

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznego użytkowania promów typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich wykonujących regularne usługi oraz zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE w sprawie kontroli państwa portu i uchylającej dyrektywę Rady 1999/35/WE”

(COM(2016) 371 final – 2016/0172 (COD))

(2017/C 034/30)

Sprawozdawca: **Jan SIMONS**

Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 9.6.2016 Rada Unii Europejskiej, 22.6.2016
Podstawa prawna	Art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (COM(2016) 371 final – 2016/0172 (COD))
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	6.10.2016
Data przyjęcia na sesji plenarnej	19.10.2016
Sesja plenarna nr	520
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	222/2/6

1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje realizowany przez Komisję program sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT), którego ogólnym celem jest zapewnienie jasnych, prostych i spójnych ram prawnych w dziedzinie bezpieczeństwa statków pasażerskich, które można łatwiej wdrożyć, monitorować i egzekwować, zapewniając ogólne bezpieczeństwo pasażerów i załóg statków.

1.2. EKES przywiązuje wielką wagę do stosowania unijnego systemu inspekcji do statków pasażerskich odbywających rejsy krajowe lub międzynarodowe, co zapewni równe warunki działania na wodach UE wszystkich statków pasażerskich, niezależnie od bandery pod jaką pływają. Niemniej EKES stoi na stanowisku, że UE powinna przede wszystkim dążyć do utrzymania odpowiednich standardów bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego na poziomie ogólnoświatowym, które z kolei mają zastosowanie do statków poruszających się po wodach UE.

1.3. EKES uważa, że konieczne jest dalsze doprecyzowanie oraz wprowadzenie dodatkowych przepisów do proponowanej dyrektywy, tak by unikać zbędnych inspekcji lub nakładania dodatkowych obciążeń na administracje państw członkowskich, które ograniczałyby eksploatację statku do celów zarobkowych lub powodowałyby dodatkowe zmęczenie załogi. Obejmuje to konieczność:

- uniknięcia ewentualnych zbędnych inspekcji wynikających z proponowanej dyrektywy i dyrektywy 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu,
- odpowiedniej koordynacji w zakresie planowania inspekcji pomiędzy właściwymi organami państw członkowskich.

1.4. Choć nowa dyrektywa słusznie ma na celu zmniejszenie zmęczenia załogi statku, EKES zaleca zgodność z minimalnymi wymaganiami związanymi z pracą marynarzy na statku, w tym jeśli chodzi o zaświadczenia medyczne i świadectwa szkoleń objęte konwencją STCW (Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht), co ma kluczowe znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa morskiego. Taką zgodność należy zapewnić, opierając się na obowiązujących międzynarodowych konwencjach, takich jak Konwencja o pracy na morzu z 2006 r., która została transponowana do prawa unijnego dyrektywą Rady 2009/13/WE.

1.5. W świetle powyższego EKES dostrzega, że liczba przepisów wyjaśniających będzie wymagać zarówno od państw członkowskich, jak i przedsiębiorstw żeglugowych odpowiedniego dostosowania procedur. Dlatego też EKES pragnie wesprzeć Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego i poprze korzystanie z wiedzy grupy eksperckiej ds. bezpieczeństwa statków pasażerskich przez grupę ds. bezpieczeństwa morskiego w celu usprawnienia procesów wdrażania i transpozycji, w połączeniu z działalnością grup eksperckich zajmujących się kontrolami przeprowadzanymi przez państwo portu oraz wdrażaniem krajowych systemów jednego okienka.

1.6. EKES sformułował siedem uwag o charakterze technicznym, które znalazły się w ostatnim rozdziale 5.

2. Wstęp

2.1. Struktura geograficzna Europy jako rozległego półwyspu pokazuje, jak kluczowe znaczenie mają usługi transportu morskiego, w tym przewozu osób. Ponad 400 mln osób każdego roku przewija się przez unijne porty; z tej liczby 120 mln osób jest przewożonych statkami pasażerskimi wykonującymi rejsy krajowe. W związku z tym duże znaczenie ma zapewnienie najwyższych norm bezpieczeństwa na wodach UE, jako że prawodawstwo w dziedzinie bezpieczeństwa statków ma poważne skutki dla środowiska, prawa pracy, mobilności obywateli Unii oraz ułatwiania handlu statkami pasażerskimi, jako że spełniają one takie same normy w całej UE.

2.2. W zbiorowej pamięci – w szczególności osób powiązanych z żeglugą – wciąż jeszcze żywe jest wspomnienie katastrof promów morskich Herald of Free Enterprise z 1987 r., przy wypływaniu z belgijskiego portu Zeebrugge, oraz Estonia, płynącego z Tallinna do Sztokholmu, który zatonął w nocy z 27 na 28 września 1994 r. w pobliżu wybrzeży Finlandii. Herald of Free Enterprise osiadł na mieliźnie, a w katastrofie zginęły 193 osoby. Katastrofa Estonii pochłonęła rekordową liczbę 852 ofiar. Przyczyną było w pierwszym wypadku niezamknięcie, a w drugim wypadku, zerwanie przez silny sztorm furt dziobowych, przez które dokonuje się załadunku i rozładunku pasażerów i środków transportu (roll-on-roll-off, skąd nazwa promów ro-ro). Skutkiem był silny przechył w wyniku wdzierających się mas wody, a w efekcie wywrócenie – wszystko w ciągu pół godziny.

2.3. Po katastrofie Estonii Międzynarodowa Organizacja Morska wprowadziła zmiany w konwencji SOLAS (Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS), zwiększając między innymi liczbę wymogów dotyczących stateczności w stanie uszkodzonym jednostek ro-ro.

2.4. Wypadki jednak dalej się zdarzały, co skłoniło Europę w ostatnich dwóch dziesięcioleciach do ustanowienia dalszych przepisów dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich, wśród których znalazło się kilka przepisów szczegółowych, np. równoległy do wymogów SOLAS obowiązek rejestracji pasażerów w przypadku rejsów międzynarodowych, do których zalicza się również podróżowanie między państwami UE, jak również wiele innych przepisów unijnych regulujących podróże krajowe.

2.5. Wnioski wynikają z programu REFIT prowadzonego przez Komisję Europejską w odniesieniu do wspomnianych regulacji w sprawie bezpieczeństwa statków pasażerskich. Skrót REFIT oznacza sprawność i wydajność regulacyjną.

2.6. Celem tych działań było w miarę możliwości uproszczenie i usprawnienie istniejących przepisów europejskich regulujących kwestię bezpieczeństwa jednostek pasażerskich, aby:

— zachować przepisy unijne wyłącznie tam, gdzie jest to konieczne i proporcjonalne,

— zagwarantować prawidłowe i jednolite wdrożenie,

— wyeliminować nakładanie się i sprzeczność przepisów.

Założenia te są tożsame z dążeniami EKES-u związanymi z programem REFIT, które zostały wyrażone w ostatniej opinii rozpoznawczej (SC/044, 26 maja 2016 r.).

2.7. Spójny pakiet wniosków powinien zrealizować zakładane cele.

Pakiet dotyczący bezpieczeństwa statków pasażerskich obejmuje propozycje przeglądu niemal całego odnośnego europejskiego prawodawstwa, oczywiście z wyłączeniem czysto technicznej dyrektywy 2003/25/WE w sprawie szczególnych wymogów wytrzymałości na uszkodzenia dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro.

2.8. Pakiet zawiera następujące trzy wnioski:

- ograniczenie i wyjaśnienie zakresu zastosowania dyrektywy 2009/45/WE (wymogi techniczne dla morskich statków pasażerskich w żegludze krajowej),
- ulepszenie i wyjaśnienie wymogów w zakresie sprawozdawczości wynikających z dyrektywy 98/41/WE (rejestracja pasażerów statków pasażerskich) w stosunku do innych instrumentów (dyrektywa 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych oraz dyrektywa 2002/59/WE w sprawie wspólnotowego systemu monitorowania i informacji) oraz eliminacja ich wzajemnego nakładania się,
- wyjaśnienie i uproszczenie unijnego systemu przeglądów i inspekcji promów ro-ro (promów przewożących zarówno pasażerów jak i samochody i pociągi) i szybkich jednostek pasażerskich.

2.9. Przedmiotem niniejszej opinii jest ostatni wniosek.

3. Streszczenie wniosku Komisji w sprawie systemu inspekcji

3.1. Wniosek zakłada wyjaśnienie i uproszczenie unijnego systemu przeglądów i inspekcji promów ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich, obecnie prowadzonych zgodnie z dyrektywą 1999/35/WE (obowiązkowe przeglądy promów ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich obsługujących połączenia regularne) i dyrektywą 2009/16/WE (kontrola państwa portu).

3.2. Jest zgodny z dyrektywami 2009/21/WE i 2009/45/WE (kontrola państwa bandery statków morskich wykonujących przewozy międzynarodowe i krajowe). Również w tym przypadku okazało się, że wdrożenie zniesiona zos dyrektywy różni się w zależności od państwa członkowskiego.

3.3. Zgodnie z wnioskiem tanie koncepcja „państwa przyjmującego” (według dyrektywy 1999/35/WE państwo przyjmujące bądź państwo, w którym działa statek pod obcą banderą, ma obowiązek przeprowadzania inspekcji promów ro-ro). Inspekcje zostaną włączone do systemu inspekcji państw bandery i państw portu. Na koniec precyzuje się również terminy przeprowadzania 2 corocznych inspekcji zgodnie z obecną dyrektywą 99/35/WE.

3.4. Proponowana jest zatem zmiana dyrektywy 2009/16/WE i zastąpienie dyrektywy 1999/35/WE nową dyrektywą, której główne przepisy są następujące:

- ograniczenie zakresu dyrektywy do statków świadczących regularne usługi promowe typu ro-ro oraz szybkich jednostek pasażerskich pływających między portami w obrębie danego państwa członkowskiego lub między portem w państwie członkowskim a portem państwa trzeciego, jeśli bandera statku jest banderą danego państwa członkowskiego,
- usunięcie szeregu zbędnych definicji i odniesień, takich jak „pasażer”, „państwo przyjmujące”, „rejsy międzynarodowe” i „certyfikat zwolnienia” oraz usunięcie odniesienia do badania katastrof morskich, które jest obecnie objęte dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE,
- zapewnienie systemu inspekcji odnoszących się raczej do statku niż do przedsiębiorstwa przed rozpoczęciem świadczenia regularnych usług. Statek musi zostać poddany inspekcji zgodnie z załącznikiem II i należy również sprawdzić szereg kwestii związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem określonych w załączniku I,
- stwierdzenie, że statki objęte zakresem dyrektywy podlegają inspekcjom przeprowadzanym dwa razy do roku z pewnym przesunięciem czasowym między inspekcjami i że jedna z tych inspekcji powinna być badaniem eksploatacyjnym w trakcie regularnej przeprawy,

- dopuszczenie, aby państwa członkowskie mogły – jeśli zechcą – łączyć inspekcję z przeglądem wykonywanym przez państwo bandery, który w odniesieniu do statku musi być przeprowadzany corocznie,
- zapewnienie spójności przepisów odnoszących się do sprawozdań z inspekcji, zakazów wyjścia w morze, odwołań, kosztów, bazy danych wyników inspekcji i kar z przepisami zawartymi w dyrektywie 2009/16/WE,
- dostosowanie przepisów dyrektywy do postanowień Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczących wykonywania przez Komisję uprawnień w odniesieniu do aktów delegowanych,
- dokonanie zmian dyrektywy 2009/16/WE w celu zapewnienia utrzymania obecnego zakresu i częstotliwości inspekcji promów typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich,
- uwzględnienie konieczności oceny dyrektywy przez Komisję.

4. Uwagi ogólne

4.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje realizowany przez Komisję program sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT), którego ogólnym celem jest zapewnienie jasnych, prostych i spójnych ram prawnych w dziedzinie bezpieczeństwa statków pasażerskich, które można łatwiej wdrożyć, monitorować i egzekwować, zapewniając ogólne bezpieczeństwo pasażerów i załóg statków. Co za tym idzie, owe programy sprawności i wydajności regulacyjnej oraz oceny także uzupełniają cele europejskiej strategii transportu morskiego (COM (2009) 8 final), zakładające pełne wykorzystanie potencjału rosnącego zapotrzebowania na żeglugę morską bliskiego zasięgu oraz usługi transportu morskiego dla przedsiębiorstw i obywateli europejskich.

4.2. Jak wskazują statystyki w zakresie wypadków, istniejące ramy prawne zapewniły wysoki poziom bezpieczeństwa statków pasażerskich na wodach UE. EKES popiera fakt, że proponując tę nową dyrektywę i zmieniając dyrektywę 2009/16/WE, ponownie położono nacisk na określone kwestie związane z bezpieczeństwem promów typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich. Wyniki REFIT-u precyzują i uproszczają istniejące wymogi dotyczące przeglądów dokonywanych na podstawie obecnej dyrektywy 1999/35/WE, rozszerzonego zakresu inspekcji przeprowadzanych przez państwo portu oraz corocznych przeglądów dokonywanych przez państwo bandery, zachowując niezmienny poziom bezpieczeństwa pasażerów podróżujących promami typu ro-ro i szybkimi jednostkami pasażerskimi w UE.

4.3. EKES przywiązuje wielką wagę do stosowania unijnego systemu inspekcji do statków pasażerskich odbywających rejsy krajowe lub międzynarodowe, co zapewni równe warunki działania na wodach UE wszystkich statków pasażerskich, niezależnie od bandery pod jaką pływają.

4.4. EKES z zadowoleniem przyjmuje fakt, że planowane uproszczenie nie tylko zwiększy jasność prawa, ale również przyczyni się do racjonalizacji liczby inspekcji przeprowadzanych przez administracje krajowe, jednocześnie maksymalizując eksploatację statku do celów zarobkowych.

4.5. Od 2009 r. na podstawie memorandum paryskiego w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu obowiązuje nowy system inspekcji, którego celem jest zwiększenie wydajności żeglugi poprzez częstsze kontrole statków o niskim standardzie oraz rzadsze kontrole statków o wysokim standardzie. EKES uznaje sukces powyższego systemu, tym bardziej że obciążenia administracyjne są coraz większym problemem dla statków żeglugi bliskiego zasięgu, a każda kolejna inspekcja zwiększa to obciążenie.

4.6. EKES podkreśla, że zgodność z minimalnymi wymaganiami związanymi z pracą marynarzy na statku, w tym jeśli chodzi o zaświadczenia medyczne i świadectwa szkoleń objęte konwencją STCW, ma kluczowe znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa morskiego. Należy ją zatem zapewnić zgodnie z obowiązującymi międzynarodowymi konwencjami, takimi jak Konwencja o pracy na morzu z 2006 r., która została transponowana do prawa unijnego z dyrektywą Rady 2009/13/WE. Dyrektywa ta zmieniła także szczegółowe przepisy dla marynarzy dotyczące czasu pracy, tj. założeniem dyrektywy 1999/63/WE była ochrona zdrowia i bezpieczeństwa marynarzy przez ustanowienie minimalnych wymagań w odniesieniu do organizacji czasu pracy. Jednocześnie dyrektywa 1999/95/WE ma na celu poprawę bezpieczeństwa na morzu, zwalczanie nieuczciwej konkurencji ze strony armatorów z państw trzecich oraz ochronę zdrowia i bezpieczeństwa marynarzy pracujących na statkach zawijających do portów w UE.

4.7. EKES dostrzega, że liczba przepisów wyjaśniających będzie wymagać zarówno od państw członkowskich, jak i przedsiębiorstw żeglugowych odpowiedniego dostosowania procedur. Dlatego też EKES pragnie wesprzeć Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego i poprzeć korzystanie z wiedzy grupy eksperckiej ds. bezpieczeństwa statków pasażerskich przez grupę ds. bezpieczeństwa morskiego (stałą grupą ekspercką do spraw bezpieczeństwa morskiego utworzoną przez DG ds. Mobilności i Transportu) w celu usprawnienia procesów wdrażania i transpozycji, w połączeniu z działalnością grup eksperckich zajmujących się kontrolami przeprowadzanymi przez państwo portu oraz wdrażaniem krajowych systemów jednego okienka. EKES z zadowoleniem przyjmuje niedawną propozycję udziału zainteresowanych organizacji w pracach grupy eksperckiej ds. bezpieczeństwa statków pasażerskich, gdyż tego rodzaju platformy do prowadzenia rozmów – jak pokazuje przykład europejskiego forum zrównoważonej żeglugi (ESSF) – mogą okazać się bardzo przydatne, ponieważ umożliwiają one współpracę Komisji Europejskiej, przedstawicieli branży, zainteresowanych organizacji pozarządowych i właściwych organów państw członkowskich.

4.8. Jeśli chodzi o regularne inspekcje, o których mowa w art. 5, może się zdarzyć, że statek pływający na regularnej linii i podlegający inspekcji na podstawie nowej dyrektywy może również podlegać kontrolom przeprowadzanym przez państwo portu zgodnie z dyrektywą 2009/16/WE, po wprowadzeniu zmian, o których mowa w art. 14 nowej dyrektywy, w odniesieniu do promów typu ro-ro oraz szybkich jednostek pasażerskich. Mając na względzie racjonalizację przepisów, nowa dyrektywa nie powinna skutkować potencjalnym dublowaniem inspekcji w ramach tych dwóch dyrektyw.

4.8.1. Pomimo że parametry ryzyka stosowane w obecnie obowiązującym systemie kontroli przeprowadzanych przez państwo portu mogą wskazywać, że statek nie powinien przechodzić rozszerzonej kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w czasie gdy zaplanowana jest inspekcja, o której mowa w proponowanej dyrektywie, konieczna będzie odpowiednia koordynacja między państwami członkowskimi, aby zapewnić przesunięcie czasowe między tymi dwiema inspekcjami zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. b).

4.8.2. Art. 10 proponowanej dyrektywy przewiduje ustanowienie przez Komisję bazy danych wyników inspekcji. Należy wyjaśnić, czy taka baza danych wyników inspekcji będzie prowadzona równoległe do systemu THETIS Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego na podstawie memorandum paryskiego, a w szczególności, jak inspekcje prowadzone na podstawie nowej dyrektywy będą wpływać na profil ryzyka statków ustalany na podstawie memorandum paryskiego.

4.8.3. Jeśli chodzi o art. 1 ust. 1, należy doprecyzować definicję „państwa trzeciego” – czy obejmuje ona państwa niebędące państwami członkowskimi UE czy zarówno państwa członkowskie UE, jak i państwa niebędące państwami członkowskimi UE. EKES uważa, że „państwo trzecie” powinno zostać zdefiniowane wyłącznie jako państwo niebędące państwem członkowskim UE, tak aby uniknąć pomyłki z promami typu ro-ro oraz szybkimi jednostkami pasażerskimi podlegającymi kontroli przeprowadzanej przez państwo portu na podstawie art. 14 proponowanej dyrektywy.

4.9. EKES uważa, że głównym zadaniem UE powinno być zapewnianie, aby zmiany w instrumentach międzynarodowych, o których mowa w art. 2 proponowanej dyrektywy, prowadziły do utrzymania odpowiedniego standardu bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego na poziomie ogólnoświatowym. Dlatego też EKES uważa, że przepisy w sprawie potencjalnych przyszłych odstępstw od przepisów międzynarodowych zawarte w art. 12 i 13 proponowanej dyrektywy powinny być stosowane jedynie w ostateczności i powinny obejmować, w odpowiednich przypadkach, działania na szczeblu europejskim w celu zapewnienia, że wszelkie konflikty międzyorskimi przepisami wspólnotowymi a instrumentami międzynarodowymi prowadzą ostatecznie do kompatybilnego rozwiązania na poziomie międzynarodowym.

5. Uwagi szczegółowe

5.1. W odniesieniu do definicji „regularnej usługi” w art. 2 ust. 5 lit. a) i w art. 14 proponowanej dyrektywy, EKES sugeruje doprecyzowanie tej definicji za pomocą następującego zwrotu: „zgodnie z powszechnie dostępnym lub planowanym rozkładem wyjazdów i przyjazdów”.

5.2. Pewne wymogi w odniesieniu do „inspekcji wstępnych” (art. 3 ust. 2) oraz „wyjątków w odniesieniu do obowiązku inspekcji wstępnej” (art. 4 ust. 1) są zbędne i dezorientujące. EKES proponuje połączenie tych dwóch ustępów w nowy art. 4 ust. 1, tak by konsekwentnie odnosić się do warunków odstąpienia od inspekcji statku, o ile wcześniejsze inspekcje lub przeglądy statku zostały uznane za zadowalające przez państwo członkowskie. Nowy ustęp powinien również odnosić się do inspekcji wstępnych wymaganych dla promów typu ro-ro oraz szybkich jednostek pasażerskich na podstawie dyrektywy 2009/16/WE, zgodnie z jej zmianami przewidzianymi w art. 14 nowej dyrektywy.

5.3. Pomimo że proponowana dyrektywa ustanawia procedurę na wypadek konieczności wprowadzenia zamiennego promu typu ro-ro lub zamiennej szybkiej jednostki pasażerskiej w związku z nieprzewidzianymi okolicznościami (art. 4 ust. 3), EKES proponuje ustanowienie specjalnej procedury wprowadzenia jednostek zamiennych na czas ograniczony, w przypadku gdy zastosowania nie ma art. 4 ust. 1, jeśli konieczne jest przeprowadzenie konserwacji jednostki pływającej na regularnej linii.

5.4. Regularność dwóch rocznych inspekcji, o których mowa w art. 5 ust. 1 lit. b), powinna również zostać określona w art. 14a ust. 2 w celu zapewnienia jednolitego poziomu bezpieczeństwa na podstawie proponowanej dyrektywy i dyrektywy 2009/16/WE. Ponadto regularność dwóch inspekcji rocznych, których należy dokonać w okresie 12 miesięcy, nie została określona dla statków pływających sezonowo – kwestia ta wymaga doprecyzowania.

5.5. Odniesienie do „wystarczającej liczby pozycji wymienionych w załącznikach I i II” (art. 5 ust. 1 lit. b)) podlegających objęciu inspekcją podczas regularnej usługi jest niejasne. EKES sugeruje, aby inspektor opierał się na swojej profesjonalnej ocenie przy podejmowaniu decyzji co do kwestii, które wymagają inspekcji oraz co do zakresu tej inspekcji, tak aby sprawdzić ogólny stan w danym obszarze i nie sprawdzać ponownie kwestii, które zostały już obowiązkowo sprawdzone na podstawie innych przepisów międzynarodowych. Sugeruje się dokonanie tej samej zmiany w art. 14a ust. 2 lit. b). Ponadto art. 5 ust. 1 lit. b) i załącznik III mogłyby, do celów jasności, wskazywać, że chodzi o inspekcję eksploatacyjną, która będzie miała miejsce podczas przeprawy. W szczególności inspekcje eksploatacyjne przeprowadzane w trakcie bardzo krótkich rejsów powinny zostać przeanalizowane pod kątem praktyczności tego rozwiązania oraz ograniczonego czasu na inspekcję w trakcie przeprawy.

5.6. Chociaż widoczna jest inspiracja art. 19 dyrektywy 2009/16/WE dotyczącego naprawy i zatrzymania, proponowana dyrektywa powinna stanowić, że „jeśli inspekcja przeprowadzana jest na podstawie niniejszej dyrektywy, podejmuje się wszelkie możliwe wysiłki w celu uniknięcia niepotrzebnego zatrzymania lub opóźnienia statku”.

5.7. Jako że promy typu ro-ro i szybkie jednostki pasażerskie zostały osobno zdefiniowane w art. 2 proponowanej dyrektywy, EKES sugeruje, dla celów jasności, odnoszenie się w każdym przypadku wyłącznie do „promów typu ro-ro oraz szybkich jednostek pasażerskich”. W związku z tym motyw 6 proponowanej dyrektywy powinien zostać odpowiednio zmieniony.

Bruksela, 19 października 2016 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Georges DASSIS
