



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Dokument z posiedzenia

A7-0394/2012

23.1.2013

*****I**

SPRAWOZDANIE

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu
(COM(2012)0129 – C7-0081/2012 – 2012/0062(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Brian Simpson

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
- *** Procedura zgody
- ***I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- ***II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- ***III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu.)

Poprawki do projektu aktu

W poprawkach Parlamentu zmiany do projektu aktu zaznacza się **wytluszczonym drukiem i kursywą**. Oznakowanie zwykłą kursywą jest wskazówką dla służb technicznych dotyczącą propozycji korekty elementów projektu aktu w celu ustalenia tekstu końcowego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub pominiętych w danej wersji językowej). Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

W poprawkach do aktów istniejących trzecia i czwarta linijka w nagłówku poprawki w projekcie aktu zawiera, odpowiednio, odniesienie do istniejącego aktu i postanowienia tego aktu, które ulega zmianie. Fragmenty przepisu aktu istniejącego, do którego Parlament wprowadza zmiany, a który nie został zmieniony w projekcie aktu, zaznacza się **wytluszczonym drukiem**. Ewentualne skreślenia w obrębie takich fragmentów zaznaczane są w sposób następujący: [...].

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO.....	5
UZASADNIENIE	25
PROCEDURA.....	28

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu
(COM(2012)0129 – C7-0081/2012 – 2012/0062(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2012)0129),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi Komisja przedstawiła wniosek Parlamentowi (C7-0081/2012),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 11 lipca 2012 r.¹,
 - po konsultacji z Komitetem Regionów,
 - uwzględniając art. 55 Regulaminu PE,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A7-0394/2012),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przedłożenie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego projektu lub zastąpienie go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom krajowym.

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 3 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3a) Stosowanie lub wykładnia niniejszej dyrektywy nie stanowią w żadnych

¹ Dz.U. C 299 z 4.10.2012, s. 153.

okolicznościach podstawy do obniżenia poziomu ochrony pracowników na mocy przepisów unijnych.

Uzasadnienie

Choć w dużym stopniu pożądanym jest wprowadzenie minimalnych norm międzynarodowych, nie powinno się ich wykorzystywać, aby pogarszać poziom ochrony, jakim aktualnie objęci są marynarze europejscy. Ma to szczególne znaczenie, jeżeli weźmiemy pod uwagę cel polegający na zachęceniu większej liczby obywateli Europy do podejmowania pracy w sektorze morskim.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 6 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6a) Memorandum paryskie w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu ma na celu poprawę bezpieczeństwa na morzu dzięki skoordynowanej kontroli statków obcej bandery zawijających do portów europejskich, za pośrednictwem lepiej zharmonizowanych procedur kontroli zgodności z obowiązującymi konwencjami międzynarodowymi. W celu skorzystania z wiedzy specjalistycznej zgromadzonej w ramach memorandum paryskiego należy zachęcać do uwzględniania zaleceń – a zwłaszcza przewodników do użytku inspektorów – opracowanych w ramach memorandum, w którego strukturach zasiada 27 państw, w tym 22 państwa członkowskie Unii i Komisja Europejska, oraz Międzynarodowa Organizacja Morska i Międzynarodowa Organizacja Pracy o statusie obserwatorów.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 6 b preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6b) Statki pływające pod banderą państwa, które nie ratyfikowało jednej lub więcej konwencji wymienionych w art. 1 ust. 2 dyrektywy 2009/16/WE, powinny podlegać częstszym kontrolom okresowym z powodu wyższego ryzyka.

Uzasadnienie

Ratyfikacja międzynarodowych konwencji stanowi pewną gwarancję w odniesieniu do norm bezpieczeństwa statków, ochrony środowiska i ochrony socjalnej. Z tego powodu UE powinna zapewniać mechanizmy zachęcające do ratyfikacji, aby wyeliminować niespełniające norm statki i sprzyjać wyrównaniu szans w żegludze.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 8 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8a) Prowadzenie inspekcji warunków życia i pracy marynarzy na statku oraz ich kwalifikacji zawodowych wymaga podniesienia liczby inspektorów o określonych kompetencjach. Ponadto należy zapewnić odpowiednie szkolenia inspektorów, by po wejściu w życie konwencji byli oni w stanie prowadzić przewidziane w niej kontrole. Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) i państwa, które przystąpiły do memorandum paryskiego w sprawie kontroli statków przez państwo portu, powinny wspierać ideę szkolenia inspektorów do celów konwencji.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 9 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(9) **Uprawnienia** do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej powinny zostać przekazane Komisji w odniesieniu do wprowadzania zmian w załączniku VI do dyrektywy 2009/16/WE zawierającym wykaz „instrukcji” przyjętych przez memorandum paryskie, tak aby procedury obowiązujące i podlegające egzekwowaniu na terytorium państw członkowskich pozostały zgodne z procedurami uzgodnionymi na szczeblu międzynarodowym. **Umożliwienie Komisji szybkiego aktualizowania tych procedur przyczyniłoby się do osiągnięcia równych reguł działania na skalę światową w dziedzinie żegludgi.** Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym z ekspertami. Przygotowując i opracowując akty delegowane Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 9 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka 7

Poprawka

(9) **W celu zagwarantowania możliwości szybkiego aktualizowania odnośnych procedur, co sprzyja wyrównaniu szans w żegludze na poziomie światowym, należy przekazać Komisji uprawnienia** do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wprowadzania zmian w załączniku VI do dyrektywy 2009/16/WE zawierającym wykaz „instrukcji” przyjętych przez memorandum paryskie, tak aby procedury obowiązujące i podlegające egzekwowaniu na terytorium państw członkowskich pozostały zgodne z procedurami uzgodnionymi na szczeblu międzynarodowym **oraz aby uwzględnić wytyczne MOP dotyczące oficerów kontroli państwa portu przeprowadzających inspekcje w ramach konwencji.** Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym z ekspertami. Przygotowując i opracowując akty delegowane Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Poprawka

(9a) Podczas przyjmowania aktów delegowanych w kwestiach dotyczących konwencji należy sprawdzić ich zgodność z przepisami tejże konwencji.

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – punkt 1 – litera a a) (nowa)
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 2 – punkt 1 – litera i a) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) w pkt 1 dodaje się lit. ia) w brzmieniu:
„ia) Międzynarodowa konwencja o kontroli i zarządzaniu wodami balastowymi oraz osadami ze statków (BWM 2004);”

Uzasadnienie

Poprawka ta ma na celu aktualizację wykazu konwencji mających znaczenie dla kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – punkt 1 – litera a b) (nowa)
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 2 – punkt 1 – litera i b) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ab) w pkt 1 dodaje się lit. ib) w brzmieniu:
„ib) Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie (LLMC 1976);”

Uzasadnienie

Poprawka ta ma na celu aktualizację wykazu konwencji mających znaczenie dla kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – punkt 1 – litera a c) (nowa)
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 2 – punkt 1 – litera i c) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ac) w pkt 1 dodaje się lit. ic) w brzmieniu:

„ic) Międzynarodowa konwencja o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach (AFS 2001);”

Uzasadnienie

Poprawka ta ma na celu aktualizację wykazu konwencji mających znaczenie dla kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – punkt 1 – litera b)
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 2 – punkt 3

Tekst proponowany przez Komisję

*„**lub** jej zaktualizowaną **wersję**.”;*

Poprawka

*„**w** jej zaktualizowanej **wersji**.”*

Poprawka 11

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – punkt 2
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 3 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Stosowanie lub wykładnia niniejszej dyrektywy w żadnych okolicznościach nie *stanowi* podstaw do uzasadnienia obniżenia ogólnego poziomu ochrony pracowników na mocy unijnych przepisów socjalnych.”;

Poprawka

5. Stosowanie lub wykładnia niniejszej dyrektywy w żadnych okolicznościach nie *stanowią* podstaw do uzasadnienia obniżenia ogólnego poziomu ochrony pracowników na mocy unijnych przepisów socjalnych, **nie będą one miały również wpływu na jakiegokolwiek przepisy, orzeczenia, zwyczaje lub porozumienia, które gwarantują tym pracownikom korzystniejsze warunki niż te przewidziane w niniejszej dyrektywie.**

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka odzwierciedla art. 19 ust. 8 Konstytucji Międzynarodowej Organizacji Pracy, który cytuje się w preambule do konwencji i który również pojawia się w punkcie 13 preambuły do dyrektywy nr 2009/13/WE.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 4 a (nowy)

Dyrektywa 2009/16/WE

Artykuł 13 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. w art. 13 wprowadza się następujące zmiany:

a) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Państwa członkowskie zapewniają, aby statki, które zostały wybrane do inspekcji zgodnie z art. 12, zostały poddane inspekcji wstępnej lub inspekcji bardziej szczegółowej, przy szczególnym uwzględnieniu zaleceń dotyczących kontroli statków opracowanych w ramach memorandum paryskiego, zgodnie z następującymi przepisami:”;

b) dodaje się lit. ca) w brzmieniu:

„ca) sprawdził, czy warunki pracy i życia marynarzy na statkach są zgodne z wymogami konwencji.”

c) dodaje się ustęp w brzmieniu:

‘3a. W przypadkach, gdy wyraźne podstawy, o których mowa w art. 3, obejmują przynajmniej jeden z elementów wymienionych w punktach 16, 17, 18 lub 18a części A załącznika V, bardziej szczegółowa inspekcja obejmuje kontrolę zgodności z wymogami odnoszącymi się do:

a) minimalnego wieku;

b) zaświadczenia lekarskiego;

- c) kwalifikacji marynarzy;
- d) umów o pracę marynarzy;
- e) korzystania z jakichkolwiek licencjonowanych, certyfikowanych lub regulowanych prawem agencji rekrutacji i pośrednictwa pracy;
- f) godzin pracy lub odpoczynku;
- g) poziomu obsady załogowej statku;
- h) zakwaterowania;
- i) infrastruktury rekreacyjnej na pokładzie;
- j) żywności i obsługi gastronomicznej;
- k) zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobiegania wypadkom;
- l) opieki medycznej na pokładzie;
- m) obowiązujących na pokładzie procedur składania skarg;
- n) wypłaty wynagrodzeń.”

Uzasadnienie

W ramach memorandum paryskiego opracowywane są zalecenia mające na celu określenie zharmonizowanych procedur skoordynowanej kontroli zagranicznych statków zawijających do portów europejskich. Chodzi o skorzystanie ze zdobytej w ramach memorandum wiedzy specjalistycznej, między innymi poprzez stosowanie zaleceń zawartych w szczegółowym przewodniku do użytku inspektora na potrzeby weryfikacji spełniania wymogów zawartych w konwencji. Poprawka ust. 1 odzwierciedla prawidłowo 5.2.1. ust. 4 konwencji, zaś ust. 3a odzwierciedla normę A5.2.1 ust. 2 i załącznik A5-III.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 5 a (nowy)

Dyrektywa 2009/16/WE

Artykuł 15 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. art. 15 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie zapewniają, aby ich inspektorzy przestrzegali procedur i wytycznych określonych w

załączniku VI i uwzględniali zalecenia dotyczące kontroli statków opracowane w ramach memorandum paryskiego.”;

Uzasadnienie

W ramach memorandum paryskiego opracowywane są zalecenia mające na celu ustanowienie zharmonizowanych procedur skoordynowanej kontroli zagranicznych statków zawijających do portów europejskich. Chodzi o skorzystanie ze zdobytej w ramach memorandum specjalistycznej wiedzy, między innymi poprzez stosowanie zaleceń zawartych w szczegółowym przewodniku do użytku inspektora na potrzeby weryfikacji spełniania wymogów zawartych w Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 6 a (nowy)

Dyrektywa 2009/16/WE

Artykuł 17 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6a) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 17a

Brak zgodności z wymogami konwencji

1. W przypadkach, gdy warunki pracy i życia na statku uznane zostaną za niezgodne z wymogami konwencji, inspektor niezwłocznie zgłasza kapitanowi statku braki oraz określa wymagane terminy usunięcia tych braków.

W sytuacji, gdy inspektor uzna, iż braki te są znaczące lub jeżeli odnoszą się one do ewentualnej skargi na mocy art. 18a części A załącznika V, inspektor zgłasza braki również właściwym organizacjom marynarzy i armatorów w państwie członkowskim, w którym prowadzona jest inspekcja oraz może:

a) powiadomić przedstawiciela państwa bandery;

b) przekazać odnośne informacje właściwym władzom następnego portu, do którego zawinie statek.

2. Jeżeli chodzi o kwestie dotyczące konwencji lub jakiegokolwiek innej konwencji MOP, państwo członkowskie, w którym dokonuje się inspekcji, ma prawo przekazać kopię protokołu z kontroli, wraz z jakąkolwiek odpowiedzią otrzymaną od właściwych władz państwa bandery we wcześniej określonym terminie, dyrektorowi generalnemu MOP w celu podjęcia działań, jakie mogą zostać uznane za właściwe i celowe, aby zagwarantować zachowanie takich informacji oraz przekazać je stronom, które mogłyby być zainteresowane skorzystaniem z odnośnych procedur odwoławczych.”

Uzasadnienie

Oddzielny artykuł wyjaśnia, że działania takie należy podjąć w każdym przypadku wykrycia braku zgodności z wymogami Konwencji o pracy na morzu, niezależnie od tego, czy wspomniane działania są wynikiem skargi.

Treść poprawki opiera się na normie A5.2.1 ust. 4 i 5 konwencji.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 6 b (nowy)

Dyrektywa 2009/16/WE

Artykuł 18 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6b) art. 18 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„Tożsamość osoby składającej skargę nie jest ujawniana kapitanowi ani właścicielowi statku, którego to dotyczy. Inspektor podejmuje właściwe działania w celu zapewnienia poufności skarg złożonych przez marynarzy, w tym zapewnia poufność podczas wszystkich rozmów z członkami załogi.”

Uzasadnienie

Zgodnie z art. 7 normy A5.2.2 konwencji, ochrona marynarza powinna mieć szerszy zasięg

niż tylko zachowanie poufności w stosunku do kapitana lub właściciela statku.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 7

Dyrektywa 2009/16/WE

Artykuł 18 – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Skargi związane z Konwencją o pracy na morzu

Procedury rozpatrywania skarg złożonych w oparciu o konwencję

Uzasadnienie

Celem poprawki jest zapewnienie większej jasności.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 7

Dyrektywa 2009/16/WE

Artykuł 18 a – ustęp -1 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

-1. Złożona przez marynarza skarga w związku ze stwierdzeniem naruszenia wymogów konwencji (w tym praw marynarzy) może zostać zgłoszona inspektorowi w porcie, do którego wszedł statek. W takich przypadkach inspektor wszczyna dochodzenie wstępne.

Uzasadnienie

Poprawka oparta jest na normie A5.2.2, ust. 1 konwencji.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 7

Dyrektywa 2009/16/WE

Artykuł 18 a – ustęp -1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

-1a. Biorąc pod uwagę charakter skargi w stosownych wypadkach dochodzenie wstępne obejmuje rozpatrzenie, czy zastosowano obowiązujące na pokładzie statku procedury składania skarg przewidziane prawidłem 5.1.5 konwencji. Inspektor może również dokonać bardziej szczegółowej inspekcji zgodnie z art. 13 ust. 3.

Uzasadnienie

Poprawka oparta jest na normie A5.2.2, ust. 2 konwencji.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 7

Dyrektywa 2009/16/WE

Artykuł 18 a – ustęp -1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

-1b. W stosownych przypadkach inspektor stara się o zapewnienie rozstrzygnięcia skargi na szczeblu statku.

Uzasadnienie

Poprawka oparta jest na normie A5.2.2, ust. 3 konwencji.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 7

Dyrektywa 2009/16/WE

Artykuł 18 a – ustęp -1 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

-1c. W przypadku, gdy dochodzenie wstępne lub bardziej szczegółowa inspekcja wykazują niezgodność, która wchodzi w zakres art. 19, zastosowanie

mają przepisy tego artykułu.

Uzasadnienie

Poprawka oparta jest na normie A5.2.2, ust. 4 konwencji.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 7

Dyrektywa 2009/16/WE

Artykuł 18 a – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. *Jeżeli* skarga dotycząca spraw objętych **Konwencją o pracy na morzu** nie została rozwiązana na poziomie statku, oficer kontroli przeprowadzanej przez państwo portu bezzwłocznie powiadamia o tym państwo bandery, starając się o uzyskanie, w wyznaczonym terminie, opinii i planu działań naprawczych. Sprawozdanie z inspekcji przekazuje się drogą elektroniczną do bazy danych wyników inspekcji, o której mowa w art. 24.

Poprawka

1. ***W przypadkach, gdy nie ma zastosowania ust. -1c, a*** skarga dotycząca spraw objętych ***konwencją*** nie została rozwiązana na poziomie statku, oficer kontroli przeprowadzanej przez państwo portu bezzwłocznie powiadamia o tym państwo bandery, starając się o uzyskanie ***od tego państwa***, w wyznaczonym terminie, opinii i planu działań naprawczych. Sprawozdanie z inspekcji przekazuje się drogą elektroniczną do bazy danych wyników inspekcji, o której mowa w art. 24.

Uzasadnienie

Celem poprawki jest zbliżenie brzmienia niniejszego ustępu do brzmienia normy A5.2.2. ust. 5 konwencji.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 7

Dyrektywa 2009/16/WE

Artykuł 18 a – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. W przypadku gdy nie udało się rozwiązać skargi w wyniku działań podjętych zgodnie z ust. 1, państwo portu

*przekazuje kopię sprawozdania
sporządzonego przez inspektora
dyrektorowi generalnemu
Międzynarodowej Organizacji Pracy.
Sprawozdaniu towarzyszą wszelkie
odpowiedzi otrzymane w wyznaczonym
terminie od właściwych organów państwa
bandery. W podobny sposób informuje się
stosowne organizacje armatorów i
marynarzy w państwie portu.*

Uzasadnienie

Poprawka odzwierciedla normę A5.2.2 ust. 6 konwencji.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – punkt 7
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 18 a – ustęp 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*2b. Statystyki i informacje dotyczące
rozpatrzonych skarg są regularnie
przedkładane dyrektorowi generalnemu
Międzynarodowej Organizacji Pracy przez
państwo portu.*

Uzasadnienie

*Celem poprawki jest zapewnienie zachowania takich informacji oraz przekazania ich
stronom, w tym organizacjom armatorów i marynarzy, które mogłyby być zainteresowane
skorzystaniem z odnośnych procedur odwoławczych.*

Poprawka 24

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – punkt -8 (nowy)
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 19 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(-8) art. 19 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Właściwy organ zapewnia, że wszelkie braki potwierdzone lub wykryte w drodze inspekcji lub dochodzenia są lub będą naprawione tak, aby odpowiadały normom określonym w konwencjach.”

Uzasadnienie

Poprawka odzwierciedla normę A5.2.2 konwencji. Ustęp 1 odnosi się do „dochodzenia wstępnego”, podczas gdy w ust. 4 mowa o „dochodzeniu” i „inspekcji”. W tekście dyrektywy powinno się wymieniać zarówno dochodzenia, jak i inspekcje.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – punkt -8 a (nowy)
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 19 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(-8a) Art. 19 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku braków, które stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia, [...] środowiska lub bezpieczeństwa marynarzy lub w przypadku niezgodności, która stanowi poważne lub powtarzające się naruszenie konwencji (w tym praw marynarzy), właściwy organ państwa portu, w którym statek jest poddawany inspekcji, gwarantuje, że statek zostanie zatrzymany lub też zawieszona zostanie praca, podczas której braki zostały wykryte. Nakaz zatrzymania statku lub zawieszenia pracy zostaje zniesiony dopiero, gdy zagrożenie jest usunięte lub też gdy organ ten stwierdzi, że statek może, pod wszelkimi niezbędnymi warunkami, w tym pod warunkiem przyjęcia planu działania zmierzającego do usunięcia takich braków, który - w mniemaniu organu - zostanie wdrożony w sposób skuteczny, wypłynąć na morze lub że działalność można kontynuować bez zagrożenia dla bezpieczeństwa i zdrowia

pasażerów lub załogi, lub zagrożenia dla innych statków oraz bez nadmiernego zagrożenia skażeniem środowiska morskiego.”

Uzasadnienie

Poprawka lepiej odzwierciedla pierwszą część normy A5.2.1 ust. 6 konwencji.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – punkt -8 b (nowy)
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 19 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(-8b) w art. 19 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3a. Jeżeli statek nie może wypłynąć w morze, inspektor niezwłocznie zawiadamia państwo bandery o tym fakcie oraz wnosi o przybycie w miarę możliwości przedstawiciela tego państwa wymagając jednocześnie odpowiedzi od tego państwa w określonym uprzednio terminie.”

Uzasadnienie

Poprawka odzwierciedla drugą część normy A5.2.1 ust. 6 konwencji.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – punkt 10
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 27 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

„Komisji przyznaje się uprawnienia wykonawcze do ustanowienia warunków publikowania informacji, o których mowa w powyższym ustępie, kryteriów dotyczących agregowania odpowiednich danych oraz częstotliwości aktualizacji.

„Komisji przyznaje się uprawnienia wykonawcze do ustanowienia warunków publikowania informacji, o których mowa w powyższym ustępie, kryteriów dotyczących agregowania odpowiednich danych oraz częstotliwości aktualizacji.

Stosowne akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą *doradczą*, o której mowa w *art. 31 ust. 2*.”

Stosowne akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą *sprawdzającą*, o której mowa w *art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011*.”

Uzasadnienie

Obecnie obowiązująca dyrektywa odwołuje się do dawnej procedury regulacyjnej. W poprawce chodzi o wprowadzenie do tak zmienionej dyrektywy wzmianki o procedurze sprawdzającej zgodnej z art. 5 rozporządzenia 182/2011 w sprawie wykonywania przez Komisję uprawnień wykonawczych, który przewiduje, że procedury regulacyjne stają się procedurami sprawdzającymi.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 11

Dyrektywa 2009/16/WE

Artykuł 30 b – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Uprawnienia, o których mowa w art. 30a, przekazuje się Komisji *na czas nieokreślony* od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Poprawka

2. Uprawnienia, o których mowa w art. 30a, przekazuje się Komisji *na okres pięciu lat* od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy. *Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed upływem wspomnianego okresu pięciu lat. Pod warunkiem sporządzenia wspomnianego sprawozdania, przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na okresy jednakowej długości, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwił się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed upływem każdego okresu.*

Uzasadnienie

Poprawka odzwierciedla zwyczajowe stanowisko Parlamentu, że uprawnień nie powinno przekazywać się na czas nieokreślony oraz że przed rozpatrzeniem przedłużenia okresu przekazania uprawnień Komisja powinna składać Parlamentowi sprawozdanie z tego, jak z tych uprawnień korzystała.

Poprawka 29

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 12

Dyrektywa 2009/16/WE

Artykuł 31 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez statki (COSS) ustanowiony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Poprawka

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez statki (COSS) ustanowiony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 16

Dyrektywa 2009/16/WE

Załącznik V – część A – punkt 18

Tekst proponowany przez Komisję

18. *Statek* zmienił banderę w celu uniknięcia zgodności z MLC.”

Poprawka

18. *Istnieją uzasadnione podstawy, by uznać, że statek* zmienił banderę w celu uniknięcia zgodności z *konwencją*.”

Uzasadnienie

Celem poprawki jest zbliżenie brzmienia niniejszego ustępu do brzmienia normy A5.2.1 ust. 1 lit. c) konwencji.

Poprawka 31

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 16

Dyrektywa 2009/16/WE

Załącznik V – część A – punkt 18 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

18a. Wpłynęła skarga, w myśl której

**konkretne warunki pracy i życia na statku
nie spełniają wymogów konwencji.**

Uzasadnienie

Celem poprawki jest zbliżenie brzmienia niniejszego ustępu do brzmienia normy A5.2.1 ust. 1 lit. d) konwencji.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – punkt 17

Dyrektywa 2009/16/WE

Załącznik X – punkt 3.10 – punkt 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

9a. Naruszenie podstawowych praw i zasad lub praw zatrudnienia i praw socjalnych marynarzy na mocy art. III i IV Konwencji o pracy na morzu, a mianowicie:

1) podstawowego prawa do:

a) wolności zrzeszania się i faktycznego uznawania prawa do rokowań zbiorowych,

b) likwidacji wszelkich form pracy przymusowej lub obowiązkowej,

c) faktycznego zniesienia pracy dzieci

d) likwidowania dyskryminacji w zakresie zatrudnienia i wykonywania zawodu;

2) prawa do pracy i następujących praw socjalnych:

e) każdy marynarz ma prawo do bezpiecznego miejsca pracy odpowiadającego normom bezpieczeństwa;

f) każdy marynarz ma prawo do uczciwych warunków zatrudnienia;

g) każdy marynarz ma prawo do przyzwoitych warunków pracy i życia na pokładzie statku;

h) każdy marynarz ma prawo do ochrony zdrowia, opieki medycznej, opieki społecznej oraz innych form zabezpieczenia społecznego.

Uzasadnienie

Poprawka odzwierciedla art. III i IV konwencji zgodnie z art. 2 wytycznej B5.2.1.

Poprawka 33

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 2 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne konieczne do zastosowania się do niniejszej dyrektywy w terminie **12 miesięcy** od daty jej wejścia w życie. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

Poprawka

Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne konieczne do zastosowania się do niniejszej dyrektywy w terminie **jednego miesiąca** od daty jej wejścia w życie. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

Uzasadnienie

Wiele państw członkowskich UE znalazło się wśród pierwszych trzydziestu sygnatariuszy Konwencji o pracy na morzu (lub ratyfikowały ją wkrótce potem) i prace nad wdrożeniem konwencji trwać będą wiele lat, dlatego też będą one w stanie w pełni wprowadzić w życie przepisy dyrektywy do dnia wejścia w życie konwencji. Transpozycja dyrektywy do prawa krajowego może odbywać się jednocześnie w ciągu 12-miesięcznego okresu niezbędnego, by konwencja weszła w życie po podpisaniu jej przez trzydziestego sygnatariusza. Podejście to byłoby spójne z duchem umowy między partnerami społecznymi.

UZASADNIENIE

KONWENCJA O PRACY NA MORZU

Międzynarodowa Organizacja Pracy (MOP) przyjęła Konwencję o pracy na morzu w dniu 23 lutego 2006 r. Konwencja ta określa minimalne wymogi dla marynarzy dotyczące pracy na pokładach statków (tytuł 1 konwencji), warunki zatrudnienia (tytuł 2), zakwaterowanie, infrastrukturę rekreacyjną, wyżywienie i obsługę gastronomiczną (tytuł 3), ochronę zdrowia, opiekę lekarską, warunki socjalne oraz zabezpieczenie społeczne (tytuł 4), a także kwestie dotyczące zgodności i egzekwowania (tytuł 5). Konwencja ta zastąpi 37 obowiązujących aktualnie konwencji morskich MOP oraz odnośnych zaleceń przyjętych od 1920 r. i stanowić będzie pierwszy uniwersalny kodeks pracy na morzu dla ponad 1,2 mln marynarzy na całym świecie.

W dniu 20 sierpnia 2012 r. konwencję ratyfikowało trzydzieste państwo, co pozwoli na jej wprowadzenie w życie rok później od tej daty. Dziewięć państw członkowskich UE (Bułgaria, Cypr, Dania, Łotwa, Luksemburg, Holandia, Polska, Hiszpania i Szwecja) znalazło się wśród pierwszych trzydziestu państw, które ratyfikowały konwencję, obok Chorwacji, Norwegii i Szwajcarii.

Dyrektywa Rady nr 2009/12/WE z dnia 16 lutego 2009 r. wdrażająca umowę zawartą pomiędzy Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) ujednoliciła już prawodawstwo europejskie z odnośnymi przepisami tytułów 1, 2, 3 i 4 Konwencji o pracy na morzu. Jednak europejscy partnerzy społeczni nie posiadali uprawnień do włączenia do umowy przepisów wykonawczych zawartych w tytule 5 konwencji, stąd zapotrzebowanie na niniejszy wniosek. Jest on blisko powiązany z wnioskiem dotyczącym obowiązków państw bandery w zakresie wdrożenia przepisów dyrektywy 2009/13/WE (COM(2012)134).

OGÓLNA OCENA

Parlament już od dawna wspiera środki zmierzające do opracowania minimalnych norm pracy i warunków życia na statkach. Mając na uwadze globalny wymiar przemysłu stocznioowego, właściwym jest, aby normy te miały zastosowanie do całego sektora. Środki mające na celu zagwarantowanie zgodności zawarte w tytule 5 odgrywają szczególnie istotną rolę w procesie realizacji tych celów. Statki niespełniające norm są nie do przyjęcia zarówno jeżeli chodzi o prawa pracowników, jak i bezpieczeństwo statku i załogi, a także środowiska.

Obowiązkiem armatorów, kapitanów statków oraz państw bandery jest dopilnowanie, by statki spełniały odpowiednie wymogi. Jednak nie wszystkie państwa bandery skutecznie wdrażają takie przepisy. Niespełnienie przez nie przyjętych zobowiązań skutkuje tym, że niektóre statki pływają w niebezpiecznych warunkach, stanowiąc zagrożenie dla życia, a także środowiska morskiego.

Dlatego też właściwe jest, by UE opracowała mechanizmy weryfikacji, czy na pokładach wszystkich statków wpływających do portów UE stosowane są odpowiednie normy,

niezależnie od narodowości marynarzy lub bandery statku. Pozwala to również na ograniczanie dumpingu socjalnego, który podważa warunki pracy oraz penalizuje armatorów, którzy oferują uczciwe warunki pracy zgodnie z zasadami MOP.

Klauzula Konwencji o pracy na morzu o zaprzestaniu uprzywilejowanego traktowania ma szczególne znaczenie w tym zakresie. Na mocy tej klauzuli statki pływające pod banderą państw, które nie ratyfikowały konwencji, nie powinny być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż statki pływające pod banderą państwa, które ją ratyfikowało. Klauzula ta będzie cennym wkładem w proces gwarantowania równych warunków działania w sektorze żeglugi.

Jednocześnie Parlament podkreśla również znaczenie podniesienia atrakcyjności zawodów związanych z morzem dla obywateli Europy, w tym poprzez poprawę warunków pracy i życia na pokładach statków. Choć minimalne normy międzynarodowe spotykają się z pozytywnym przyjęciem, należy dołożyć starań, aby nie stanowiły one wymówki do obniżenia aktualnego poziomu ochrony wynikającego z europejskich przepisów socjalnych.

PROPONOWANE ZMIANY

Oprócz poprawek wyjaśniających, że istnienie minimalnych norm międzynarodowych nie jest powodem, aby podważać obowiązujące normy europejskie tam, gdzie są one bardziej restrykcyjne, zaproponowano poprawki, których celem jest zbliżenie tekstu dyrektywy w sprawie kontroli państwa portu do tekstu Konwencji o pracy na morzu. Inne jeszcze poprawki mają na celu zapewnienie przekazywania informacji do Międzynarodowej Organizacji Pracy w celu wspierania propagowania wzorcowych praktyk. Są również wnioski, by wzmocnić klauzule dotyczące poufności skarg, tak aby zapewnić, że marynarze nie będą mieli oporów przed składaniem skarg z obawy przed konsekwencjami.

Biorąc pod uwagę, jak ważne jest zapewnienie dostosowania prawa Unii Europejskiej do jej zewnętrznych zobowiązań, a także fakt, że od 2006 r. państwa członkowskie przygotowują niezbędne prawodawstwo, wydaje się również właściwym skrócenie okresu transpozycji, aby państwa członkowskie były w pełni przygotowane na wejście w życie Konwencji o pracy na morzu.

Wreszcie, ponieważ dyrektywa 2009/16/WE podlega zmianie po raz pierwszy od czasu wejścia w życie traktatu lizbońskiego, konieczne są nowe zasady dotyczące przekazanych uprawnień i uprawnień wykonawczych. W tym względzie zaproponowana poprawka odzwierciedla zwyczajowe stanowisko Parlamentu, że uprawnienia nie powinny przekazywać się na czas nieokreślony oraz że przed rozpatrzeniem przedłużenia okresu przekazania uprawnień Komisja powinna składać Parlamentowi sprawozdanie z tego, jak z tych uprawnień korzystała.

WYMAGANE DODATKOWE DZIAŁANIA

Choć szybka ratyfikacja Konwencji o pracy na morzu, a także transpozycja zmienionej dyrektywy to ważne kwestie, stworzenie właściwych ram prawodawczych nie wystarczy. Państwa członkowskie muszą również zatrudnić odpowiednią liczbę inspektorów

posiadających niezbędne uprawnienia, w tym umiejętność oceny warunków życia i pracy marynarzy na pokładach statków. Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu ma do odegrania ważną rolę w zakresie szkolenia inspektorów pod kątem wykonywania funkcji kontrolnych wynikających z konwencji.

PROCEDURA

Tytuł	Kontrola przeprowadzana przez państwo portu	
Odsyłacze	COM(2012)0129 – C7-0081/2012 – 2012/0062(COD)	
Data przedstawienia w PE	23.3.2012	
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 29.3.2012	
Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	EMPL 29.3.2012	
Opinia niewydana Data decyzji	EMPL 20.4.2012	
Sprawozdawca(y) Data powołania	Brian Simpson 23.4.2012	
Rozpatrzenie w komisji	9.10.2012	26.11.2012
Data przyjęcia	27.11.2012	
Wynik głosowania końcowego	+: 35	–: 4
	0: 0	
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommarrìa Uggias, Peter van Dalen, Artur Zasada, Roberts Zīle	
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Phil Bennion, Spyros Danellis, Markus Ferber, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Sabine Wils	
Data złożenia	23.1.2013	