



Bruksela, 4 czerwca 2020 r.
REV1 – zastępuje zawiadomienia z dnia
27 lutego 2018 r. (transport morski) oraz
z dnia 11 października 2019 r.
(kwalifikacje marynarzy, REV1)

ZAWIADOMIENIE DLA ZAINTERESOWANYCH STRON

WYSTĄPIENIE ZJEDNOCZONEGO KRÓLESTWA Z UE A PRZEPISY UE W DZIEDZINIE TRANSPORTU MORSKIEGO

Dnia 1 lutego 2020 r. Zjednoczone Królestwo wystąpiło z Unii Europejskiej i stało się „państwem trzecim”¹. Umowa o wystąpieniu² określa okres przejściowy, który kończy się dnia 31 grudnia 2020 r.³ Do tego czasu prawo Unii stosuje się w całości do Zjednoczonego Królestwa i na jego terytorium⁴.

W okresie przejściowym UE i Zjednoczone Królestwo będą prowadzić negocjacje w sprawie porozumienia dotyczącego nowego partnerstwa, przewidującego w szczególności strefę wolnego handlu. Nie jest jednak pewne, czy takie porozumienie zostanie zawarte i czy wejdzie w życie z końcem okresu przejściowego. W każdym razie skutkiem takiego porozumienia byłyby stosunki, które z punktu widzenia warunków dostępu do rynku znacznie różniłyby się od udziału Zjednoczonego Królestwa w rynku wewnętrznym⁵, w unii celnej UE oraz w obszarze podatku VAT i podatku akcyzowego.

¹ Państwo trzecie to państwo niebędące członkiem UE.

² Umowa o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej, Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 7 („umowa o wystąpieniu”).

³ Okres przejściowy może, przed dniem 1 lipca 2020 r., zostać jednorazowo przedłużony o rok lub dwa lata (art. 132 ust. 1 umowy o wystąpieniu). Rząd Zjednoczonego Królestwa jak dotąd wykluczał takie przedłużenie.

⁴ Z zastrzeżeniem niektórych wyjątków przewidzianych w art. 127 umowy o wystąpieniu, z których żaden nie jest istotny w kontekście niniejszego zawiadomienia.

⁵ W szczególności umowa o wolnym handlu nie przewiduje takich zasad rynku wewnętrznego (w obszarze towarów i usług), jak zasada wzajemnego uznawania, zasada kraju pochodzenia i harmonizacja. Umowa o wolnym handlu nie znosi również formalności celnych i kontroli celnych, w tym formalności dotyczących pochodzenia towarów i materiałów użytych do ich wytworzenia, ani zakazów i ograniczeń przywozowych i wywozowych.

Dlatego też wszystkim zainteresowanym stronom, a w szczególności podmiotom gospodarczym, przypomina się o sytuacji prawnej mającej zastosowanie po zakończeniu okresu przejściowego.

Porady dla zainteresowanych stron

Aby zaradzić skutkom opisanym w niniejszym zawiadomieniu, podmioty działające w sektorze transportu morskiego powinny przede wszystkim podjąć następujące działania:

- podmioty świadczące usługi transportu morskiego powinny ocenić, czy dotyczy ich zmiana praw dostępu do rynku, oraz podjąć niezbędne kroki zapobiegawcze przy sprzedaży usług transportu morskiego po zakończeniu okresu przejściowego; oraz
- operatorzy statków pływających pod banderą państwa członkowskiego UE powinni dopilnować, aby świadectwa wydawane marynarzom w Zjednoczonym Królestwie uznawano w UE zgodnie z odpowiednią procedurą.

Uwaga:

Niniejsze zawiadomienie nie odnosi się do:

- przepisów UE dotyczących wyposażenia morskiego;
- przepisów UE dotyczących bezpieczeństwa morskiego;
- przepisów UE dotyczących recyklingu statków;
- przepisów UE dotyczących emisji, w tym emisji CO₂ w transporcie morskim;
- przepisów UE dotyczących kontroli osób wjeżdżających do UE i z niej wyjeżdżających;
- ogólnych ram UE w zakresie uznawania kwalifikacji zawodowych.

Tych kwestii dotyczą inne zawiadomienia, które zostaną lub zostały opublikowane⁶.

Po zakończeniu okresu przejściowego przepisy UE dotyczące transportu morskiego, w tym przepisy UE w dziedzinie minimalnego poziomu wykształcenia i wzajemnego uznawania świadectw marynarzy, w szczególności dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy⁷, nie będą już mieć zastosowania do Zjednoczonego Królestwa. Ma to w szczególności skutki, które opisano poniżej.

⁶ https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/getting-ready-end-transition-period_pl

⁷ Dz.U. L 323 z 3.12.2008, s. 33.

1. Kabotaż

W art. 1 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 3577/92⁸ umożliwia się świadczenie usług transportu morskiego w obrębie państw członkowskich UE (kabotaż morski) wszystkim **armatorom Wspólnoty**, których statki są zarejestrowane w jednym z państw członkowskich i pływają pod jego banderą. Pojęcie armatora Wspólnoty, zdefiniowane w art. 2 pkt 2 tego rozporządzenia, obejmuje:

a) obywateli⁹ państw członkowskich prowadzących działalność w państwie członkowskim zgodnie z prawem tego państwa i prowadzących działalność transportu morskiego;

b) spółki transportu morskiego założone zgodnie z prawem państwa członkowskiego, których siedziba i miejsce rzeczywistego zarządzania spółką znajduje się w państwie członkowskim; lub

c) obywateli państwa członkowskiego prowadzących działalność poza Unią lub spółki prowadzące działalność transportu morskiego założone poza Unią i zarządzane przez obywateli państwa członkowskiego, jeżeli ich statki są zarejestrowane w państwie członkowskim i pływają pod jego banderą zgodnie z jego prawem.

Po zakończeniu okresu przejściowego podmioty gospodarcze, które nie spełniają już warunków określonych w definicji armatora Wspólnoty, nie będą już mogły korzystać z prawa do świadczenia usług kabotażu morskiego zgodnie z tym rozporządzeniem. Należy zauważyć, że państwo członkowskie może na mocy swojego prawa krajowego podjąć decyzję o tym, by nie nakładać ograniczeń na świadczenie usług kabotażu przez statki pływające pod banderą państwa trzeciego.

2. BEZPIECZEŃSTWO MORSKIE

2.1. Uznane organizacje

Wystąpienie Zjednoczonego Królestwa nie ma bezpośredniego wpływu na uznawanie przez Komisję – zgodnie z art. 4 rozporządzenia (WE) nr 391/2009¹⁰ – organizacji, o których mowa w art. 2 lit. c) tego rozporządzenia.

Art. 8 rozporządzenia (WE) nr 391/2009 dotyczący udziału państw członkowskich w regularnej ocenie uznanych organizacji zmieniono

⁸ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczące stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski), Dz.U. L 364 z 12.12.1992, s. 7.

⁹ To pojęcie obejmuje zarówno osoby fizyczne, jak i osoby prawne.

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach, Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 11.

rozporządzeniem (UE) 2019/492¹¹, aby ustanowić przepis, że ocenę przeprowadza Komisja wspólnie z państwem członkowskim (lub większą ich liczbą), które udzieliło upoważnienia odpowiedniej uznanej organizacji zgodnie z art. 3 ust. 2 dyrektywy 2009/15/WE¹². Zmieniony przepis ma zastosowanie od dnia następującego po dniu, w którym rozporządzenie (WE) nr 391/2009 przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa.

2.2. Kontrola przeprowadzana przez państwo portu

W dyrektywie 2009/16/WE¹³ ustanowiono unijny system kontroli przeprowadzanych przez państwo portu. Dyrektywa zobowiązuje państwa członkowskie do tego, by oficerowie kontroli państwa portu dokonywali inspekcji statków zagranicznych w portach. Celem inspekcji jest sprawdzenie, czy stan statku i jego wyposażenia nie narusza wymogów konwencji międzynarodowych oraz czy jego załoga i sposób eksploatacji są zgodne z obowiązującym prawem międzynarodowym. W dyrektywie 2009/16/WE zawarto również obowiązek sprawdzenia zgodności z szeregiem innych wymogów wynikających z prawa Unii¹⁴, co dotyczy m.in. certyfikatów ubezpieczenia zgodnie z dyrektywą 2009/20/WE¹⁵.

Państwa członkowskie UE nadal będą dokonywać inspekcji statków Zjednoczonego Królestwa zawijających do portów UE, ale po zakończeniu okresu przejściowego system inspekcji przeprowadzanych przez państwo portu określony w dyrektywie 2009/16/WE nie będzie już obowiązywał w Zjednoczonym Królestwie¹⁶. Stosunki między Zjednoczonym Królestwem a UE w zakresie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu będą

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/492 z dnia 25 marca 2019 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 391/2009 w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii, Dz.U. L 851 z 27.3.2019, s. 5.

¹² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich, Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 47.

¹³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57.

¹⁴ Art. 13 dyrektywy 2009/16/WE oraz załącznik IV do tej dyrektywy.

¹⁵ Pkt 41 załącznika IV do dyrektywy 2009/16/WE oraz art. 4 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich, Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 128.

¹⁶ Należy zauważyć, że po zakończeniu okresu przejściowego statków pływających pod banderą Zjednoczonego Królestwa zasadniczo nie będzie już dotyczył wymóg obowiązujący statki pływające pod banderą Unii i dotyczący posiadania wykazu materiałów niebezpiecznych, o którym mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków. Od 31 grudnia 2020 r. analogiczny wymóg będzie jednak obowiązywał w przypadku statków pływających pod banderą państwa trzeciego (art. 12 i art. 32 ust. 2 lit. b) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków, Dz.U. L 330 z 10.12.2013, s. 1). Świadectwo będzie sprawdzane zgodnie z pkt 49 załącznika IV do dyrektywy 2009/16/WE.

regulowane zgodnie z memorandum paryskim w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu¹⁷.

2.3. Bezpieczeństwo statków rybackich

Zgodnie z art. 3 ust. 5 dyrektywy 97/70/WE¹⁸ państwa członkowskie muszą zabronić statkom rybackim pływającym pod banderą państwa trzeciego działania na morskich wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym lub wyładunku połowów w ich portach, chyba że administracja państwa bandery zaświadczy, że spełniają one wymogi określone w art. 3 ust. 1–4 oraz art. 5 dyrektywy 97/70/WE, które zawierają przepisy techniczne.

Ponadto zgodnie z art. 7 ust. 3 dyrektywy 97/70/WE statki rybackie pływające pod banderą państwa trzeciego, które nie prowadzą działalności na morskich wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym państwa członkowskiego i które nie wyładowują swoich połowów w portach państwa członkowskiego, podlegają kontroli państwa członkowskiego, kiedy znajdują się w jego portach, w celu sprawdzenia zgodności z protokołem z Torremolinos¹⁹, po wejściu tego protokołu w życie.

3. KWALIFIKACJE MARYNARZY

Zgodnie z art. 3 dyrektywy 2008/106/WE²⁰ marynarze służący na statku pływającym pod banderą państwa członkowskiego UE muszą mieć wymagane dyplomy, świadectwa przeszkolenia lub dokumenty potwierdzające (zwane dalej „świadectwami”) wydane przez to państwo członkowskie, przez inne państwo członkowskie UE zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 5b lub przez jedno z państw trzecich uznanych na podstawie art. 19 dyrektywy 2008/106/WE. Każde państwo członkowskie uznaje, w odniesieniu do statków pływających pod jego banderą, świadectwa wydane marynarzom przez inne państwa członkowskie lub przez uznane państwa trzecie, aby marynarze posiadający takie świadectwa mogli pracować na statkach. Dyrektywa 2008/106/WE przewiduje dwie odrębne procedury uznawania, które mają zastosowanie odpowiednio do świadectw

¹⁷ Wszystkie państwa członkowskie UE, które posiadają porty morskie, jak również Zjednoczone Królestwo, są sygnatariuszami memorandum paryskiego w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

¹⁸ Dyrektywa Rady 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiająca zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej, Dz.U. L 34 z 9.2.1998, s. 1.

¹⁹ Protokół z Torremolinos z dnia 2 kwietnia 1993 r. odnoszący się do Międzynarodowej konwencji z Torremolinos o bezpieczeństwie statków rybackich z 1977 r. („protokół z Torremolinos”). Szereg postanowień protokołu z Torremolinos zaktualizowano i zmieniono Porozumieniem kapsztadzkiem z 2012 r. w sprawie wdrożenia postanowień protokołu z Torremolinos z 1993 r.

²⁰ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (wersja przekształcona), Dz.U. L 323 z 3.12.2008, s. 33. Należy zauważyć, że dyrektywę 2005/45/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie wzajemnego uznawania świadectw marynarzy wydawanych przez państwa członkowskie oraz zmieniającą dyrektywę 2001/25/WE (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 160) uchylono art. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1159 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2008/106/WE, Dz.U. L 188 z 12.7.2019, s. 94.

wydanych przez inne państwa członkowskie oraz do świadectw wydanych przez uznane państwa trzecie:

- art. 5b dyrektywy 2008/106/WE stanowi, że każde państwo członkowskie ma potwierdzać („potwierdzenie uznania”) lub akceptować, w stosownych przypadkach, świadectwa wydane marynarzom przez inne państwa członkowskie;
- art. 19 ust. 4 dyrektywy 2008/106/WE stanowi, że państwo członkowskie może postanowić, w odniesieniu do statków pływających pod jego banderą, o potwierdzeniu świadectw wydanych przez uznane państwa trzecie.

„Akceptacja” na podstawie art. 5b dyrektywy 2008/106/WE:

Po zakończeniu okresu przejściowego świadectwa wydane marynarzom przez Zjednoczone Królestwo nie będą już „akceptowane” przez państwo członkowskie UE na podstawie art. 5b dyrektywy 2008/106/WE.

Kapitan lub oficer posiadający świadectwo wydane przez Zjednoczone Królestwo „zaakceptowane” przez państwo członkowskie UE nie będzie więc mógł po zakończeniu okresu przejściowego kontynuować pracy na statkach pływających pod banderą tego państwa członkowskiego.

„Potwierdzenie uznania” na podstawie art. 5b dyrektywy 2008/106/WE:

Po zakończeniu okresu przejściowego świadectwa wydane marynarzom przez Zjednoczone Królestwo nie będą już mogły być potwierdzane („potwierdzenie uznania”) przez państwo członkowskie UE na podstawie art. 5b dyrektywy 2008/106/WE. „Potwierdzenia uznania”, które państwa członkowskie UE wydały przed zakończeniem okresu przejściowego na podstawie art. 5b dyrektywy 2008/106/WE w odniesieniu do świadectw wydanych marynarzom przez Zjednoczone Królestwo, zachowają ważność do dnia wygaśnięcia danego potwierdzenia.

Kapitan lub oficer posiadający „potwierdzenie uznania” wydane przez państwo członkowskie w odniesieniu do świadectwa wydanego przez Zjednoczone Królestwo będzie mógł nadal pracować na statkach pływających pod banderą tego państwa członkowskiego.

Po zakończeniu okresu przejściowego nie będzie jednak możliwe uzyskanie „potwierdzenia uznania” na podstawie art. 5b dyrektywy 2008/106/WE od innego państwa członkowskiego UE w celu podjęcia pracy na statku pływającym pod banderą tego innego państwa członkowskiego.

Po zakończeniu okresu przejściowego uznawanie przez państwo członkowskie UE świadectw wydanych marynarzom przez Zjednoczone Królestwo będzie podlegać warunkom i procedurze określonym w art. 19²¹ dyrektywy 2008/106/WE, zgodnie z nowym statusem Zjednoczonego Królestwa jako państwa trzeciego.

²¹ Warunki uznawania określone w art. 19 dyrektywy 2008/106/WE ostatnio zmieniono dyrektywą (UE) 2019/1159.

Ogólne informacje można znaleźć na stronach internetowych Komisji dotyczących transportu morskiego (https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime_en) oraz marynarzy (https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers_en). W razie potrzeby na stronach tych będą zamieszczane dodatkowe informacje. Dodatkowe informacje na temat innych kwestii dotyczących bezpieczeństwa morskiego znajdują się na stronie internetowej Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego: <https://www.emsa.europa.eu/>

Komisja Europejska
Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu