

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 391/2009 w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii”**

[COM(2018) 567 final – 2018/0298 (COD)]

(2019/C 62/47)

Sprawozdawca generalny: **Séamus BOLAND**

Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 10.9.2018 Rada Unii Europejskiej, 10.9.2018
Podstawa prawna	Art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Decyzja Prezydium	18.9.2018
Data przyjęcia na sesji plenarnej	17.10.2018
Sesja plenarna nr	538
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	122/0/0

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES zgadza się z wnioskiem Komisji dotyczącym zmiany rozporządzenia (WE) nr 391/2009 w sprawie inspekcji statków i wydawania certyfikatów, który jest niezbędny w wyniku wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej (UE).

1.2. EKES uważa, że zaproponowane zmiany pozwolą stworzyć korzystne otoczenie i zaleca Komisji, aby wspierała ściślejszą współpracę wszystkich odpowiednich instytucji europejskich, krajowych i uznanych organizacji, z którymi państwa członkowskie podpisały umowy upoważniające.

1.3. EKES z zadowoleniem przyjmuje fakt, że wniosek daje pewność prawa branży, od której w ogromnym stopniu zależy niezakłócony przewóz towarów w warunkach spełniających, jak dowiedziono, najwyższe normy bezpieczeństwa. W związku z tym zaleca przyjęcie wniosku w trybie pilnym.

1.4. EKES z zadowoleniem przyjmuje zamiar Komisji, by przedstawić sprawozdanie na temat skutków zmienionego rozporządzenia po odpowiednim okresie stosowania; zaleca podjęcie wystarczających działań, zwłaszcza w przypadku gdy skutki nie były przewidziane zakresem zmiany rozporządzenia.

## 2. Uwagi ogólne

2.1. W dniu 23 czerwca 2016 r. w wyniku referendum w sprawie członkostwa w UE Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej postanowiło opuścić Unię Europejską. Niniejsza decyzja obejmuje wyspę Gibraltar.

2.2. W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo złożyło notyfikację o zamiarze wystąpienia z Unii. Oznacza to, że całe unijne prawo pierwotne i wtórne przestanie się stosować do Zjednoczonego Królestwa od dnia 30 marca 2019 r. („dzień wystąpienia”). Zjednoczone Królestwo stanie się wtedy państwem trzecim.

2.3. W zależności od treści negocjowanej obecnie umowy o wystąpieniu oczywiste jest, że prawo UE dotyczące transportu morskiego przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej (wraz z Gibraltarem). Zgodnie z prawem unijnym uznawanie na szczeblu unijnym organizacji świadczących usługi w zakresie inspekcji i przeglądów statków pod banderą jednego z państw członkowskich może być kontynuowane jedynie pod warunkiem osiągnięcia porozumienia w sprawie wniosku.

2.4. W art. 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 391/2009 („rozporządzenie”) ustanowiono wymaganie, by „uznane organizacje” dokonujące inspekcji i przeglądów na statkach były co dwa lata oceniane przez Komisję i z państwem członkowskim, które wnioskuje o uznanie danej organizacji. Jednakże po wystąpieniu z UE Zjednoczone Królestwo nie będzie już mogło uczestniczyć w przeprowadzanych zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia ocenach tych organizacji, w odniesieniu do których Zjednoczone Królestwo pełni rolę „sponsorującego” państwa członkowskiego.

2.5. Ze względu na spodziewaną utratę uznania UE przez organizacje „sponsorowane” przez Zjednoczone Królestwo, logicznie należy założyć, że wystąpią negatywne konsekwencje dla konkurencyjności i atrakcyjności bander państw członkowskich UE-27, które upoważniły te uznane organizacje do działania w ich imieniu do celów dokonywania statutowych inspekcji, przeglądów i certyfikacji statków. Wiele organizacji dotkniętych tym problemem posiada umowy upoważniające z pozostałymi 27 państwami członkowskimi, które to umowy tracą ważność po wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa.

2.6. Celem wniosku Komisji jest zatem zwiększenie pewności prawa, zabezpieczenie ciągłości działalności właścicielom statków dotkniętym tą sytuacją oraz utrzymanie konkurencyjności bander państw członkowskich UE-27.

2.7. Gdy Zjednoczone Królestwo wycofa się z członkostwa w Unii, przestanie uczestniczyć we wszystkich pracach, których dotyczy art. 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 391/2009. Jednak organizacje będą mogły kontynuować swoją pracę pod warunkiem przyjęcia wniosku.

### 3. Streszczenie wniosku Komisji

3.1. Wniosek Komisji ma na celu przywrócenie pewności prawa w regulowaniu kwestii morskich, która zostanie zakłócona w wyniku wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii.

3.2. Mianowicie, znosząc wymóg państwa „sponsorującego”, wniosek umożliwi organizacjom działalność u boku Komisji wspólnie z państwami członkowskimi, które zawarły z tymi organizacjami umowy upoważniające, kontynuując certyfikacje i inspekcje statków.

3.3. Jego celem byłoby zapewnienie uznania organizacjom, wobec których Zjednoczone Królestwo występowało wcześniej w roli „sponsorującego” państwa członkowskiego w imieniu Komisji. Miałyby to zapewnić ciągłość obowiązujących ustaleń między tymi organizacjami a pozostałymi państwami członkowskimi UE-27. Obejmuje to dokonywanie przeglądów i inspekcji statków, zapewniając ciągłość bezpieczeństwa.

3.4. Aby to osiągnąć, wniosek zmieniłby art. 8 ust. 1 rozporządzenia, zmieniając wymóg, zgodnie z którym jedynie „sponsorujące” państwo członkowskie uczestniczy w procesie regularnej oceny w imieniu Komisji. W praktyce oznaczałoby to, że oceny mogą być przeprowadzane przez uznane organizacje działające w imieniu Komisji.

3.5. Celem jest zapewnienie ciągłości działalności gospodarczej i konkurencyjności bander 27 państw członkowskich współpracujących z zainteresowanymi organizacjami.

3.6. Zakres rozporządzenia ograniczony jest do niwelowania „negatywnych konsekwencji” wynikających z wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii.

### 4. Uwagi EKES-u

4.1. EKES odnotowuje, że rozporządzenia dotyczące gospodarki morskiej, w szczególności żeglugi, zmieniano w sposób gwarantujący harmonię wszelkiej działalności handlowej i gospodarczej w całej UE, w tym w Zjednoczonym Królestwie.

4.2. EKES zgadza się z głównymi założeniami wniosku, że konieczna jest ochrona bander UE i zabezpieczenie przed brakiem pewności prawa w związku z brexitem.

4.3. EKES zauważa, że trzy główne obecnie zaangażowane podmioty to: EMSA (Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego), ABS (Amerykańskie Biuro Żeglugi) i Lloyds.

4.4. EKES zauważa, że bez tego wniosku państwa członkowskie nie byłyby w stanie kontynuować współpracy z uznanymi organizacjami na potrzeby floty pod swoją banderą. Zamiast tego musiałyby przerejestrowywać swoje statki pod banderę państwa nienależącego do UE. Takie działania miałyby poważne konsekwencje pod względem obecnych umów z organizacjami i stałej ciągłości w branży.

4.5. EKES uważa, że sektor żeglugi ma kluczowe znaczenie dla światowego handlu i przepływu towarów. Równie ważne jest, aby systemy regulacyjne zapewniały jak największe bezpieczeństwo wszystkim zainteresowanym.

4.6. EKES zwraca uwagę na fakt, że jakiegokolwiek zaniechanie przyjęcia wniosku mogłoby spowodować przerwanie światowego transportu towarów i poważnie zagrozić gospodarce UE. Dlatego ważne jest, aby został on przyjęty niezwłocznie.

4.7. EKES odnotowuje uwagę Komisji, że sprawozdanie z konsekwencji, które nie zostały obecnie zidentyfikowane, zostanie sporządzone po pewnym okresie stosowania.

Bruksela, dnia 17 października 2018 r.

Luca JAHIER  
Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

---