywających podróże krajowe na wodach Unii. Mogłyby również ułatwić dostęp unijnym producentom i operatorom do szerszego rynku unijnego.
- (7) Cele w dziedzinie bezpieczeństwa i wymagania funkcjonalne zawarte w niniejszym zaleceniu są lepiej dostosowane do małych statków pasażerskich. W związku z tym państwa członkowskie należy zachęcić, aby kierowały się celami w dziedzinie bezpieczeństwa i wymaganiami funkcjonalnymi załączonymi do niniejszego zalecenia, dążąc do wypracowania bardziej jednolitego podejścia do przepisów bezpieczeństwa mających zastosowanie do małych statków pasażerskich,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ZALECENIE:1. Państwa członkowskie zachęca się, aby dążyły do wypracowania bardziej jednolitego podejścia do przepisów bezpieczeństwa dotyczących statków pasażerskich o długości poniżej 24 metrów („małych statków pasażerskich”), które są eksploatowane w ramach żeglugi krajowej w obrębie wód Unii i nie są ani rekreacyjnymi jednostkami pływającymi określonymi w art. 3 pkt 2 dyrektywy 2013/53/UE, ani statkami pasażerskimi wchodzącymi w zakres art. 3 ust. 1 dyrektywy 2009/45/WE zmienionej dyrektywą (UE) 2017/2108 i mającej zastosowanie od dnia 21 grudnia 2019 r.

2. W tym celu zaleca się, aby od dnia 21 grudnia 2019 r. państwa członkowskie:

¹¹ Uchylona i zastąpiona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych (Dz.U. L 354 z 28.12.2013 s. 90).

- a) w stosownych przypadkach kierowały się celami w dziedzinie bezpieczeństwa i wymaganiami funkcjonalnymi dotyczącymi małych statków pasażerskich, wymienionymi w załączniku;
 - b) wspierały dalszy rozwój celów i wymagań, o których mowa w lit. a), zgodnie z ramami opartymi na wynikach, w tym identyfikację i ocenę alternatywnych form ich weryfikacji i wdrażania;
 - c) zachęcały zainteresowane strony do zaangażowania się w ten proces.
3. Niniejsze zalecenie nie narusza prawa państw członkowskich do określania przepisów bezpieczeństwa mających zastosowanie do małych statków pasażerskich, o których mowa w pkt 1.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady,
Przewodniczący*