



Bruksela, 27 lutego 2018 r.

ZAWIADOMIENIE DLA ZAINTERESOWANYCH STRON

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

W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo złożyło notyfikację o zamiarze wystąpienia z Unii Europejskiej zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej. Oznacza to, że całe unijne prawo pierwotne i wtórne przestanie się stosować do Zjednoczonego Królestwa od dnia 30 marca 2019 r. od godz. 00.00 czasu środkowoeuropejskiego („dzień wystąpienia”), chyba że w ratyfikowanej umowie o wystąpieniu¹ zostanie ustalona inna data². Zjednoczone Królestwo stanie się wtedy „państwem trzecim”³.

Przygotowania do wystąpienia mają znaczenie nie tylko dla UE i władz krajowych, lecz również dla podmiotów prywatnych.

W związku ze znaczną niepewnością, w szczególności co do treści ewentualnej umowy o wystąpieniu, wszystkim operatorom przypomina się o niektórych skutkach prawnych, które wynikną z obecnie obowiązujących przepisów prawa Unii w dziedzinie transportu morskiego, kiedy Zjednoczone Królestwo stanie się państwem trzecim.

Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych, które mogą znaleźć się w ewentualnej umowie o wystąpieniu, od dnia wystąpienia przepisy UE w dziedzinie transportu morskiego nie będą już mieć zastosowania do Zjednoczonego Królestwa. Wiąże się to z następującymi konsekwencjami w różnych obszarach prawa Unii w dziedzinie transportu morskiego⁴:

¹ Trwają negocjacje ze Zjednoczonym Królestwem zmierzające do zawarcia umowy o wystąpieniu.

² Ponadto, zgodnie z art. 50 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej, Rada Europejska, w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem, może jednomyślnie zdecydować, że Traktaty przestaną być stosowane z późniejszą datą.

³ Państwo trzecie to państwo niebędące członkiem UE.

⁴ Niniejsze zawiadomienie nie odnosi się do kwestii związanych z wyposażeniem morskim i kwalifikacjami marynarzy. Wymienionych zagadnień dotyczą następujące zawiadomienia: *Zawiadomienie dla zainteresowanych stron – Wystąpienie Zjednoczonego Królestwa z UE a przepisy UE w dziedzinie produktów przemysłowych* (https://ec.europa.eu/growth/single-market/goods_en) oraz *Zawiadomienie dla zainteresowanych stron – Wystąpienie Zjednoczonego Królestwa z UE a przepisy UE dotyczące minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy i wzajemnego uznawania świadectw marynarzy*, https://ec.europa.eu/transport/transport-modes/news/2017-12-11-brexit-notice-stakeholders_en).

1. DOSTĘP DO RYNKU

- **Wewnętrzne usługi transportu morskiego oraz ruch między państwami członkowskimi a państwami trzecimi:** rozporządzeniem (EWG) nr 4055/86⁵ wprowadzono swobodę świadczenia usług transportu morskiego między państwami członkowskimi, jak również między państwami członkowskimi i państwami trzecimi, w odniesieniu do:
 - „obywateli państw członkowskich prowadzących działalność gospodarczą zarejestrowaną w państwie członkowskim innym niż państwo pochodzenia osoby, na rzecz której usługi mają być świadczone”⁶; oraz
 - „obywateli państw członkowskich prowadzących działalność gospodarczą zarejestrowaną poza UE” lub „przedsiębiorstw żeglugowych zarejestrowanych poza UE i kontrolowanych przez obywateli państwa członkowskiego, jeśli statki ich są zarejestrowane w tym państwie członkowskim zgodnie z jego ustawodawstwem”⁷.

Osoby lub przedsiębiorstwa, które począwszy od dnia wystąpienia nie będą spełniać tych kryteriów, nie będą już mogły korzystać z przepisów tego rozporządzenia, a zwłaszcza z niedyskryminacyjnego traktowania, jeśli chodzi o połączenia w międzynarodowym transporcie morskim.

- **Kabotaż:** zgodnie z art. 1 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 3577/92⁸ usługi transportu morskiego w państwach członkowskich UE (kabotaż morski) mogą świadczyć wyłącznie **armatorzy Wspólnoty** (zdefiniowani w art. 2 pkt 2 tego rozporządzenia). Od dnia wystąpienia armatorzy, którzy nie będą już spełniać warunków uznania za armatorów Wspólnoty, nie będą mogli świadczyć usług transportu morskiego zgodnie z powyższym rozporządzeniem, chyba że prawodawstwo krajowe⁹ umożliwi dostęp do kabotażu statkom pływającym pod banderą państwa trzeciego.

2. BEZPIECZEŃSTWO MORSKIE

- **Uznawanie organizacji:** wystąpienie Zjednoczonego Królestwa nie ma bezpośredniego wpływu na uznawanie przez Komisję – zgodnie z art. 4

⁵ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 4055/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. stosujące zasadę swobody świadczenia usług do transportu morskiego między państwami członkowskimi i między państwami członkowskimi a państwami trzecimi, Dz.U. L 378 z 31.12.1986, s. 1.

⁶ Art. 1 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 4055/86.

⁷ Art. 1 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 4055/86.

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 Np. prawodawstwo Danii, Irlandii, Belgii i Niderlandów.

rozporządzenia (WE) nr 391/2009¹⁰ – organizacji, o których mowa w art. 2 lit. c) tego rozporządzenia. Zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 391/2009 Komisja musi jednak regularnie (co najmniej co dwa lata) oceniać uznane organizacje, wspólnie z państwem członkowskim, które przedstawiło pierwotny wniosek o uznanie danej organizacji. Dotyczy to również organizacji, które początkowo zostały uznane przez odpowiednie państwo członkowskie i które obecnie są uznane zgodnie z art. 15 rozporządzenia (WE) nr 391/2009. Od dnia wystąpienia Zjednoczone Królestwo nie będzie już mogło uczestniczyć w ocenach przeprowadzanych zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 391/2009 i dotyczących organizacji, które to państwo uznało. W związku z tym wymogiem proceduralnym Komisja rozważa niezbędne i właściwe kroki, które umożliwią ocenę zgodnie z przepisami rozporządzenia.

- **Kontrola przeprowadzana przez państwo portu:** w dyrektywie 2009/16/WE¹¹ 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 Unii¹², co dotyczy m.in. certyfikatów ubezpieczenia zgodnie z dyrektywą 2009/20/WE¹³. Państwa członkowskie UE-27 nadal będą kontrolować statki Zjednoczonego Królestwa zawijające do portów UE, jednak od daty wystąpienia system inspekcji przeprowadzanych przez państwo portu określony w dyrektywie 2009/16/WE nie będzie już obowiązywał w Zjednoczonym Królestwie¹⁴. Stosunki między Zjednoczonym Królestwem a UE w zakresie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu będą regulowane zgodnie z memorandum paryskim w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu¹⁵.

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.

¹¹ 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.

¹² Art. 13 dyrektywy 2009/16/WE oraz załącznik IV do tej dyrektywy.

¹³ 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.

¹⁴ Należy zauważyć, że od dnia wystąpienia statki pływające pod banderą Zjednoczonego Królestwa nie będą już musiały posiadać wykazu materiałów niebezpiecznych, o którym mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia 1257/2013 w sprawie recyklingu statków. Od 31 grudnia 2020 r. wymóg ten będzie jednak ponownie 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.

¹⁵ Wszystkie państwa członkowskie UE, które posiadają porty morskie, w tym Zjednoczone Królestwo, są sygnatariuszami memorandum paryskiego w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

- **Żegluga statków pasażerskich:** zgodnie z art. 4, 5 i 6 dyrektywy Rady 1999/35/WE¹⁶ państwa przyjmujące zdefiniowane w dyrektywie muszą prowadzić obowiązkowe inspekcje, by zapewnić bezpieczeństwo regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich między portami UE. Państwa członkowskie UE-27 nadal będą kontrolować takie statki korzystające z ich portów, jednak od daty wystąpienia Zjednoczone Królestwo nie będzie już musiało prowadzić takich inspekcji zgodnie z dyrektywą 1999/35/WE.
- **Bezpieczeństwo statków rybackich:** zgodnie z art. 3 ust. 5 dyrektywy 97/70/WE¹⁷ państwa członkowskie zabraniają 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 odpowiadają one przepisom określonym w art. 3 ust. 1–4 oraz art. 5 dyrektywy 97/70/WE, czyli jej przepisom technicznym.

Ponadto zgodnie z art. 7 ust. 3 dyrektywy 97/70/WE statki rybackie pływające pod banderą państwa trzeciego podlegają kontroli państwa członkowskiego, kiedy znajdują się w jego portach, w celu sprawdzenia zgodności z protokołem z Torremolinos¹⁸, po wejściu tego protokołu w życie.

Służby Komisji są gotowe udzielić zainteresowanym stronom dodatkowych informacji. Ogólne informacje można znaleźć na stronie internetowej Komisji dotyczącej transportu morskiego (https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime_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

¹⁶ Dyrektywa Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich, Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 1. Należy zauważyć, że tę dyrektywę uchylono i zastąpiono dyrektywą (UE) 2017/2110, która weszła w życie 20 grudnia 2017 r. z terminem transpozycji przypadającym 21 grudnia 2019 r. (po dniu wystąpienia).

¹⁷ 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.

¹⁸ Szereg postanowień protokołu z Torremolinos zaktualizowano i zmieniono Porozumieniem kaptadzkim z 2012 r. w sprawie wdrożenia postanowień protokołu z Torremolinos z 1993 r. odnoszącego się do Międzynarodowej konwencji z Torremolinos o bezpieczeństwie statków rybackich.