

PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

Dokument z posiedzenia

A6-0335/2008

9.9.2008

*****II**

ZALECENIE DO DRUGIEGO CZYTANIA

w sprawie wspólnego stanowiska Rady dotyczącego przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie kontroli państwa portu (przekształcenie)
(5722/3/2008 – C6-0224/2008 – 2005/0238(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawczyni: Dominique Vlasto

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
większość oddanych głosów
- **I Procedura współpracy (pierwsze czytanie)
większość oddanych głosów
- **II Procedura współpracy (drugie czytanie)
*większość oddanych głosów, by zatwierdzić wspólne stanowisko
większość głosów ogólnej liczby posłów do PE, by odrzucić lub
wprowadzić poprawki do wspólnego stanowiska*
- *** Procedura zgody
*większość głosów ogólnej liczby posłów do PE, za wyjątkiem
przypadków ujętych w art. 105, 107, 161 i 300 Traktatu WE oraz w
art. 7 Traktatu UE*
- ***I Procedura współdecyzji (pierwsze czytanie)
większość oddanych głosów
- ***II Procedura współdecyzji (drugie czytanie)
*większość oddanych głosów, by zatwierdzić wspólne stanowisko
wymagana większość głosów ogólnej liczby posłów do PE, by
odrzucić lub wprowadzić poprawki do wspólnego stanowiska*
- ***III Procedura współdecyzji (trzecie czytanie)
większość oddanych głosów, by zatwierdzić wspólny projekt

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej przez Komisję.)

Poprawki do tekstu legislacyjnego

W poprawkach Parlamentu zmiany zaznaczone są **wytluszczonym drukiem i kursywą**. W aktach zmieniających powtórzone bez zmian fragmenty obowiązującego przepisu, do którego Parlament - w przeciwieństwie do Komisji - proponuje poprawki, zaznaczane są **wytluszczonym drukiem**. Ewentualne skreślenia w obrębie takich fragmentów zaznaczane są w sposób następujący: [...]. Oznakowanie *zwykłą kursywą* jest wskazówką dla służb technicznych dotyczącą propozycji korekty elementów tekstu legislacyjnego w celu ustalenia tekstu końcowego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub pominiętych w danej wersji językowej). Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	5
UZASADNIENIE	40
PROCEDURA	42

PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wspólnego stanowiska Rady dotyczącego przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie kontroli państwa portu (przekształcenie)
(5722/3/2008 – C6-0224/2008 – 2005/0238(COD))

(Procedura współdecyzji: drugie czytanie – przekształcenie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wspólne stanowisko Rady (5722/3/2008 – C6-0224/2008),
 - uwzględniając stanowisko zajęte w pierwszym czytaniu¹ dotyczące wniosku Komisji przedstawionego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2005)0588),
 - uwzględniając zmieniony wniosek Komisji (COM(2008)0208),
 - uwzględniając art. 251 ust. 2 traktatu WE,
 - uwzględniając art. 62 Regulaminu,
 - uwzględniając zalecenia do drugiego czytania przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki (A6-0335/2008),
1. zatwierdza wspólne stanowisko po poprawkach;
 2. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

Poprawka 1

Wspólne stanowisko Rady
Punkt 4 a preambuły (nowy)

Wspólne stanowisko Rady

Poprawka

(4a) W tym celu państwa członkowskie powinny starać się przyjąć środki konieczne do ratyfikacji Konwencji z 2006 r. Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu, która w części 5.2.1 zawiera postanowienia dotyczące obowiązków państwa portu;

¹ Dz.U. C 74 E z 20.3.2008, s. 584.

Uzasadnienie

Konwencja ta, która kodyfikuje i uaktualnia międzynarodowe prawo o pracy na morzu i przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa na morzu, zawiera postanowienia mające zastosowanie do kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Należy o tym wspomnieć w celu zachęcenia państw członkowskich do ratyfikowania tej konwencji tak szybko jak to możliwe.

Poprawka 2

Wspólne stanowisko Rady Punkt 4 a preambuły (nowy)

Wspólne stanowisko Rady

Poprawka

(4a) Państwa członkowskie uchwalą przepisy niezbędne dla dostosowania prawa krajowego do przepisów konwencji z 1996 r. dotyczących ograniczenia odpowiedzialności.

Uwzględniając orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich w sprawie C-188/07, stwierdzić należy, że odszkodowanie z tytułu szkód wyrządzonych osobom trzecim z powodu odpadów wynika z zasady „zanieczyszczający płaci”, zgodnie z dyrektywą Rady 75/442/EWG z dnia 15 lipca 1975 r. w sprawie odpadów¹ i dyrektywą 2004/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie odpowiedzialności za środowisko w odniesieniu do zapobiegania i zaradzania szkodom wyrządzonym środowisku naturalnemu², a także otwiera prawo do odszkodowania za całkowitą wyrządzoną szkodę, w tym w przypadku szkód niepokrytych w całości i wykraczających poza zakres przepisów krajowych wynikających z transpozycji konwencji.

¹Orzeczenie z dnia 24 czerwca 2008 r., gmina Mesquer, dotychczas nieopublikowane w zbiorze orzeczeń.

²Dz.U. L 194 z 25.7.1975, s. 39.

³Dz.U. L 143 z 30.4.2004, s. 56.

Uzasadnienie

Propozycje Komisji dotyczące kontrolowania przez państwo portu i odpowiedzialności cywilnej właścicieli statków stanowią dwa elementy „trzeciego pakietu bezpieczeństwa morskiego” i są ze sobą wzajemnie powiązane.

Zgodnie z art. 62 ust. 2 Regulaminu Parlamentu poprawka ta ma na celu uwzględnienie w szczególności nowego stanu prawnego od czasu pierwszego czytania, tj. orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich z dnia 24 czerwca 2008 r. w sprawie C-188/07.

Poprawka 3

Wspólne stanowisko Rady Punkt 15 preambuły

Wspólne stanowisko Rady

(15) Statki zawijające do portów Wspólnoty są poddawane inspekcjom okresowym i dodatkowym, które obejmują badanie obszarów wstępnie określonych dla każdego statku, różniących się w zależności od rodzaju statku, rodzaju inspekcji oraz wyników poprzednich inspekcji kontrolnych, przeprowadzanych przez państwo portu. Baza danych wyników inspekcji wskazuje elementy służące do określenia obszarów ryzyka, które należy sprawdzić przy każdej inspekcji.

Poprawka

(15) Inspekcje okresowe i dodatkowe powinny obejmować badanie obszarów wstępnie określonych dla każdego statku, różniących się w zależności od rodzaju statku, rodzaju inspekcji oraz wyników poprzednich inspekcji kontrolnych, przeprowadzanych przez państwo portu. Baza danych wyników inspekcji wskazuje elementy służące do określenia obszarów ryzyka, które należy sprawdzić przy każdej inspekcji.

Uzasadnienie

Częstotliwość inspekcji nie determinuje ich charakteru, który będzie zależeć od rodzaju statku, rodzaju inspekcji oraz wyników poprzednich inspekcji. W celu zapewnienia skutecznej harmonizacji inspekcji dostępne powinny być listy kontrolne.

Poprawka 4

Wspólne stanowisko Rady Punkt 18 preambuły

Wspólne stanowisko Rady

(18) Aby zapewnić właściwym organom kontroli należącym do państwa portu dostęp

Poprawka

skreślony

do informacji dotyczących statków w porcie, władze portu, władze lub organy wyznaczone do tego celu powinny przekazywać powiadomienia o zawinięciach statków, w miarę możliwości niezwłocznie po ich otrzymaniu, w zależności od możliwości tych władz lub organów do utrzymania wystarczających zasobów ludzkich poza normalnymi godzinami funkcjonowania biur.

Uzasadnienie

Przepis ten umożliwia statkom nieodpowiadającym normom na zawijanie do portu w porze nocnej.

Poprawka 5

Wspólne stanowisko Rady Punkt 19 preambuły

Wspólne stanowisko Rady

(19) Niektóre statki stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu oraz dla środowiska morskiego ze względu na swój zły stan, ***działalność państwa*** bandery i historię. Dlatego ***uzasadnione jest, by Wspólnota odwołała te statki od zawijania do portów państw członkowskich. Decyzja o odmowie dostępu powinna być proporcjonalna i może być wydana na czas nieokreślony, jeżeli armator statku nadal nie podejmuje działań naprawczych, mimo kilku decyzji o odmowie dostępu i zatrzymań w portach na terytorium Wspólnoty. Decyzja o odmowie dostępu na czas nieokreślony powinna zostać wycofana wyłącznie, jeżeli zostaną spełnione określone warunki zapewniające, że dany statek może poruszać się bezpiecznie po wodach terytorialnych Wspólnoty, w szczególności warunki związane z państwem bandery statku i z przedsiębiorstwem zarządzającym statkiem.*** W celu zapewnienia przejrzystości wykaz statków,

Poprawka

(19) Niektóre statki stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu oraz dla środowiska morskiego ze względu na swój zły stan, ***państwo*** bandery i historię. Dlatego ***należy odmawiać im dostępu do portów Wspólnoty i kotwicowisk, chyba że może zostać wykazane, iż mogą one poruszać się bezpiecznie po wodach Wspólnoty. Należy sformułować wytyczne określające procedury mające zastosowanie w przypadku nałożenia takiego zakazu dostępu oraz cofnięcia tegoż zakazu.*** W celu zapewnienia przejrzystości wykaz statków, którym odmówiono dostępu do portów ***i kotwicowisk we Wspólnocie***, powinien zostać opublikowany.

którym odmówiono dostępu do portów w **obrębie Wspólnoty**, powinien zostać opublikowany.

Uzasadnienie

Odmowa dostępu powinna mieć zastosowanie także do kotwiczowisk we Wspólnocie.

Poprawka 6

**Wspólne stanowisko Rady
Punkt 22 preambuły**

Wspólne stanowisko Rady

(22) Należy wprowadzić prawo do odwołania od decyzji o zatrzymaniu, podejmowanych przez właściwe organy, w celu zapobiegania nieuzasadnionym decyzjom, które mogłyby spowodować bezpodstawne zatrzymania i opóźnienia.

Poprawka

Nie dotyczy polskiej wersji językowej.

Uzasadnienie

Nie dotyczy polskiej wersji językowej.

Poprawka 7

**Wspólne stanowisko Rady
Punkt 25 preambuły**

Wspólne stanowisko Rady

(25) Skargi dotyczące warunków życia i pracy na statku powinny być badane. Każda osoba składająca skargę powinna zostać poinformowana o działaniach podjętych w następstwie jej złożenia.

Poprawka

(25) Skargi **składane przez osoby posiadające uzasadniony interes** dotyczące warunków życia i pracy na statku powinny być badane. Każda osoba składająca skargę powinna zostać poinformowana o działaniach podjętych w następstwie jej złożenia.

Uzasadnienie

Punkt preambuły został dostosowany do treści artykułu.

Poprawka 8

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 1 – litera c)

Wspólne stanowisko Rady

c) wdrożenie w obrębie Wspólnoty systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, opartego na inspekcjach przeprowadzanych w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, mając na celu inspekcję wszystkich statków z częstotliwością uzależnioną od ich profilu ryzyka, przy czym statki o wysokim ryzyku podlegają bardziej *szczegółowej* inspekcji przeprowadzanej w krótszych odstępach czasu.

Poprawka

c) wdrożenie w obrębie Wspólnoty systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, opartego na inspekcjach przeprowadzanych w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, mając na celu inspekcję wszystkich statków z częstotliwością uzależnioną od ich profilu ryzyka, przy czym statki o wysokim ryzyku podlegają bardziej *dogłębnej* inspekcji przeprowadzanej w krótszych odstępach czasu.

Uzasadnienie

Głównym celem przekształcenia dyrektywy jest zmiana wspólnotowego systemu kontroli, który będzie zależał od profilu ryzyka statku zawijającego do portu lub kotwiczowiska we Wspólnocie. Aby system był bardziej efektywny, statki o wysokim ryzyku będą podlegać bardziej dogłębnym i częstszym inspekcjom.

Poprawka 9

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 2 – ustęp 4 a (nowy)

Wspólne stanowisko Rady

Poprawka

4a. „port” oznacza obszar lądu i wody, na którym znajdują się takie obiekty i urządzenia, które pozwalają głównie na przyjmowanie statków, ich załadunek i rozładunek, magazynowanie towarów, odbiór i dostawę tych towarów oraz zaokrętowanie i wyokrętowanie;

Uzasadnienie

Zawarcie w dyrektywie definicji portu wydaje się logiczne. Proponowana definicja pochodzi z wniosku dotyczącego dyrektywy w sprawie dostępu do rynku usług portowych.

Poprawka 10

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 2 – ustęp 11

Wspólne stanowisko Rady

11. „pora nocna ” oznacza okres nie krótszy niż siedem godzin, zgodnie z definicją w prawie krajowym, który w każdym przypadku musi obejmować okres pomiędzy północą a godziną 5.00;

Poprawka

skreślony

Uzasadnienie

Przepis ten umożliwia statkom nieodpowiadającym normom zawijanie od portu w porze nocnej.

Poprawka 11

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 2 – ustęp 15

Wspólne stanowisko Rady

15. „skarga” oznacza każdą informację lub sprawozdanie przedstawione przez osobę, która jest w uzasadniony sposób zainteresowana bezpieczeństwem statku, w tym bezpieczeństwem lub zagrożeniem zdrowia jego załogi, warunkami życia i pracy na statku i zapobieganiem zanieczyszczeniom;

Poprawka

15. „skarga” oznacza każdą informację lub sprawozdanie przedstawione przez osobę **fizyczną lub prawną**, która jest w uzasadniony sposób zainteresowana bezpieczeństwem statku, w tym bezpieczeństwem lub zagrożeniem zdrowia jego załogi, warunkami życia i pracy na statku i zapobieganiem zanieczyszczeniom;

Uzasadnienie

Możliwość składania skarg powinna być otwarta dla każdej osoby, która posiada uzasadniony interes w bezpieczeństwie statku.

Poprawka 12

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 2 – ustęp 17

Wspólne stanowisko Rady

17. „decyzja o odmowie dostępu” oznacza

RR\741444PL.doc

Poprawka

17. „decyzja o odmowie dostępu” oznacza

11/43

PE407.930v02-00

decyzję wydaną kapitanowi statku, przedsiębiorstwu odpowiedzialnemu za statek oraz państwu bandery zawiadamiającą ich o tym, że statkowi będzie odmówiony dostęp do portów we Wspólnocie;

decyzję wydaną kapitanowi statku, przedsiębiorstwu odpowiedzialnemu za statek oraz państwu bandery zawiadamiającą ich o tym, że statkowi będzie odmówiony dostęp do **wszystkich** portów **i kotwicowisk** we Wspólnocie;

Uzasadnienie

„Decyzja o odmowie dostępu” nie może być definiowana jako dokument: jest to przede wszystkim decyzja podejmowana przez właściwy organ. W celu zapewnienia skutecznego stosowania decyzji, państwo bandery także powinno być poinformowane o wspomnianej decyzji. Decyzje o odmowie dostępu muszą mieć zastosowanie do wszystkich portów i kotwicowisk we Wspólnocie.

Poprawka 13

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 2 – ustęp 23

Wspólne stanowisko Rady

23. „baza danych wyników inspekcji” oznacza system informacyjny **dotyczący danych pochodzących** z kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu.

Poprawka

23. „baza danych wyników inspekcji” oznacza system informacyjny **przyczyniający się do wdrażania systemu** kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w obrębie Wspólnoty i **obejmujący dane związane z inspekcjami przeprowadzonymi** w regionie podlegającym memorandum paryskiemu.

Uzasadnienie

Baza danych wyników inspekcji jest kluczowym elementem wprowadzenia systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu we Wspólnocie. Powinna ona zatem służyć przede wszystkim temu celowi. Powinna także istnieć możliwość wykorzystywania bazy danych w związku z nowym systemem inspekcji przewidzianych w memorandum paryskim, w pożądanym i wykonalnym stopniu.

Poprawka 14

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 2 – ustęp 23 a (nowy)

Wspólne stanowisko Rady

Poprawka

23a. „Konwencja z 1996 r.” oznacza ujednolicony tekst konwencji z 1976 r. o ograniczeniu odpowiedzialności w dziedzinie wierzytelności w transporcie morskim, przyjętej przez Międzynarodową Organizację Morską, zmieniony protokołem z 1996 r.;

Uzasadnienie

Propozycje Komisji dotyczące kontrolowania przez państwo portu i odpowiedzialności cywilnej właścicieli statków stanowią dwa elementy „trzeciego pakietu bezpieczeństwa morskiego” i są ze sobą wzajemnie powiązane.

Zgodnie z art. 62 ust. 2 Regulaminu Parlamentu, poprawka ta ma na celu uwzględnienie w szczególności nowego stanu prawnego od czasu pierwszego czytania, tj. orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich z dnia 24 czerwca 2008 r. w sprawie C-188/07.

Poprawka 15

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 3 – ustęp 1

Wspólne stanowisko Rady

Poprawka

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do każdego statku - i jego załogi - zawijającego do portu w państwie członkowskim, w celu przeprowadzenia bezpośrednich działań w płaszczyźnie statek/port.

Zawarte w niniejszej dyrektywie odniesienia do statków zawijających do portu, o ile nie określono inaczej, mają zastosowanie również do statków na kotwicy.

Francja może zdecydować, że, niniejszy ustęp nie ma zastosowania do portów znajdujących się w jej departamentach

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do każdego statku - i jego załogi - zawijającego do portu **lub kotwicowiska** w państwie członkowskim, w celu przeprowadzenia bezpośrednich działań w płaszczyźnie statek/port.

Francja może zdecydować, że, niniejszy ustęp nie ma zastosowania do portów znajdujących się w jej departamentach

zamorskich, o których mowa w art. 299 ust. 2 Traktatu:

Jeżeli państwo członkowskie przeprowadza inspekcję statku *znajdującego* się na wodach *będących pod jego jurysdykcją*, lecz *nie w porcie*, *inspekcję* taką uznaje się za inspekcję, zgodnie z niniejszą dyrektywą.

Przepisy niniejszego artykułu nie naruszają prawa interwencji, które państwa członkowskie posiadają na mocy stosownych konwencji.

Państwa członkowskie mogą zastosować odstępstwo od przepisów niniejszej dyrektywy, *jeżeli nie posiadają portów morskich i wykażą, że statki objęte niniejszą dyrektywą stanowiły mniej niż 5% łącznej liczby pojedynczych statków, zawijających rocznie do ich portów rzecznych, w ciągu ostatnich trzech lat.*

Najpóźniej w dniu transpozycji dyrektywy państwa te powiadamią Komisję o łącznej liczbie statków oraz liczbie statków zawijających do ich portów, o których mowa powyżej, przez trzy ostatnie lata oraz powiadamią Komisję o wszelkich późniejszych zmianach w wyżej wymienionych danych.

Uzasadnienie

Należy wyraźnie objąć zakresem zastosowania niniejszego artykułu kotwicowiska.

Poprawka 16

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 4 – ustęp 2

Wspólne stanowisko Rady

2. Państwa członkowskie wyznaczają odpowiednie organy *wraz z niezbędną liczbą pracowników*, w szczególności

zamorskich, o których mowa w art. 299 ust. 2 Traktatu:

W przypadku gdy państwo członkowskie przeprowadza inspekcję *na* statku *znajdującym* się na *jego* wodach *terytorialnych*, lecz *poza portem*, *procedurę* taką uznaje się za inspekcję, zgodnie z niniejszą dyrektywą.

Przepisy niniejszego artykułu nie naruszają prawa interwencji, które państwa członkowskie posiadają na mocy stosownych konwencji *międzynarodowych*.

Państwa członkowskie, *które nie posiadają portów morskich*, mogą *pod pewnymi warunkami* zastosować odstępstwo od przepisów niniejszej dyrektywy. *Komisja przyjmuje zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 30 ust. 3, środki w celu wdrożenia mechanizmu stosowania odstępstw.*

Poprawka

2. Państwa członkowskie wyznaczają odpowiednie organy, *którym jest przydzielana niezbędna liczba*

wykwalifikowanych inspektorów, przeprowadzających inspekcje statków oraz gwarantują, że powierzone im zadania są wykonywane zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy, a w szczególności, że są w stanie przeprowadzić inspekcje wymagane zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy.

pracowników, także poprzez rekrutację, w szczególności wykwalifikowanych inspektorów, przeprowadzających inspekcje statków oraz gwarantują, że powierzone im zadania są wykonywane zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy, a w szczególności, że są w stanie przeprowadzić inspekcje wymagane zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy.

Uzasadnienie

Stosowne jest przypomnienie państwom członkowskim o konieczności posiadania odpowiedniej i właściwej liczby inspektorów przeprowadzających wszelkie inspekcje wymagane w ramach systemu wspólnotowego.

Poprawka 17

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 4 a (nowy)

Wspólne stanowisko Rady

Poprawka

Artykuł 4a

Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu dostosowania prawa krajowego do przepisów konwencji z 1996 r. dotyczących ograniczenia odpowiedzialności.

Odszkodowanie z tytułu szkód wyrządzonych osobom trzecim z powodu odpadów, wynikające z zasady „zanieczyszczający płaci”, zgodnie z dyrektywą Rady 75/442/EWG z dnia 15 lipca 1975 r. w sprawie odpadów¹ i dyrektywą 2004/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie odpowiedzialności za środowisko w odniesieniu do zapobiegania i zaradzania szkodom wyrządzonym środowisku naturalnemu², otwiera prawo do odszkodowania za całkowitą wyrządzoną szkodę, w tym w przypadku szkód niepokrytych w całości i wykraczających poza zakres przepisów krajowych wynikających z transpozycji

konwencji.

Państwa członkowskie mogą utrzymać lub wprowadzić bardziej rygorystyczne przepisy niż przepisy ustanowione w niniejszym artykule.

¹Dz.U. L 194 z 25.7.1975, s. 39.

² Dz.U. L 143 z 30.4.2004, s. 56.

Uzasadnienie

Propozycje Komisji dotyczące kontrolowania przez państwo portu i odpowiedzialności cywilnej właścicieli statków stanowią dwa elementy „trzeciego pakietu bezpieczeństwa morskiego” i są ze sobą wzajemnie powiązane.

Zgodnie z art. 62 ust. 2 Regulaminu Parlamentu, poprawka ta ma na celu uwzględnienie w szczególności nowego stanu prawnego od czasu pierwszego czytania, tj. orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich z dnia 24 czerwca 2008 r. w sprawie C-188/07.

Poprawka 18

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 5 – ustęp 2 – litera b)

Wspólne stanowisko Rady

b) przeprowadza rocznie łączną liczbę inspekcji statków o priorytecie I i II, o których mowa w art. 11 lit. a) i b), odpowiadającą co najmniej jego udziałowi w łącznej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu. Udział każdego państwa członkowskiego w łącznej liczbie inspekcji jest określany w oparciu o liczbę statków zawijających do portów danego państwa członkowskiego w stosunku do ogólnej liczby statków zawijających do portów poszczególnych państw w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu.

Poprawka

b) przeprowadza rocznie łączną liczbę inspekcji statków o priorytecie I i II, o których mowa w art. 11 lit. a) i b), odpowiadającą co najmniej jego udziałowi w łącznej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu. Udział każdego państwa członkowskiego w łącznej liczbie inspekcji jest określany w oparciu o liczbę statków zawijających do portów **lub kotwiczowisk** danego państwa członkowskiego w stosunku do ogólnej liczby statków zawijających do portów **lub kotwiczowisk** poszczególnych państw w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu.

Uzasadnienie

Odmowa dostępu powinna mieć zastosowanie także do kotwiczowisk we Wspólnocie.

Poprawka 19

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 6 – ustęp 1

Wspólne stanowisko Rady

Sposoby wypełniania zobowiązań inspekcyjnych

1. Państwo członkowskie, które nie jest w stanie przeprowadzić inspekcji określonych w art. 5 ust. 2 lit. a), spełnia wymogi tego artykułu, jeżeli liczba nieprzeprowadzonych inspekcji nie przekracza:

a) **5% łącznej liczby statków o wysokim profilu ryzyka, o priorytecie I** zawijających do portów **tego państwa,**

b) **10% łącznej liczby** statków o priorytecie I **innych niż statki o wysokim profilu ryzyka** zawijających do jego portów.

Niezależnie od wartości procentowych określonych w lit. a) i b) państwa członkowskie są zobowiązane do nadania pierwszeństwa inspekcji statków, które zgodnie z informacjami pochodzącymi z bazy danych wyników inspekcji, rzadko zawijają do portów Wspólnoty.

Poprawka

Zgodność ze wspólnotowym systemem inspekcji

Zgodnie z art. 5 każde państwo członkowskie:

a) **przeprowadza inspekcje wszystkich statków o priorytecie I, o których mowa w art. 11, zawijających do jego portów i kotwiczowisk, oraz**

b) **przeprowadza rocznie łączną liczbę inspekcji statków o priorytecie I i priorytecie II, o których mowa w art. 11, która odpowiada co najmniej jego rocznym zobowiązaniom inspekcyjnym.**

Uzasadnienie

Poprawka ta zapewnia wystarczającą liczbę inspekcji, jakie muszą być przeprowadzone, w przeciwieństwie do tekstu proponowanego przez Radę.

Poprawka 20

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 6 – ustęp 2

Wspólne stanowisko Rady

Poprawka

2. Jeżeli w danym państwie członkowskim łączna liczba zawinięć do portu statków o priorytecie I przekracza jego udział w łącznej liczbie inspekcji, o którym mowa w art. 5 ust. 2 lit. b), uznaje się, że państwo to spełnia wymogi, jeżeli przeprowadza liczbę inspekcji statków o priorytecie I odpowiadającą co najmniej jego udziałowi w łącznej liczbie inspekcji i nie pozostawia bez inspekcji więcej niż 30% łącznej liczby statków o priorytecie I zawijających do portów tego państwa. **skreślony**

Uzasadnienie

Wniosek Rady nie zapewnia wystarczającej liczby inspekcji.

Poprawka 21

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 6 – ustęp 3

Wspólne stanowisko Rady

Poprawka

3. Jeżeli w danym państwie członkowskim łączna liczba zawinięć do portu statków o priorytecie I i II jest niższa od jego udziału w łącznej liczbie inspekcji, o którym mowa w art. 5 ust. 2 lit. b), uznaje się, że państwo to spełnia wymogi, jeżeli przeprowadza inspekcje statków o priorytecie I określone w art. 5 ust. 2 lit. a) oraz inspekcje co najmniej 85% łącznej liczby statków o priorytecie II zawijających do portów tego państwa. **skreślony**

Uzasadnienie

Wniosek Rady nie zapewnia wystarczającej liczby inspekcji.

Poprawka 22

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 7 – ustęp 1

Wspólne stanowisko Rady

Przypadki, w których statki nie są poddawane inspekcji

1. **Państwo** członkowskie może podjąć decyzję o odroczeniu inspekcji statku o priorytecie I **w następujących okolicznościach**:

a) jeżeli inspekcja może zostać przeprowadzona podczas następnego zawinięcia tego statku do portu, w tym samym państwie członkowskim, o ile w międzyczasie statek ten nie zawija do żadnego innego portu w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, a odroczenie nie przekracza 15 dni, lub

b) jeżeli inspekcja może zostać przeprowadzona w innym porcie w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, do którego statek ten zawija w terminie do 15 dni, o ile państwo, w którym znajduje się ten port, zgodzi się **uprzednio** na przeprowadzenie inspekcji.

Jeżeli inspekcja została odroczone zgodnie z **lit. a) lub b)** i została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji, **nieprzeprowadzonej inspekcji nie** należy traktować jako **inspekcji nieprzeprowadzonej** w stosunku do państwa członkowskiego, które dokonało odroczenia.

Poprawka

Okoliczności, w których statki nie są poddawane inspekcji

1. **W następujących okolicznościach państwo** członkowskie może podjąć decyzję o odroczeniu inspekcji statku o priorytecie I:

i) jeżeli inspekcja może zostać przeprowadzona podczas następnego zawinięcia tego statku do portu, w tym samym państwie członkowskim, o ile w międzyczasie statek ten nie zawija do żadnego innego portu **lub kotwicowiska** w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, a odroczenie nie przekracza 15 dni, lub

ii) jeżeli inspekcja może zostać przeprowadzona w innym porcie w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, do którego statek ten zawija w terminie do 15 dni, o ile państwo, w którym znajduje się ten port, zgodzi się na przeprowadzenie inspekcji.

Jeżeli inspekcja została odroczone, **ale nie przeprowadzona** zgodnie z **pkt. i) i ii)** i nie została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji, należy **ją** traktować jako **inspekcję nieprzeprowadzoną** w stosunku do państwa członkowskiego, które dokonało odroczenia.

Uzasadnienie

Jeśli państwo członkowskie nie ma możliwości przeprowadzenia inspekcji w danym porcie, powinien istnieć mechanizm umożliwiający przeprowadzenie tej inspekcji w innym porcie w tym samym państwie lub w innym państwie w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, do którego statek ten zawija w terminie do 15 dni.

Poprawka 23

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 7 – ustęp 2

Wspólne stanowisko Rady

2. **Inspekcje** statków o priorytecie I, nieprzeprowadzone z przyczyn operacyjnych, nie są liczone jako nieprzeprowadzone, pod warunkiem że przyczyna nieprzeprowadzenia inspekcji została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji, **jeżeli zachodzą następujące okoliczności**:

a) w opinii właściwego organu przeprowadzenie inspekcji stanowiłoby ryzyko dla bezpieczeństwa inspektorów, statku, jego załogi lub portu, lub też środowiska morskiego, **lub**

b) statek zawija do portu wyłącznie w porze nocnej. W takim wypadku, państwa członkowskie podejmują niezbędne środki, by zagwarantować, że na statkach zawijających do portu regularnie w porze nocnej są przeprowadzane inspekcje.

Poprawka

2. **Jeżeli zachodzą następujące okoliczności**, inspekcje statków o priorytecie I, nieprzeprowadzone z przyczyn operacyjnych, nie są liczone jako nieprzeprowadzone, pod warunkiem że przyczyna nieprzeprowadzenia inspekcji została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji, **oraz jeżeli** w opinii właściwego organu przeprowadzenie inspekcji stanowiłoby ryzyko dla bezpieczeństwa inspektorów, statku, jego załogi lub portu, lub też środowiska morskiego.

Uzasadnienie

W pewnych rzadkich i wyjątkowych okolicznościach przeprowadzenie inspekcji może nie być możliwe z uwagi na ryzyko, jakie mogłoby powstać dla bezpieczeństwa inspektorów, załogi, statku itp. Wyłącznie w takich przypadkach, pod warunkiem, że są one właściwie uzasadnione, nieprzeprowadzenie inspekcji statku nie powinno być uwzględniane jako nieprzeprowadzona inspekcja.

Poprawka 24

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 7 – ustęp 3

Wspólne stanowisko Rady

3. Jeżeli nie przeprowadzono inspekcji statku na kotwicy, nie liczy się ona jako inspekcja nieprzeprowadzona, w przypadku gdy:

a) statek zostanie poddany inspekcji w innym porcie w obrębie Wspólnoty lub w regionie podlegającym memorandum paryskiemu zgodnie z załącznikiem Iw terminie do 15 dni, lub

b) **statek zawija do portu wyłącznie w porze nocnej lub jego pobyt w porcie jest zbyt krótki, by dobrze przeprowadzić inspekcję i przyczyna nieprzeprowadzenia inspekcji została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji, lub**

c) w opinii właściwego organu przeprowadzenie inspekcji stanowiłoby ryzyko dla bezpieczeństwa inspektorów, statku, jego załogi lub portu, lub też środowiska morskiego **i przyczyna nieprzeprowadzenia inspekcji została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji.**

Poprawka

3. Jeżeli nie przeprowadzono inspekcji statku na kotwicy, nie liczy się ona jako inspekcja nieprzeprowadzona, **pod warunkiem że - jeśli zastosowanie ma pkt (ii) - przyczyna nieprzeprowadzenia inspekcji została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji, oraz** w przypadku gdy:

i) statek zostanie poddany inspekcji w innym porcie w obrębie Wspólnoty lub w regionie podlegającym memorandum paryskiemu zgodnie z załącznikiem Iw terminie do 15 dni, lub

ii) w opinii właściwego organu przeprowadzenie inspekcji stanowiłoby ryzyko dla bezpieczeństwa inspektorów, statku, jego załogi lub portu, lub też środowiska morskiego.

Uzasadnienie

W przypadku statku na kotwicy przeprowadzenie inspekcji może być niezmiernie trudne. Należy zatem uwzględnić stopień elastyczności w odniesieniu do inspekcji statków na kotwicy. Jednakże fakt, że statek zawija do portu w porze nocnej sam w sobie nie powinien oznaczać, że inspekcja nie zostanie przeprowadzona.

Poprawka 25

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 8

Wspólne stanowisko Rady

1. Armator, agent lub kapitan statku kwalifikującego się zgodnie z art. 13 do rozszerzonej inspekcji i który zmierza do portu w państwie członkowskim, zgłasza swoje przybycie zgodnie z przepisami **określonymi w załączniku III**.
2. Po otrzymaniu zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu oraz w art. 4 dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków, właściwe władze **lub organ** portu **albo władza lub organ wyznaczone do tego celu przekazują** te informacje właściwemu organowi.
3. Wszelkie informacje, o których mowa w niniejszym artykule, przekazuje się **w miarę możliwości** drogą elektroniczną.
4. Procedury i formaty opracowane przez państwa członkowskie do celów załącznika III są zgodne z **odpowiednimi przepisami zawartymi w dyrektywie 2002/59/WE dotyczącymi zgłaszania statków**.

Poprawka

1. Armator, agent lub kapitan statku kwalifikującego się zgodnie z art. 13 do rozszerzonej inspekcji i który zmierza do portu **lub kotwiczowiska** w państwie członkowskim, zgłasza swoje przybycie **w pierwszym porcie lub kotwiczowisku**, zgodnie z przepisami **załącznika III**.
2. Po otrzymaniu zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu oraz w art. 4 dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków, właściwe władze portu przekazują te informacje właściwemu organowi, **a także właściwym władzom portów lub kotwiczowisk, do których kolejno zawinie statek we Wspólnocie**.
3. Wszelkie informacje, o których mowa w niniejszym artykule, przekazuje się drogą elektroniczną. **Innych środków komunikacji używa się tylko w przypadku, gdy zastosowanie drogi elektronicznej jest niemożliwe**.
4. Procedury i formaty opracowane przez państwa członkowskie do celów **wdrożenia** załącznika III są zgodne z **przepisami dyrektywy 2002/59/WE**.

Uzasadnienie

Konieczne jest zapewnienie wcześniejszego informowania władz portowych o przybyciu statków.

Poprawka 26

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 9 – ustęp 1

Wspólne stanowisko Rady

1. Wszystkim statkom **wprowadzonym do bazy danych wyników inspekcji** należy przypisać profil ryzyka statku, który określa priorytet danego statku odnośnie do przeprowadzenia na nim inspekcji, częstotliwość inspekcji i ich zakres.

Poprawka

1. Wszystkim statkom, **zawijającym do portu lub kotwicowiska**, należy **w bazie danych wyników inspekcji** przypisać profil ryzyka statku, który określa priorytet danego statku odnośnie do przeprowadzenia na nim inspekcji, częstotliwość inspekcji i ich zakres.

Uzasadnienie

Konieczne w celu określania priorytetu inspekcji statku.

Poprawka 27

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 9 – ustęp 2

Wspólne stanowisko Rady

2. O profilu ryzyka statku decyduje kombinacja następujących ogólnych i historycznych parametrów:

a) parametry ogólne

Parametry ogólne odnoszą się do rodzaju, wieku i bandery statku, **zainteresowanych uznanych organizacji** i działalności przedsiębiorstwa, zgodnie z załącznikiem I część I sekcja 1 oraz załącznikiem II.

b) parametry historyczne

Parametry historyczne **są oparte** na liczbie **braków** i zatrzymań w określonym czasie, zgodnie z załącznikiem I część I sekcja 2 oraz załącznikiem II.

Poprawka

2. O profilu ryzyka statku decyduje kombinacja następujących ogólnych i historycznych parametrów:

a) parametry ogólne

Parametry ogólne odnoszą się do rodzaju, wieku i bandery statku, **uznanych organizacji zainteresowanych** i działalności przedsiębiorstwa, zgodnie z załącznikiem I część I sekcja 1 oraz załącznikiem II.

b) parametry historyczne

Parametry historyczne **opierają się** na liczbie **nieprawidłowości** i zatrzymań w określonym czasie, zgodnie z załącznikiem I część I sekcja 2 oraz załącznikiem II.

Uzasadnienie

Należy określić parametry dotyczące profilu ryzyka w celu zapewnienia pewności prawnej

i administracyjnej.

Poprawka 28

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 9 – ustęp 3

Wspólne stanowisko Rady

3. Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, związane z przepisami wykonawczymi do niniejszej dyrektywy dotyczące w szczególności:

a) kryteriów państwa bandery;

b) kryteriów związanych z działalnością przedsiębiorstwa

przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 30 ust. 3 oraz zgodnie z ekspertyzą memorandum paryskiego.

Niezależnie od postanowień lit. a) prawo złożenia przez państwo bandery formularza samooceny IMO (SAF), przysługuje najpóźniej do dnia 1 stycznia 2011 r. jako alternatywne kryterium w stosunku do dobrowolnego systemu audytu państw członkowskich IMO.

Sześć miesięcy przed 1 stycznia 2011, Komisja przeanalizuje poczynione przez IMO postępy we wdrażaniu systemu audytu i zaproponuje właściwe środki wdrożenia tego kryterium, obejmujące w razie konieczności przedłużenie okresu przewidzianego na składanie formularza samooceny IMO (SAF).

Poprawka

3. Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 30 ust. 3, przepisy wykonawcze do niniejszej dyrektywy określające w szczególności:

- wartości przypisane każdemu parametrowi ryzyka,

- zestaw parametrów ryzyka odpowiadający każdemu poziomowi profilu ryzyka statku,

- warunki wdrażania kryteriów państwa bandery, o których mowa w załączniku I części I.1 lit. c) pkt iii), dotyczących udowodnienia zgodności z odpowiednimi instrumentami.

Uzasadnienie

Poprawka dodaje odniesienie do załącznika II, który zawiera plan określania profilu ryzyka statku.

Poprawka 29

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 10 – ustęp 1 – litera a)

Wspólne stanowisko Rady

1. Statki zawijające do portów **w obrębie Wspólnoty** podlegają następującym inspekcjom okresowym lub dodatkowym:

a) statki podlegają inspekcjom okresowym z uprzednio ustaloną częstotliwością uzależnioną od ich profilu ryzyka zgodnie z załącznikiem I część I. Okres pomiędzy kolejnymi inspekcjami okresowymi **wzrasta wraz z obniżeniem się ryzyka**;

Poprawka

1. Statki zawijające do portów **lub kotwiczowisk we Wspólnocie** podlegają następującym inspekcjom okresowym lub dodatkowym:

a) statki podlegają inspekcjom okresowym z uprzednio ustaloną częstotliwością uzależnioną od ich profilu ryzyka zgodnie z załącznikiem I część I. Okres pomiędzy kolejnymi inspekcjami okresowymi **statków wysokiego ryzyka nie przekracza sześciu miesięcy**;

Uzasadnienie

W celu zagwarantowania pewności prawnej i jasności pożądaną jest, aby artykuł dyrektywy określał częstotliwość inspekcji, jakim mogą podlegać statki.

Poprawka 30

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 13 – ustępy 2 i 3

Wspólne stanowisko Rady

2. Po otrzymaniu wstępnego zgłoszenia statku, który kwalifikuje się do okresowej rozszerzonej inspekcji, właściwy organ przekazuje statkowi informację, jeżeli rozszerzona inspekcja nie zostanie przeprowadzona.

Armator lub kapitan takiego statku gwarantują, że w harmonogramie eksploatacyjnym statku jest przewidziany wystarczający czas na przeprowadzenie rozszerzonej inspekcji.

Bez uszczerbku dla środków kontroli

Poprawka

2. Armator lub kapitan takiego statku gwarantują, że w harmonogramie eksploatacyjnym statku jest przewidziany wystarczający czas na przeprowadzenie rozszerzonej inspekcji.

Bez uszczerbku dla środków kontroli wymaganych do celów ochrony statek taki pozostaje w porcie do czasu zakończenia inspekcji.

3. Po otrzymaniu wstępnego zgłoszenia

wymaganych do celów ochrony statek taki pozostaje w porcie do czasu zakończenia inspekcji.

3. Zakres rozszerzonej inspekcji, obejmujący wymagane obszary ryzyka, został określony w załączniku VII. Zgodnie z procedurami, o których mowa w art. 30 ust. 2 Komisja przyjmuje środki niezbędne do wdrożenia załącznika VII.

statku, który kwalifikuje się do okresowej rozszerzonej inspekcji, właściwy organ przekazuje statkowi informację, jeżeli rozszerzona inspekcja nie zostanie przeprowadzona.

4. Zakres rozszerzonej inspekcji, obejmujący wymagane obszary ryzyka, został określony w załączniku VII. Zgodnie z procedurami, o których mowa w art. 30 ust. 2 Komisja przyjmuje środki niezbędne do wdrożenia załącznika VII.

Uzasadnienie

W przypadku rozszerzonej inspekcji musi być dostępny wystarczający czas.

Poprawka 31

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 15 – ustęp 1

Wspólne stanowisko Rady

1. *Z wyjątkiem sytuacji określonych w art. 20 ust. 6, państwo* członkowskie odmawia dostępu do swoich portów każdemu statkowi, *który:*

- *podnosi banderę państwa, którego wskaźnik zatrzymań kwalifikuje je na czarną listę przyjętą zgodnie z memorandum paryskim na podstawie informacji zapisanych w bazie danych wyników inspekcji i publikowaną corocznie przez Komisję, oraz został zatrzymany więcej niż dwukrotnie w okresie ostatnich 36 miesięcy w porcie państwa członkowskiego lub państwa – sygnatariusza memorandum paryskiego; albo*

- *podnosi banderę państwa, którego wskaźnik zatrzymań kwalifikuje je na szarą listę przyjętą zgodnie z memorandum paryskim na podstawie informacji zapisanych w bazie danych*

Poprawka

1. *Państwo* członkowskie odmawia dostępu do swoich portów *i kotwiczowisk* każdemu statkowi *spełniającemu kryteria określone w tym ustępie, z wyjątkiem sytuacji opisanych w art. 20 ust. 6, jeżeli statek:*

- *podnosi banderę państwa, które jest wpisane na czarną lub szarą listę ustanowioną w memorandum paryskim na podstawie informacji zapisanych w bazie danych wyników inspekcji i publikowaną corocznie przez Komisję, oraz*

wyników inspekcji i publikowaną corocznie przez Komisję, oraz został zatrzymany więcej niż dwukrotnie w okresie ostatnich 24 miesięcy w porcie państwa członkowskiego lub państwa – sygnatariusza memorandum paryskiego; lub

- w okresie ostatnich 36 miesięcy więcej niż dwukrotnie wydano mu – na mocy dyrektywy 1999/35/WE – zakaz prowadzenia działalności w porcie państwa członkowskiego lub państwa – sygnatariusza memorandum paryskiego.

Decyzja o odmowie dostępu **jest w mocy od chwili, gdy statek opuścił port, w którym został zatrzymany po raz trzeci i w którym wydano decyzję o odmowie dostępu.**

- w okresie ostatnich 36 miesięcy więcej niż dwukrotnie **został zatrzymany lub** wydano mu – na mocy dyrektywy **Rady** 1999/35/WE – zakaz prowadzenia działalności w porcie państwa członkowskiego lub państwa – sygnatariusza memorandum paryskiego.

Dla celów niniejszego ustępu lista określona przez memorandum paryskie wchodzi w życie dnia 1 lipca każdego roku.

Decyzja o odmowie dostępu **zostaje cofnięta dopiero po upływie okresu trzech miesięcy od daty jej wydania, jeżeli spełnione zostały warunki określone w pkt 4-10 załącznika IX.**

Jeżeli statek jest przedmiotem drugiej decyzji o odmowie dostępu, okres ten wynosi dwanaście miesięcy. Każde kolejne zatrzymanie w porcie wspólnotowym prowadzi do trwałej odmowy statkowi dostępu do jakiegokolwiek portu lub kotwiczowiska w obrębie Wspólnoty.

Uzasadnienie

W interesie pewności prawnej i spójności do tego artykułu zostały włączone liczne kryteria określone w załączniku IX, aby uszczegółwić i określić warunki wydawania decyzji o odmowie dostępu i cofania takiej decyzji.

Poprawka 32

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 15 – ustępy 2 i 3

Wspólne stanowisko Rady

2. Decyzja o odmowie dostępu zostaje

Poprawka

skreślony

cofnięta dopiero po upływie okresu trzech miesięcy od daty jej wydania, jeżeli spełnione zostały warunki w pkt od 3 do 9 załącznika VIII.

Jeżeli statek jest przedmiotem drugiej decyzji o odmowie dostępu, okres ten wynosi dwanaście miesięcy.

3. Każde kolejne zatrzymanie w porcie w obrębie Wspólnoty prowadzi do wydania decyzji o odmowie dostępu na czas nieokreślony do każdego portu we Wspólnocie. Decyzja o odmowie dostępu na czas nieokreślony może zostać cofnięta po upływie okresu 36 miesięcy od jej wydania wyłącznie, jeżeli:

- statek podnosi banderę państwa, którego wskaźnik zatrzymań nie kwalifikuje go na czarną lub szarą listę, o której mowa w ust. 1;

- certyfikaty ustawowe i świadectwa klasy statku zostały wydane przez organizację lub organizacje uznane zgodnie z dyrektywą Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich;

- statek jest zarządzany przez przedsiębiorstwo o wysokim poziomie działalności zgodnie z załącznikiem I część 1 sekcja 1, oraz

- statek spełnia warunki określone w załączniku VIII pkt 3–9.

Uzasadnienie

Wskazane byłoby, aby kapitan posiadał praktyczne informacje umożliwiające mu skuteczne wykonanie prawa do odwołania.

Poprawka 33

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 17 – akapit pierwszy

Wspólne stanowisko Rady

Wszystkie skargi są przedmiotem wstępnej oceny

Poprawka

Wszystkie skargi są przedmiotem **bezwłocznej** wstępnej oceny, **dokonywanej w krótkim terminie przez właściwy organ. Ocena ta umożliwia określenie, czy skarga jest uzasadniona, właściwa i zasadna.**

Jeżeli tak jest, właściwy organ nadaje skardze odpowiedni dalszy bieg. W szczególności przewiduje on możliwość przedstawienia opinii przez kapitana, właściciela statku i jakąkolwiek inną osobę bezpośrednio zainteresowaną skargą, w tym samego skarżącego.

Uzasadnienie

Należałoby sprecyzować, jaki jest cel wstępnej oceny przez właściwy organ, tj. stwierdzenie, czy skarga spełnia minimum kryteriów: czy jest uzasadniona, właściwa i zasadna. Taka wstępna ocena powinna być szybka i umożliwiać odróżnienie skargi zasadnej od bezzasadnej. W związku z tym, że artykuł precyzuje, co właściwy organ powinien zrobić w przypadku skargi bezzasadnej, wydaje się logiczne, że należałoby również określić, jakie działania organ ten powinien podjąć, gdy skarga jest zasadna.

Poprawka 34

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 18 – ustęp 9 – akapit pierwszy a (nowy)

Wspólne stanowisko Rady

Poprawka

Właściwy organ informuje władze lub organy portu przy najbliższej sposobności o wydaniu decyzji o zatrzymaniu.

Uzasadnienie

W celu zapewnienia dobrej i efektywnej współpracy właściwe organy muszą być wyraźnie zobowiązane do informowania władz portu o wszelkich decyzjach mających wpływ na ich działalność.

Poprawka 35

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 19 – ustęp 2

Wspólne stanowisko Rady

2. Państwa członkowskie ustanawiają i stosują w tym celu odpowiednie procedury zgodnie z ustawodawstwem krajowym.

Poprawka

2. Państwa członkowskie ustanawiają i stosują w tym celu odpowiednie procedury zgodnie z ustawodawstwem krajowym **i współpracują w szczególności w celu zapewnienia rozpatrywania odwołań w rozsądnym terminie.**

Uzasadnienie

Odwołania powinny być rozpatrywane w rozsądnym terminie, aby uniknąć karania armatorów, którzy pragną skorzystać ze swojego prawa do złożenia odwołania.

Poprawka 36

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 19 – ustęp 3

Wspólne stanowisko Rady

3. Właściwy organ odpowiednio informuje kapitana statku, o którym mowa w ust. 1, o prawie do odwołania.

Poprawka

3. Właściwy organ odpowiednio informuje kapitana statku, o którym mowa w ust. 1, o prawie do odwołania **i o rozwiązaniach praktycznych związanych z jego składaniem.**

Uzasadnienie

Zasady i procedury mające zastosowanie do prawa do odwołania w poszczególnych państwach członkowskich powinny być spójne i funkcjonalne w praktyce.

Poprawka 37

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 20 – ustęp 1

Wspólne stanowisko Rady

1. Jeśli braki, o których mowa w art. 18 ust. 2, nie mogą zostać usunięte w porcie, w którym dokonano inspekcji, właściwy

Poprawka

1. Jeśli braki, o których mowa w art. 18 ust. 2, nie mogą zostać usunięte w porcie, w którym dokonano inspekcji, właściwy

organ tego państwa członkowskiego może zezwolić danemu statkowi na przepłynięcie do odpowiedniej stoczni remontowej, leżącej najbliżej portu zatrzymania, w której mogą zostać podjęte odpowiednie działania, zgodnie z wyborem kapitana i zainteresowanych organów, przy zastrzeżeniu, że spełnione są warunki określone przez właściwy organ państwa bandery i zaakceptowane przez to państwo członkowskie. Warunki te gwarantują, że statek może płynąć bez zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów lub załogi, lub też zagrożenia innych statków ani bez nadmiernego zagrożenia skażeniem środowiska morskiego.

organ tego państwa członkowskiego może zezwolić danemu statkowi na **bezpośrednie** przepłynięcie do odpowiedniej stoczni remontowej, leżącej najbliżej portu zatrzymania, w której mogą zostać podjęte odpowiednie działania, zgodnie z wyborem kapitana i zainteresowanych organów, przy zastrzeżeniu, że spełnione są warunki określone przez właściwy organ państwa bandery i zaakceptowane przez to państwo członkowskie. Warunki te gwarantują, że statek może płynąć bez zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów lub załogi, lub też zagrożenia innych statków ani bez nadmiernego zagrożenia skażeniem środowiska morskiego.

Uzasadnienie

Ważne jest, aby statek przepływał bezpośrednio do najbliższej dostępnej stoczni remontowej.

Poprawka 38

Wspólne stanowisko Rady

Artykuł 20 – ustęp 4 – część wprowadzająca

Wspólne stanowisko Rady

4. Państwa członkowskie podejmują działania w celu zagwarantowania, że we wszystkich portach na terytorium Wspólnoty odmawia się dostępu statkom, o których mowa w ust. 1, wypływającym na morze, które:

Poprawka

4. Państwa członkowskie podejmują działania w celu zagwarantowania, że we wszystkich portach **lub kotwicowiskach** na terytorium Wspólnoty odmawia się dostępu statkom, o których mowa w ust. 1, wypływającym na morze, które:

Uzasadnienie

Odmowa dostępu powinna mieć zastosowanie także do kotwicowisk we Wspólnocie.

Poprawka 39

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 20 – ustęp 6

Wspólne stanowisko Rady

6. W drodze wyjątku od postanowień ust. 4 stosowny organ portu może zezwolić na dostęp do danego portu wobec konieczności spowodowanej siłą wyższą lub nadrzędnymi względami bezpieczeństwa, lub też w celu zmniejszenia lub zminimalizowania zagrożenia zanieczyszczeniem, lub w celu usunięcia braków, pod warunkiem że właściciel, armator lub kapitan statku **podejmie** odpowiednie środki zapewniające bezpieczeństwo, uznane za zadowalające przez właściwy organ tego państwa członkowskiego.

Poprawka

6. W drodze wyjątku od postanowień ust. 4 stosowny organ portu może zezwolić na dostęp do danego portu **lub kotwicowiska** wobec konieczności spowodowanej siłą wyższą lub nadrzędnymi względami bezpieczeństwa, lub też w celu zmniejszenia lub zminimalizowania zagrożenia zanieczyszczeniem, lub w celu usunięcia braków, pod warunkiem że właściciel, armator lub kapitan statku **podjął** odpowiednie środki zapewniające bezpieczeństwo, uznane za zadowalające przez właściwy organ tego państwa członkowskiego.

Uzasadnienie

Odmowa dostępu powinna mieć zastosowanie także do kotwicowisk we Wspólnocie.

Poprawka 40

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 21 – ustęp 6

Wspólne stanowisko Rady

6. Państwa członkowskie zapewniają odpowiednie przeszkolenie inspektorów w odniesieniu do zmian w systemie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu określonym w niniejszej dyrektywie oraz zmian w konwencjach.

Poprawka

6. Państwa członkowskie zapewniają odpowiednie przeszkolenie inspektorów w odniesieniu do zmian w **stosowanym we Wspólnocie** systemie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu określonym w niniejszej dyrektywie oraz zmian w konwencjach.

Uzasadnienie

Przedmiotowa dyrektywa wprowadza zmiany do systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. W konsekwencji nie należy uwzględniać zmian na szczeblu międzynarodowym, chyba że są one przyjęte na szczeblu wspólnotowym i włączone do wspólnotowego prawa morskiego.

Poprawka 41

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 23 – ustęp 1 a (nowy)

Wspólne stanowisko Rady

Poprawka

1a. Państwa członkowskie przyjmują właściwe środki w celu zagwarantowania, że informacje dotyczące aktualnego czasu przybycia i wypłynięcia każdego statku zawijającego do jego portów są przekazywane do bazy danych dotyczących inspekcji poprzez krajowe systemy zarządzania informacjami morskimi, o których mowa w art. 25 ust. 4 dyrektywy 2002/59/WE, odpowiednio w ciągu godziny od przybycia statku i trzech godzin od jego wypłynięcia.

Uzasadnienie

Ważne jest, aby w bazie danych znajdowały się faktyczne informacje dotyczące czasu przybycia i wypłynięcia statków.

Poprawka 42

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 26

Wspólne stanowisko Rady

Poprawka

Komisja ustanawia i publikuje regularnie na publicznie dostępnej stronie internetowej informacje o przedsiębiorstwach, których poziom działalności, z punktu widzenia profilu ryzyka statku, o którym mowa w załączniku I część 1, uznano w okresie co najmniej 3 miesiące za niski i bardzo niski. Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 30 ust. 2, zasady wdrożenia niniejszego artykułu, określając w szczególności sposoby publikacji.

Komisja ustanawia i publikuje regularnie na publicznie dostępnej stronie internetowej informacje o przedsiębiorstwach, których poziom działalności, z punktu widzenia profilu ryzyka statku, o którym mowa w załączniku I część 1, uznano w okresie co najmniej 3 miesiące za niski i bardzo niski. Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 30 ust. 2, zasady wdrożenia niniejszego artykułu, ***dopilnowując, aby uwzględniły one wielkość floty użytkowanej przez***

przedsiębiorstwa żeglugowe, oraz
określając w szczególności sposoby
publikacji.

Uzasadnienie

Wielkość floty użytkowanej przez przedsiębiorstwo żeglugowe jest czynnikiem, który Komisja powinna uwzględnić przy opracowywaniu warunków wdrożenia tego artykułu.

Poprawka 43

Wspólne stanowisko Rady
Artykuł 34 – akapit pierwszy

Wspólne stanowisko Rady

Komisja dokonuje przeglądu wykonywania niniejszej dyrektywy od dnia ... * Przegląd obejmuje, między innymi, wypełnienie całkowitego wspólnotowego zobowiązania inspekcyjnego określonego w art. 5, zbadanie liczby inspektorów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w każdym państwie członkowskim, liczbę przeprowadzonych inspekcji oraz zgodność z rocznym zobowiązaniem inspekcyjnym każdego państwa członkowskiego i wdrożenie art. 6 i 7.

Poprawka

Komisja dokonuje przeglądu wykonywania niniejszej dyrektywy, **w szczególności w celu ujednoczenia stosowania wspólnotowego systemu inspekcji, nie później niż 18 miesięcy od dnia ...** * Przegląd obejmuje, między innymi, wypełnienie całkowitego wspólnotowego zobowiązania inspekcyjnego określonego w art. 5, zbadanie liczby inspektorów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w każdym państwie członkowskim, liczbę przeprowadzonych inspekcji oraz zgodność z rocznym zobowiązaniem inspekcyjnym każdego państwa członkowskiego i wdrożenie art. 6 i 7.

Uzasadnienie

Ważne jest, aby przegląd wdrożenia uwzględniał ujednoczenie stosowania i aby był obszerny.

Poprawka 44

Wspólne stanowisko Rady
Artykuł 35 – ustęp 1

Wspólne stanowisko Rady

1. Państwa członkowskie wprowadzają w

Poprawka

1. Państwa członkowskie wprowadzają w

życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania przepisów *niniejszej dyrektywy w terminie do...*

życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania przepisów *artykułów [...] i punktów [...] załączników [...] [jego artykułów lub akapitów oraz punktów załączników, których treść została zmieniona w porównaniu z poprzednią dyrektywą] nie później niż 18 miesięcy po dacie określonej w art. 37. Niezwłocznie przedkładają one Komisji tekst tych przepisów i tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a przepisami niniejszej dyrektywy.*

Uzasadnienie

Tabele korelacji są niezbędne w celu zapewnienia właściwego wdrożenia dyrektywy.

Poprawka 45

Wspólne stanowisko Rady Artykuł 37 – akapit pierwszy a (nowy)

Wspólne stanowisko Rady

Poprawka

Artykuły [...] i punkty [...] załączników [...] [jego artykuły i akapity oraz punkty załączników, których treść nie została zmieniona w porównaniu z poprzednią dyrektywą] wchodzi w życie dnia*

** Data wejścia w życie niniejszej dyrektywy.*

Uzasadnienie

Dostosowanie tekstu do poprawki 38.

Poprawka 46

Wspólne stanowisko Rady Załącznik I – część II – punkt 1 – tiret trzecie

Wspólne stanowisko Rady

Poprawka

Załącznik I część II punkt 1

Załącznik I część II punkt 1

- każdego statku o niskim profilu ryzyka,

- każdego statku o niskim profilu ryzyka,

który nie został poddany inspekcji w porcie UE lub regionu podlegającego memorandum paryskiemu w ciągu ostatnich **36** miesięcy. Statki o niskim ryzyku kwalifikują się do inspekcji od 24 miesiąca.

który nie został poddany inspekcji w porcie UE lub regionu podlegającego memorandum paryskiemu w ciągu ostatnich **30** miesięcy. Statki o niskim ryzyku kwalifikują się do inspekcji od 24 miesiąca.

Uzasadnienie

Trzy lata to za długi okres pomiędzy inspekcjami.

Poprawka 47

Wspólne stanowisko Rady

Załącznik I – część II – punkt 2 A – tiret trzecie a (nowe)

Wspólne stanowisko Rady

Poprawka

- Statki, które nie wywiązały się z odpowiedniego obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 8 niniejszej dyrektywy, w dyrektywie 2000/59/WE, dyrektywie 2002/59/WE i, w stosownych przypadkach, w rozporządzeniu (WE) nr 725/2004.

Uzasadnienie

Takie statki powinny podlegać dodatkowym inspekcjom.

Poprawka 48

Wspólne stanowisko Rady

Załącznik I – część II – punkt 2 A – tiret trzecie b (nowe)

Wspólne stanowisko Rady

Poprawka

- Statki, które zostały zgłoszone jako posiadające nieusunięte braki, z wyjątkiem statków, których braki musiały zostać usunięte przed wypłynięciem.

Uzasadnienie

Takie statki powinny podlegać dodatkowym inspekcjom.

Poprawka 49

Wspólne stanowisko Rady Załącznik I – część II – punkt 3 B

Wspólne stanowisko Rady

3B. Statki o priorytecie II mogą być poddawane inspekcji w następujący sposób:

a) rozszerzoną inspekcję przeprowadza się na:

- wszystkich statkach o wysokim profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 5 miesięcy;

- wszystkich statkach pasażerskich, tankowcach, gazowcach, chemikaliowcach lub masowcach starszych niż 12 lat, o normalnym profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 10 miesięcy; lub

- wszystkich statkach pasażerskich, tankowcach, gazowcach, chemikaliowcach lub masowcach starszych niż 12 lat, o niskim profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 24 miesięcy.

b) inspekcję wstępną lub bardziej szczegółową, zależnie od przypadku, przeprowadza się na:

- wszystkich statkach starszych niż 12 lat, innych niż statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce, o normalnym profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 10 miesięcy; lub

- wszystkich statkach starszych niż 12 lat, innych niż statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce, o niskim profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 24 miesięcy.

c) w przypadku zajścia nieprzewidzianych okoliczności:

Poprawka

3B. Jeśli właściwy organ wybiera statek o priorytecie II do inspekcji, zastosowanie znajduje następujący system wyboru:

a) rozszerzoną inspekcję przeprowadza się na:

- wszystkich statkach o wysokim profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 5 miesięcy;

- wszystkich statkach pasażerskich, tankowcach, gazowcach, chemikaliowcach lub masowcach starszych niż 12 lat, o normalnym profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 10 miesięcy; lub

- wszystkich statkach pasażerskich, tankowcach, gazowcach, chemikaliowcach lub masowcach starszych niż 12 lat, o niskim profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 24 miesięcy.

b) inspekcję wstępną lub bardziej szczegółową, zależnie od przypadku, przeprowadza się na:

- wszystkich statkach starszych niż 12 lat, innych niż statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce, o normalnym profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 10 miesięcy; lub

- wszystkich statkach starszych niż 12 lat, innych niż statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce, o niskim profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 24 miesięcy.

c) w przypadku zajścia nieprzewidzianych okoliczności:

- bardziej szczegółową lub rozszerzoną inspekcję, zgodnie z fachową opinią inspektora, przeprowadza się na wszystkich statkach o wysokim profilu ryzyka lub wszystkich statkach pasażerskich, tankowcach, gazowcach, chemikaliowcach lub masowcach starszych niż 12 lat;

- bardziej szczegółową inspekcję przeprowadza się na wszystkich statkach starszych niż 12 lat, innych niż statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce.

- bardziej szczegółową lub rozszerzoną inspekcję, zgodnie z fachową opinią inspektora, przeprowadza się na wszystkich statkach o wysokim profilu ryzyka lub wszystkich statkach pasażerskich, tankowcach, gazowcach, chemikaliowcach lub masowcach starszych niż 12 lat;

- bardziej szczegółową inspekcję przeprowadza się na wszystkich statkach starszych niż 12 lat, innych niż statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce.

Uzasadnienie

Poprawka ta gwarantuje, że obowiązki inspekcyjne stają się rozsądne i wiążące.

Poprawka 50

Wspólne stanowisko Rady Załącznik III

Wspólne stanowisko Rady

ZGŁOSZENIE

(o którym mowa w art. 8 ust. 1)

Dane, które należy przedstawić zgodnie z art. 8 ust. 1.

Informacje wymienione poniżej przekazuje się władzy lub organowi portowemu lub władzy lub organowi wyznaczonemu do tego celu, przynajmniej na trzy dni przed przewidywanym przybyciem do portu lub przed wypłynięciem z poprzedniego portu, w przypadku gdy przewidywany czas rejsu wynosi mniej niż trzy dni:

- a) identyfikacja statku (nazwa, sygnał wywoławczy, numer identyfikacyjny IMO lub numer MMSI);
- b) planowany okres zawinięcia;
- c) w odniesieniu do zbiornikowców:

Poprawka

ZGŁOSZENIE

(o którym mowa w art. 8 ust. 1)

Dane, które należy przedstawić zgodnie z art. 8 ust. 1.

Informacje wymienione poniżej przekazuje się władzy lub organowi portowemu lub władzy lub organowi wyznaczonemu do tego celu, przynajmniej na trzy dni przed przewidywanym przybyciem do portu **lub kotwiczowiska** lub przed wypłynięciem z poprzedniego portu, w przypadku gdy przewidywany czas rejsu wynosi mniej niż trzy dni:

- a) identyfikacja statku (nazwa, sygnał wywoławczy, numer identyfikacyjny IMO lub numer MMSI);
- b) planowany okres zawinięcia **i lista portów we Wspólnocie odwiedzonych kolejno podczas danego rejsu;**
- c) w odniesieniu do zbiornikowców:

i) budowa: jednokadłubowa, jednokadłubowa z oddzielnymi zbiornikami balastowymi (SBT), dwukadłubowa,
ii) stan zbiorników ładunkowych i balastowych: pełne, puste, nieczynne,
iii) ilość i charakter ładunku;
d) planowane operacje w porcie docelowym (ładunek, rozładunek, inne);

e) planowane ustawowe inspekcje przeglądowe oraz istotne prace konserwacyjne i naprawcze, które należy przeprowadzić w porcie docelowym;

f) data ostatniej rozszerzonej inspekcji przeprowadzonej zgodnie z memorandum paryskim.

i) budowa: jednokadłubowa, jednokadłubowa z oddzielnymi zbiornikami balastowymi (SBT), dwukadłubowa,
ii) stan zbiorników ładunkowych i balastowych: pełne, puste, nieczynne,
iii) ilość i charakter ładunku;;
d) planowane operacje w porcie **lub kotwiczowisku** docelowym (ładunek, rozładunek, inne);

da) porty lub kotwiczowiska, do których statek kolejno zawija podczas danego rejsu;

e) planowane ustawowe inspekcje przeglądowe oraz istotne prace konserwacyjne i naprawcze, które należy przeprowadzić w porcie **lub kotwiczowisku** docelowym;

f) data ostatniej rozszerzonej inspekcji przeprowadzonej zgodnie z memorandum paryskim.

Uzasadnienie

Odmowa dostępu powinna mieć zastosowanie także do kotwiczowisk.

Poprawka 51

**Wspólne stanowisko Rady
Załącznik IV – punkt 41 a (nowy)**

Wspólne stanowisko Rady

Poprawka

41a. Świadczenia wymagane dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/XX/WE z dnia ...[zmieniającą dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków oraz system odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych właścicieli statków].

Uzasadnienie

Propozycje Komisje dotyczące kontrolowania przez państwo portu i odpowiedzialności cywilnej właścicieli statków stanowią dwa elementy „trzeciego pakietu bezpieczeństwa morskiego” i są ze sobą wzajemnie powiązane.

Zgodnie z art. 62 ust. 2 Regulaminu Parlamentu, poprawka ta ma na celu uwzględnienie w szczególności nowego stanu prawnego od czasu pierwszego czytania, tj. orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich z dnia 24 czerwca 2008 r. w sprawie C-188/07.

UZASADNIENIE

Wprowadzenie

Celem projektu dyrektywy jest wzmocnienie stosowanych w portach UE procedur dotyczących inspekcji przeprowadzanych na statkach poprzez poprawę namierzania statków sprawiających problemy, wdrożenie w 100% systemu inspekcji oraz przyjęcie innych środków mających na celu ulepszenie inspekcji w porcie przeprowadzanych na statkach niepełujących pod banderą państwa członkowskiego UE. Wszystkie te środki są przyjmowane w oparciu o doświadczenie nabyte w ramach wdrażania obecnej dyrektywy. W przypadku obecnej dyrektywy ważne jest zagwarantowanie, że szczegółowe i techniczne przepisy systemu wspólnotowego oraz systemu regionalnego IMO, paryskiego memorandum, będą w dużym stopniu ujednolicone w celu uniknięcia dublowania działań.

Zdaniem sprawozdawcy są jednak inne, istotniejsze kwestie dotyczące polityki, które wykraczają poza techniczne dostosowanie i wymagają uważnego rozpatrzenia. Zostały one oczywiście uwzględnione w pierwszym czytaniu Parlamentu. Ponadto sprawozdawca jest świadomy faktu, że dyrektywa w sprawie kontroli państwa portu jest jedną z pakietu siedmiu, a obecnie ośmiu wniosków legislacyjnych, których wpływ na bezpieczeństwo morskie jako całości jest większy niż wpływ sumy jego części. Dlatego też sprawozdawca nie może na tym etapie zalecić przyjęcia wspólnego stanowiska Rady i proponuje przywrócenie stanowiska Parlamentu z pierwszego czytania tam, gdzie poprawki odnoszą się do kluczowych obszarów politycznych.

Jak posłowie pamiętają, Parlament przyjął pierwsze czytanie w sprawie proponowanej dyrektywy w kwietniu 2007 r., a Rada ostatecznie zaleciła Parlamentowi swoje wspólne stanowisko w czerwcu 2008 r. W tym okresie interwencyjnym prace w ramach paryskiego memorandum w sprawie zasad systemu inspekcji doprowadziły do zaproponowania przez Radę zmian w obszarach takich jak ustalenia dotyczące przekazywania informacji lub kryteria klasyfikacji statków. Sprawozdawca uważa za stosowne przyjęcie poprawek Rady opracowanych w ramach tej pracy. Wiele z tych poprawek zostało jednak dostosowanych tak, aby odzwierciedlały kwestie poruszone w pierwszym czytaniu Parlamentu. Ponadto państwa członkowskie powinny opracować tabele korelacji środków transponujących z dyrektywą.

Ważniejsze różnice w porównaniu ze stanowiskiem Rady

Istnieją trzy obszary, w których pojawiają się znaczące różnice pomiędzy pierwszym czytaniem Parlamentu a wspólnym stanowiskiem Rady.

Kotwicowiska

Statki nieodpowiadające normom mogą z taką samą łatwością zawijać do kotwicowisk, jak i do portów. Przepisy dyrektywy powinny mieć zastosowanie do statków zawijających zarówno do kotwicowisk, jak i do portów. Takie było stanowisko Komisji we wniosku. Ponadto wydaje się mało celowe przyjmowanie środka, który ogranicza dostęp do portów

europejskich pod pewnymi warunkami, ale pozwala tym samym statkom na zawijanie do kotwicowisk. Proponowane są zatem poprawki, które przywracają kotwicowiska do dyrektywy tam, gdzie Rada je usunęła. Jest to zgodne z pierwszym czytaniem Parlamentu.

Nieprzeprowadzone inspekcje

Rada zmieniła wniosek w celu włączenia przepisu, który pozwala państwom członkowskim na margines „nieprzeprowadzonych” inspekcji. Margines ten jest zbyt duży i może zniechęcać do podejmowania stosownych wysiłków w celu zapewnienia rygorystycznego systemu inspekcji w tych portach, do których zawijają więcej niż przeciętnie statków sprawiających problemy. Na przykład Rada proponuje, aby uznano, że państwo członkowskie spełnia wymogi dyrektyw, jeśli 5% statków zawijających do portu o priorytecie 1 z wysokim profilem ryzyka nie jest objętych inspekcją. Ponadto Rada proponuje, aby statki zawijające w porze nocnej (definiowanej jako okres nie krótszy niż siedem godzin, który w każdym przypadku musi obejmować okres pomiędzy północą a godziną 5.00).

Nakładanie zakazów

Na mocy wniosku Rady istnieje możliwość, że na żaden statek nie zostanie ostatecznie nałożony zakaz. Zgodnie ze stanowiskiem Parlamentu na statek może zostać nałożony zakaz, jeśli wydano wobec niego trzy decyzje o odmowie dostępu. Aby statek podlegał decyzji o odmowie dostępu, musi on być wpisany na czarną lub szarą listę i musi zostać zatrzymany co najmniej trzy razy w ciągu ostatnich 36 miesięcy. Stanowisko Parlamentu daje zatem właścicielom odpowiednią możliwość ciągłego dostosowywania statku do norm. Nakładanie zakazów na statki, jako środek ostateczny, jest konieczne w celu zagwarantowania, że zardzewiałe wraki nie będą zawijały do naszych portów.

Wnioski

Jest zatem jeszcze wiele do zrobienia i sprawozdawca proponuje skupić się na istotnych kwestiach opisanych powyżej. Zaleca się podejście wyważone, uwzględniające stanowisko Rady w tych przypadkach, w których zmiany techniczne, jakie ona proponuje, wyraźnie wzmacniają system inspekcji, ale zachowujące te elementy stanowiska Parlamentu, które zapewnią efektywność systemu.

PROCEDURA

Tytuł	Kontrola państwa portu (wersja znowelizowana)	
Odsyłacze	05722/3/2008 – C6-0224/2008 – 2005/0238(COD)	
Data pierwszego czytania w Parlamencie Europejskim - Numer P	25.4.2007	T6-0149/2007
Wniosek Komisji	COM(2005)0588 - C6-0028/2006	
Data ogłoszenia na posiedzeniu wpłynięcia wspólnego stanowiska	19.6.2008	
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 19.6.2008	
Sprawozdawca(y) Data powołania	Dominique Vlasto 23.6.2008	
Rozpatrzenie w komisji	14.7.2008	25.8.2008
Data przyjęcia	4.9.2008	
Wynik głosowania końcowego	+: 40	–: 0
	0: 2	
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Gabriele Albertini, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Reinhard Rack, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard, Roberts Zīle	
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Johannes Blokland, Luigi Cocilovo, Zita Gurmai, Lily Jacobs, Anne E. Jensen, Rosa Miguélez Ramos, Vladimír Remek, Dominique Vlasto, Corien Wortmann-Kool	
Data złożenia	9.9.2008	