

26.3.2024

A9-0418/34

Poprawka 34

Karima Delli

w imieniu Komisji Transportu i Turystyki

Sprawozdanie

A9-0418/2023

Vera Tax

Zmiana dyrektywy 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery

(COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD))

Wniosek dotyczący dyrektywy

–

POPRAWKI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO*

do wniosku Komisji

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2024/...

z dnia ...

zmieniająca dyrektywę 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

* Poprawki: tekst nowy lub zmieniony został zaznaczony kursywą i wytłuszczonym drukiem; symbol ■ sygnalizuje skreślenia.

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,
po konsultacji z Komitetem Regionów **■** ,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą²,

¹ Dz.U. C/2023/877 z 8.12.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/877/oj>.

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... [(Dz.U. ...)/(dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym)] i decyzja Rady z dnia

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) Należy zawsze zapewniać bezpieczeństwo unijnej żeglugi morskiej i korzystających z niej obywateli oraz dbać o ochronę środowiska naturalnego.
- 2) ***Ważne jest uwzględnienie warunków pracy i życia załogi na pokładzie oraz szkolenia i kwalifikacji członków załogi, zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE³ i dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/993⁴, biorąc pod uwagę, że zdrowie, bezpieczeństwo, ochrona i czynnik ludzki są ze sobą ściśle powiązane oraz że sprawą najwyższej wagi jest zapobieganie szkodom spowodowanym przez błąd ludzki.***
- 3) Zgodnie z postanowieniami Konwencji ONZ o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 r. ■ (UNCLOS) oraz konwencji, których depozytariuszem jest ***Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO)***, państwa będące stronami tych instrumentów prawnych są odpowiedzialne za ***przyjęcie*** przepisów ustawowych i wykonawczych oraz podejmowanie wszystkich innych ***środków***, które mogą być konieczne, aby nadać tym instrumentom pełną ■ moc prawną zapewniającą, aby ***pod względem*** bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego statek był zdalny do działania zgodnie z przeznaczeniem.

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE z dnia 20 listopada 2013 r. dotycząca pewnych obowiązków państwa bandery w zakresie zgodności z Konwencją o pracy na morzu z 2006 r. oraz jej egzekwowania (Dz.U. L 329 z 10.12.2013, s. 1).

⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/993 z dnia 8 czerwca 2022 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz.U. L 169 z 27.6.2022, s. 45).

- 4) Aby zapewnić skuteczność konwencji IMO w Unii, **■** wszystkie państwa członkowskie **powinny podjąć** w odniesieniu do **■** statków podnoszących ich banderę **niezbędne środki** w celu wypełnienia obowiązków ustanowionych w tych konwencjach. **W tym celu** państwa członkowskie **powinny** skutecznie i stale wywiązywać się z obowiązków państw bandery, zgodnie z **przyjętą w dniu 4 grudnia 2013 r.** rezolucją IMO A.1070(28) **■** dotyczącą Kodeksu Implementacji Instrumentów IMO (**kodeks III**) zawierającą obowiązkowe postanowienia, które państwa bandery muszą wdrożyć. **Zgodnie z art. 91 ust. 1 UNCLOS musi istnieć rzeczywisty związek między statkiem a jego państwem bandery, zgodnie z wykładnią zawartą w międzynarodowym orzecznictwie, co znajduje odzwierciedlenie w obowiązkach państwa bandery.**
- 5) **Bez uszczerbku dla przepisów dotyczących siły wyższej ustanowionych w konwencjach IMO państwa członkowskie powinny mieć możliwość – w sytuacjach kryzysowych, które mogą zagrozić integralności cielesnej personelu odpowiedzialnego za przeglądy, inspekcje, audyty i weryfikacje lub ich dokonującego – wprowadzenia ograniczeń w odniesieniu do takich działań, pozwalając przy tym statkom na kontynuowanie działalności.**

- 6) *Do stosowania kodeksu III odnoszą się następujące instrumenty międzynarodowe w ich najnowszych wersjach: Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r.; Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowana przynależnym do niej protokołem z 1978 r.; Protokół z 1997 r. zmieniający Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowaną przynależnym do niej protokołem z 1978 r.; Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r.; Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych z 1966 r. i przynależny do niej protokół z 1988 r.; Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r., oraz Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r.*
- 7) *Rzeczoznawcy państwa bandery to osoby upoważnione przez właściwe organy państw członkowskich do przeprowadzania przeglądów i certyfikacji statków. Takiemu personelowi może towarzyszyć inny personel, np. odpowiedzialny za inspekcję urządzeń radiowych. Do personelu tego nie powinni jednak należeć technicy biorący udział w serwisowaniu urządzeń ratunkowych ani rzeczoznawcy niebiorący bezpośredniego udziału w przeglądzie floty handlowej.*

8) *Sekcja 22 kodeksu III stanowi, że państwo bandery powinno podjąć wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia przestrzegania międzynarodowych zasad i norm przez statki uprawnione do podnoszenia jego bandery oraz przez podmioty i osoby znajdujące się pod jego jurysdykcją, tak by zapewnić przestrzeganie jego zobowiązań międzynarodowych. W szczególności sekcja 22.2 dotyczy inspekcji mających na celu sprawdzenie tego, czy rzeczywisty stan statku oraz stan załogi statku odpowiadają certyfikatом znajdującym się na pokładzie statku. Częstotliwość takich inspekcji powinna zostać ustalona przez państwa członkowskie albo na podstawie podejścia opartego na analizie ryzyka, albo z wykorzystaniem przez nie własnych procedur i instrukcji, w tym kryteriów ilościowych lub jakościowych.*

9) Na szczeblu międzynarodowym *odpowiedzialność za prowadzenie dochodzeń* w sprawie wypadków morskich *spoczywa na* państwie bandery **■**, natomiast na *szczeblu Unii podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawie wypadków morskich, takie jak niezależność organów dochodzeniowych w państwach członkowskich, zostały* uregulowane w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE⁵. Niniejsza dyrektywa nie powinna mieć wpływu na dyrektywę 2009/18/WE.

⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 114).

- 10) **█** Administracje państw członkowskich powinny mieć możliwość wykorzystywania odpowiednich zasobów **█** przy wypełnianiu obowiązków państwa bandery, *stosownie do* wielkości i rodzaju floty i w oparciu o stosowne wymagania IMO. *Minimalne kryteria i cele inspekcji dotyczące tych zasobów należy opracować na podstawie praktycznych doświadczeń państw członkowskich obejmujących korzystanie z usług inspektorów niepracujących na zasadzie wyłączności, zgodnie z kodeksem III.*
- 11) *Bez uszczerbku dla odpowiednich przepisów krajowych państwa członkowskie mogą zezwolić, by rzeczoznawcy i inspektorzy państwa bandery, którzy pracują wyłącznie dla właściwego organu państwa członkowskiego, mogli wykonywać inne prace, takie jak praca naukowa lub akademicka, pod warunkiem że nie spowoduje to konfliktów interesów ani nie ograniczy ich niezależności.*
- █**

- 12) *Inspektorzy i rzeczoznawcy państwa bandery oraz pozostały personel uczestniczący w przeprowadzaniu przeglądów powinni mieć wykształcenie, przeszkolenie i nadzór niezbędne do zadań, do których wykonywania są upoważnieni, oraz być odpowiednio nadzorowani. Komisja, wspomagana przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) i we współpracy z państwami członkowskimi, powinna opracować dobrowolny program szkoleniowy w celu wspierania administracji państw bandery w tym zakresie oraz powinna ułatwiać koordynację i wymianę informacji i dobrych praktyk.*
- Taki program szkoleniowy powinien być aktualizowany i uwzględniać nowe lub dodatkowe obowiązki wynikające z instrumentów i konwencji, takie jak nowe technologie, kwestie społeczne, a także inne istotne zmiany.*

- 13) Ustanowienie i rozwój bazy danych zawierającej istotne informacje w formacie elektronicznym na temat statków podnoszących banderę danego państwa członkowskiego *oraz zapewnienie możliwości wydawania elektronicznych certyfikatów* powinno przyczynić się do usprawnienia wymiany informacji *między państwami członkowskimi. Rozwój wspólnej i jednolitej bazy danych na potrzeby wydawania certyfikatów elektronicznych, w tym narzędzi do sprawdzania ich ważności, ułatwiłby doprowadzenie do konkretnego przełomu na rzecz cyfryzacji w domenie morskiej w Unii. Stanowiłby również wsparcie na rzecz realizacji potrzeb operacyjnych podmiotów działających w tej dziedzinie, w szczególności tych państw członkowskich, które do tej pory nie zdołały opracować własnych systemów certyfikatów elektronicznych, a także przyczyniłby się do efektywniejszego wykorzystywania dostępnych ograniczonych zasobów.*

- 14) ***Do celów monitorowania i inspekcji*** istotne informacje, ***takie jak dane na temat statku, jego zarejestrowanego właściciela i certyfikatów***, powinny być dostępne ***dla wszystkich zainteresowanych organów i Komisji***.
- 15) Państwa członkowskie powinny nadal wykazywać, że zachowują zgodność z przepisami obowiązkowych instrumentów IMO zgodnie z rezolucją A 1067(28) w sprawie ram i procedur dotyczących mechanizmu audytu państw członkowskich IMO, w ***jej aktualnej wersji***, przyjętą przez zgromadzenie IMO w dniu 4 grudnia 2013 r.

- 16) W celu dalszej poprawy jakości statków podnoszących banderę i zapewnienia równych warunków działania między administracjami morskimi **państw członkowskich** potrzebny jest certyfikat jakości procedur administracyjnych, który jest zawarty w systemie zarządzania jakością zgodnie z ISO lub równoważnymi normami. Powinien **on obejmować operacyjne aspekty administracji morskiej związane z przeglądem, inspekcją, audytem, weryfikacją i certyfikacją**, za które odpowiedzialność ponosi państwo członkowskie jako państwo bandery, **niezależnie od tego, czy chodzi o statki z rejestrów krajowych (rejestr stały) czy międzynarodowych (rejestr drugi lub zagraniczny)**. Ponadto należy doprecyzować **wszystkie odpowiednie** działania, w tym obowiązki, uprawnienia, wzajemne powiązania oraz **środk** i środki sprawozdawczości i komunikacji całego personelu państwa bandery wykonującego przeglądy lub inspekcje lub zaangażowanego w nie, jak również innego personelu pomagającego w przeprowadzaniu inspekcji, który nie jest zatrudniony przez właściwy organ państwa członkowskiego na wyłączność i który może **uczestniczyć w przeprowadzaniu inspekcji** i innych niż przeglądy ustawowe **lub inspekcje przeprowadzane przez państwo bandery**. **System zarządzania jakością powinien zapewniać, aby zadania powierzone uznanym organizacjom w ramach zakresu stosowania niniejszej dyrektywy były zgodne z instrukcjami państwa bandery, i powinien obejmować niezbędne środki kontroli w tym zakresie**. Aby zapewnić niezależność zaangażowanego personelu, **państwa członkowskie powinny podjąć odpowiednie środki w celu zapobiegania konfliktom interesów tego personelu w odniesieniu do wykonywanych przez niego prac**.

17) *W koordynacji z Międzynarodową Organizacją Pracy (MOP) zachęca się Komisję i państwa członkowskie do dalszych działań na rzecz poprawy warunków pracy i życia marynarzy.*



18) Należy utworzyć elektroniczne narzędzie sprawozdawcze w celu dalszego usprawnienia spójnego gromadzenia odpowiednich statystyk oraz danych i informacji morskich z państw członkowskich.



19) Należy przyjąć środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w **odniesieniu do bazy danych o statkach**. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania **dyrektywy 2009/21/WE** należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁶.

⁶ **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz. U. L 55 z 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).**

- 20) *Komisja powinna utworzyć forum ekspertów z państw członkowskich zajmujących się kwestiami państwa bandery, a także, w razie konieczności, innych zainteresowanych podmiotów, do celów regularnej wymiany informacji i najlepszych praktyk, a także opracowania wskazówek dotyczących kwestii, takich jak procedury inspekcji statków, zasoby szkoleniowe dla inspektorów, oparte na analizie ryzyka kryteria, które mogą być stosowane do poprawy skuteczności inspekcji, możliwość opracowania wspólnego zharmonizowanego systemu poziomu działalności, kryteria analizy działalności państwa bandery z myślą o zidentyfikowaniu najlepszych praktyk oraz wszelkie inne kwestie istotne dla wykonania niniejszej dyrektywy.*
- 21) *Aby uniknąć nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych związanych z transpozycją niniejszej dyrektywy, państwa członkowskie mogą, o ile spełnione są określone poniżej warunki, stosować następujące zwolnienia. Państwa członkowskie, które nie mają statków podnoszących ich banderę objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, nie powinny być zobowiązane do transpozycji i wykonania art. 6 niniejszej dyrektywy w odniesieniu do dzielenia się informacjami dotyczącymi statków. Państwa członkowskie, które nie mają statków podnoszących ich banderę objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy i które zamknęły swój rejestr dla tych statków, nie powinny być zobowiązane do transpozycji i wykonania niniejszej dyrektywy.*

- 22) EMSA powinna zapewnić ■ wsparcie w wykonywaniu dyrektywy 2009/21/WE, *w szczególności poprzez zapewnienie odpowiednich szkoleń dla inspektorów i rzeczoznawców państw bandery, na wniosek państw członkowskich.*
- 23) *Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, mianowicie poprawa bezpieczeństwa morskiego i zapobieganie zanieczyszczeniom przez statki, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary lub skutki działań możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.*
- 24) Dyrektywa 2009/21/WE powinna zatem zostać odpowiednio zmieniona ■ ,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 2009/21/WE

W dyrektywie 2009/21/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) *art. 1 ust. 1 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:*

„a) zapewnienie skutecznego i spójnego wypełniania przez państwa członkowskie ich zadań i obowiązków jako państw bandery; oraz

b) poprawa bezpieczeństwa, warunków pracy i życia oraz zapobieganie zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków podnoszących banderę państwa członkowskiego.”;

2) *art. 2 otrzymuje brzmienie:*

„Artykuł 2

Zakres stosowania

Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do administracji państwa, którego banderę podnosi statek, w odniesieniu do statków podlegających certyfikacji i wykonujących wszelkie rodzaje rejsów międzynarodowych.”;

3) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) *lit. a) otrzymuje brzmienie:*

„a) »statek« oznacza statek lub jednostkę podnoszące banderę państwa członkowskiego, które objęte są zakresem konwencji i które objęte są wymogiem posiadania certyfikatu;”;

b) *lit. e) otrzymuje brzmienie:*

„e) »audyt IMO« oznacza audyt przeprowadzony zgodnie z przepisami rezolucji A 1067(28) w sprawie ram i procedur dotyczących mechanizmu audytu państw członkowskich IMO, w jej aktualnej wersji, przyjętej przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO);”;

c) *dodaje się litery w brzmieniu:*

„f) ■ »konwencje« oznaczają konwencje wraz z protokołami i zmianami do nich, które nadają obowiązkowy charakter stosowaniu kodeksu III, oraz powiązane kodeksy o charakterze obowiązkowym w ich aktualnych wersjach;

- g) »*kodeks III*« oznacza **■ część 2** rezolucji A.1070(28) (**■** »Kodeks Implementacji Instrumentów IMO«), przyjętą przez *IMO*, w jej *aktualnej wersji*, z wyłączeniem pkt **16, 18, 19, 20.3, 21, 29, 30, 31, 32, 34, 38, 39, 40 i 41**;
- h) »rzeczoznawca państwa bandery« oznacza pracownika *sektora publicznego* należycie upoważnionego przez właściwy organ państwa członkowskiego i pracującego wyłącznie dla tego organu , *który to pracownik jest odpowiedzialny za przeglądy, weryfikacje i audyty dotyczące statków i przedsiębiorstw objętych odpowiednimi obowiązkowymi instrumentami międzynarodowymi* lub który przeprowadza takie przeglądy, weryfikacje i audyty, spełniając przy tym wymóg niezależności *ustanowiony* w art. 8 ust. 1;
- i) »inspektor państwa bandery« oznacza:
- (i) *pracownika sektora publicznego pracującego wyłącznie dla właściwego organu państwa członkowskiego i należycie przez ten organ upoważnionego; lub*

(ii) osobę niebędącą pracownikiem zatrudnionym na wyłączność przez właściwy organ państwa członkowskiego i należycie upoważnioną przez ten organ, pracującą na zasadzie doraźnej lub w sytuacji umownej z właściwym organem państwa członkowskiego, która może przeprowadzać inspekcje państwa bandery oraz spełnia wymogi dotyczące kwalifikacji i niezależności ustanowione w art. 8 ust. 1;

j) »pozostały personel uczestniczący w przeprowadzaniu **przeeglądów**« oznacza **osoby należycie upoważnione przez właściwy organ państwa członkowskiego lub przez uznaną organizację występującą w jego imieniu**, które mogą **towarzyszyć rzeczoznawcom państwa bandery w przeprowadzaniu** przeeglądów określonych przez właściwy organ i które **spełniają** kryteria w zakresie komunikacji, kwalifikacji i niezależności **ustanowione** w art. 8 ust. 1;

k) »**inspekcja przeprowadzana przez państwo bandery**« oznacza **inspekcję, której skutkiem nie jest certyfikacja, przeprowadzaną w celu sprawdzenia, czy rzeczywisty stan statku i stan załogi odpowiadają certyfikatom znajdującym się na pokładzie statku.**»;

█

4) art. 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przed wydaniem zezwolenia *na eksploatację* statku ■ , któremu przyznano prawo do pływania pod banderą danego państwa członkowskiego, państwo to zapewnia, aby statek ten odpowiadał wymaganiom obowiązujących zasad i przepisów międzynarodowych, *w tym norm w zakresie bezpieczeństwa oraz kwestii społecznych i środowiskowych. Środki te mogą być podejmowane przez uznaną organizację występującą w imieniu danego państwa członkowskiego, o ile zostanie ona należycie upoważniona przez właściwy organ*. W szczególności weryfikuje ona zapisy dotyczące bezpieczeństwa statku, korzystając, *o ile są dostępne*, ze sprawozdań z inspekcji i z certyfikatów znajdujących się w *jej własnej bazie danych lub – w stosownych przypadkach – w bazie danych o statkach*, o której mowa w art. 6a, w *przypadku państw członkowskich, które zdecydowały się na takie rozwiązanie*. W razie konieczności konsultuje się ona z poprzednim państwem bandery w celu ustalenia, czy jakiegokolwiek nieusunięte niezgodności lub kwestie związane z bezpieczeństwem, stwierdzone przez poprzednie państwo bandery, nie zostały jeszcze usunięte lub rozwiązane.”;

5) dodaje się ■ artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 4a

Bezpieczeństwo statków podnoszących banderę państwa członkowskiego

1. W odniesieniu do żeglugi międzynarodowej państwa członkowskie w pełni stosują obowiązkowe przepisy *dotyczące państwa* bandery ustanowione w ■ konwencjach zgodnie z *ustanowionymi* w nich warunkami oraz w odniesieniu do statków, o których w *nich* mowa.

2. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia przestrzegania przez statki uprawnione do podnoszenia ich bandery międzynarodowych zasad, *przepisów* i norm *powiązanych z konwencjami*; środki te *obejmują*:

■

- a) *zapewnienie, aby rzeczoznawcza zatrudniona przez uznaną organizację mógł wykonywać te same zadania co rzeczoznawcy państwa bandery, gdy zostanie do tego upoważniony przez właściwy organ państwa członkowskiego; oraz*
- b) wykonywanie ■ inspekcji przeprowadzanych przez państwo bandery ■ w celu sprawdzenia, czy rzeczywisty stan statku odpowiada certyfikatом znajdującym się na pokładzie tego statku; *takie inspekcje mogą być przeprowadzane z zastosowaniem podejścia opartego na analizie ryzyka, które uwzględnia następujące kryteria:*
- (i) *zapisy niezgodności i braków stwierdzonych w wyniku ustawowych przeglądów, audytów i weryfikacji przeprowadzonych przez państwo bandery;*
 - (ii) *odpowiednie sprawozdania z dochodzeń w sprawie wypadków;*
 - (iii) *zawiadomienia o zatrzymaniu lub zakazie działalności wydane przez organ kontroli przeprowadzanej przez państwo portu;*
 - (iv) *przekroczenie ustanowionego przez każde państwo członkowskie wskaźnika niezgodności w ramach systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu;*

- (v) *zapisy niezgodności dokonane w wyniku inspekcji przeprowadzonych zgodnie z ustawodawstwem krajowym uznanym za właściwe przez każde państwo członkowskie;*
- (vi) *inne istotne informacje uznane za niezbędne przez państwo członkowskie.*

Państwa członkowskie stosujące podejście oparte na analizie ryzyka zapewniają, aby statki, dla których nie ma wystarczających danych do obliczenia stopnia ryzyka, były poddawane inspekcji nie rzadziej niż raz na 5 lat.

Państwa członkowskie niestosujące podejścia opartego na analizie ryzyka przeprowadzają inspekcje przeprowadzane przez państwo bandery, korzystając z własnych procedur, instrukcji i odpowiednich informacji zgodnie z kodeksem III. Zapewniają one, aby każdy statek był poddawany inspekcji nie rzadziej niż raz na 5 lat.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby wszelkie niezgodności *wymagające środków naprawczych, obejmujące kwestie dotyczące bezpieczeństwa oraz kwestie środowiskowe i społeczne*, potwierdzone lub wykryte w drodze inspekcji przeprowadzonej zgodnie z ust. 2 lit. b) zostały usunięte *w stosownych ramach czasowych określonych przez państwo bandery.*

4. Po zakończeniu *inspekcji przeprowadzanej przez państwo bandery* inspektor państwa bandery sporządza protokół z *jej ustaleń*.

Artykuł 4b

Wymogi w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu

1. Każde *państwo* członkowskie zapewnia, aby *jego administracja dysponowała* odpowiednimi zasobami *stosownie do* wielkości i rodzaju jego floty *oraz do celów realizacji administracyjnych procesów, procedur i posiadania zasobów niezbędnych* w szczególności do wypełnienia obowiązków przewidzianych w art. 4a oraz ust. 2 i 3 niniejszego artykułu.
2. Każde państwo członkowskie zapewnia nadzór nad działaniami rzeczoznawców państwa bandery, inspektorów państwa bandery oraz *pozostałego personelu uczestniczącego w przeprowadzaniu przeglądów oraz nad działaniami uznanych organizacji*.
3. Każde państwo członkowskie *zapewnia rozwój lub utrzymanie* zdolności w zakresie kontroli konstrukcji i podejmowania decyzji technicznych stosownie do wielkości i rodzaju swojej floty.



Szkolenia i budowanie zdolności

1. **Personel odpowiedzialny za przeprowadzanie przeglądów, inspekcji, audytów i weryfikacji** dotyczących statków i przedsiębiorstw przechodzi **szkolenie odpowiadające konkretnym zadaniom, które wykonuje.**
 2. **Państwa członkowskie mogą opracować system budowania zdolności dla swoich inspektorów i rzeczoznawców** państwa bandery oraz **aktualizować go, uwzględniając** nowe lub dodatkowe obowiązki wynikające z **konwencji.**
 3. **Komisja, z pomocą Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA)** ustanowionej rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady* **oraz we współpracy z państwami członkowskimi, organizuje, w stosownych przypadkach i w oparciu o wnioski państw członkowskich o wsparcie, odpowiednie szkolenia dla inspektorów i rzeczoznawców państwa bandery.**
- * **Rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiające Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1).”;**
- 6) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:
- a) jedyny ustęp otrzymuje numer 1;

b) dodaje się akapit w brzmieniu:

„2. Państwa członkowskie opracowują i wdrażają odpowiedni program kontroli i monitorowania w *celu zapewnienia terminowej reakcji na sytuacje, o których mowa* w ust. 1 **■** .”;

7) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

Informacje w formie elektronicznej i ich wymiana

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby **■** następujące informacje dotyczące statków podnoszących ich banderę *zostały udostępnione w formacie elektronicznym w ich aktualnej wersji najpóźniej do dnia ... [6 lat od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy]*:

■

a) certyfikaty ustawowe (pełne *lub wstępne*), w tym daty przeprowadzonych przeglądów, przeglądów dodatkowych i uzupełniających, jeżeli były wykonane, oraz audytów;

■

b) dane identyfikacyjne statków, które przestały podnosić banderę danego państwa członkowskiego podczas poprzednich 12 miesięcy.

■

2. *Komisja opracowuje, utrzymuje i aktualizuje cyfrowy interoperacyjny portal zapewniający pojedynczy punkt dostępu do informacji, o których mowa w ust. 1, i umożliwiający pochodzącym z państw członkowskich inspektorom państwa bandery i państwa portu dostęp do tych informacji w ramach wykonywania ich obowiązków.*

Komisja udostępnia ten portal państwom członkowskim drogą elektroniczną i bezpłatnie.

Portal ten nie zawiera danych osobowych ani informacji poufnych.

Komisja zapewnia interoperacyjność portalu z bazą danych o statkach, o której mowa w art. 6a.

Ten portal cyfrowy zostaje utworzony najpóźniej do dnia ... [3 lata od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy].

3. *Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia technicznego funkcjonowania portalu cyfrowego, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10 ust. 2.”;*

8) dodaje się artykuł ■ w brzmieniu:

„Artykuł 6a

Baza danych o *statkach*

1. Komisja opracowuje, utrzymuje i aktualizuje bazę danych o *statkach* zawierającą informacje, o *których mowa* w art. 6, i *świadczącą na rzecz państw członkowskich usługi w zakresie wydawania i kontrolowania certyfikatów elektronicznych. Baza danych o statkach zostaje utworzona najpóźniej do dnia ... [5 lat od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy]. Państwa członkowskie mogą się podłączyć do tej bazy danych. Ta baza danych może być oparta na ■ bazie danych, o której mowa w art. 24 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE**, oraz *może* mieć podobne do niej funkcje.
2. *Bez uszczerbku dla krajowych wymogów w zakresie ochrony danych państwa członkowskie, które decydują się na korzystanie z bazy danych o statkach:*
 - a) *mogą przekazywać do bazy danych o statkach informacje dotyczące inspekcji przeprowadzonych zgodnie z niniejszą dyrektywą, w tym informacje dotyczące niezgodności i certyfikatów; oraz*
 - b) *mogą wykorzystywać tę bazę danych do wydawania, podpisywania, zatwierdzania, przedłużania i wycofywania certyfikatów elektronicznych dla swoich statków,*

zapewniają kompatybilność i interoperacyjność tych informacji.

3. Komisja zapewnia, aby baza danych o *statkach* umożliwiała pozyskanie odpowiednich danych dotyczących wykonania niniejszej dyrektywy w oparciu o dane z inspekcji przekazane przez państwa członkowskie.
4. Państwa członkowskie, *które zdecydowały się na korzystanie z bazy danych*, mają dostęp do wszelkich informacji zapisanych w bazie danych o *statkach*, o której mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, i w systemie inspekcji przewidzianym w dyrektywie 2009/16/WE. Żaden z przepisów niniejszej dyrektywy nie uniemożliwia wymiany takich informacji między odpowiednimi właściwymi organami w obrębie państw członkowskich i między nimi, z Komisją lub z EMSA.

5. *Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia technicznego funkcjonowania bazy danych, o której mowa w art. 6a. Państwa członkowskie przekazujące informacje zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu mają dostęp w bazie danych do przekazanych informacji na warunkach określonych w tych aktach wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10 ust. 2.*

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

9) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

Monitorowanie zgodności i działalności państw członkowskich

1. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki umożliwiające poddanie się przeprowadzanemu przez IMO audytowi ich administracji **zgodnie z cyklem przyjętym przez IMO**. Państwa członkowskie **publikują wynik audytu**, zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi dotyczącymi poufności.

■

2. W celu zapewnienia skutecznego wykonania niniejszej dyrektywy oraz monitorowania ogólnego funkcjonowania państwa bandery w kontekście przestrzegania **prawnych obowiązków administracji na podstawie niniejszej dyrektywy** Komisja gromadzi niezbędne informacje **podczas** wizyt w państwach członkowskich ■ .”;

10) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. „Każde państwo członkowskie wdraża i utrzymuje system zarządzania jakością dotyczący **operacyjnych aspektów** działań związanych z państwem bandery prowadzonych przez jego administrację. Taki system zarządzania jakością jest certyfikowany zgodnie z [] mającymi zastosowanie międzynarodowymi **normami** jakości, **takimi jak normy ISO 9001**.

System zarządzania jakością obejmuje zdefiniowane obowiązki, uprawnienia oraz zależności między **personelem przeprowadzającym przeglądy, inspekcje, audyty i weryfikacje a personelem państwa bandery**, który zarządza pracami związanymi z **obowiązkami państwa bandery** oraz wpływającymi na te obowiązki, wykonuje te prace i je weryfikuje. Takie obowiązki są dokumentowane, z podaniem rodzaju i zakresu prac kontrolnych, które mogą być wykonywane **również** przez **inspektorów państwa bandery niebędących pracownikami zatrudnionymi na wyłączność, a także określać**, w jaki sposób tacy pracownicy mają się komunikować i składać sprawozdania. **System zarządzania jakością wskazuje zadania, które mogą być wykonywane przez pozostały personel uczestniczący w przeprowadzaniu przeglądów.**

Każde państwo członkowskie zapewnia, aby **inspektorzy państwa bandery niebędący pracownikami zatrudnionymi na wyłączność oraz** pozostały personel uczestniczący w przeprowadzaniu **przeglądów** mieli wykształcenie, przeszkolenie i nadzór proporcjonalny do zadań, do których wykonywania są **upoważnieni, oraz aby byli w stanie stosować instrukcje, procedury i kryteria państwa bandery.**

Państwa członkowskie podejmują odpowiednie środki, aby zapobiegać konfliktom interesów u wszystkich członków personelu dokonujących przeglądu, weryfikacji lub inspekcji, a także w odniesieniu do niezależności w stosunku do wykonywanej pracy ■ .

System zarządzania jakością obejmuje aspekty związane z niniejszym artykułem do dnia ... [3 lata od daty transpozycji niniejszej dyrektywy].

2. *Państwa członkowskie, które w najnowszym opublikowanym sprawozdaniu rocznym memorandum paryskiego w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (zwanego dalej „memorandum paryskim”) wpisano na listę państw bandery o niskim poziomie działalności lub które przez dwa kolejne lata były w tym sprawozdaniu rocznym wpisane na listę państw bandery o średnim poziomie działalności, dostarczają Komisji – nie później niż cztery miesiące po opublikowaniu sprawozdania memorandum paryskiego – sprawozdanie z własnej działalności jako państw bandery.*

W sprawozdaniu tym określa się i analizuje główne przyczyny, które doprowadziły do zatrzymań i niezgodności skutkujących nadaniem statusu niskiego lub średniego poziomu działalności.”;

■

11) art. 9 *otrzymuje brzmienie:*

„Artykuł 9

Sprawozdania i przeglądy

Co pięć lat, a po raz pierwszy do dnia ... [trzy lata od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy] Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszej dyrektywy.”;

12) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 9a

Wymiana najlepszych praktyk i doświadczeń

1. Komisja *zapewnia organizację wymiany najlepszych praktyk i doświadczeń* między **█** organami krajowymi państw członkowskich a ekspertami i inspektorami państw bandery, w tym, w stosownych przypadkach, *innymi zainteresowanymi stronami, w celu wykonywania niniejszej dyrektywy.*

Organy krajowe państw członkowskich oraz eksperci i inspektorzy państw bandery badają, wraz z Komisją, możliwość opracowania wytycznych dotyczących kwestii, takich jak metody dokonywania inspekcji przeprowadzanych przez państwo bandery, treść i format sprawozdań lub budowanie zdolności.

█

Artykuł 9b

Informacje i dane

Komisja ustanawia elektroniczne narzędzie sprawozdawcze na potrzeby zbierania informacji i danych z państw członkowskich w związku z niniejszą dyrektywą.

Raz w roku państwa członkowskie **informują Komisję o liczbie inspekcji przeprowadzonych przez państwo bandery zgodnie z art. 4a, wskazując dla każdej inspekcji numer IMO statku, datę i miejsce.**”;

█

13) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10

Procedura komitetowa

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) ustanowiony na mocy rozporządzenia (WE) nr 2099/2002. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011*.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

█

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).”;

█

14) *dodaje się artykuł w brzmieniu:*

„Artykuł 10a

Zmiany w konwencjach i kodeksie III

Zmiany w konwencjach i kodeksie III mogą być wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.”;

I

15) w art. 11 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 akapit pierwszy:

- a) państwa członkowskie, które nie mają statków podnoszących ich banderę objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, mogą odstąpić od obowiązku transpozycji i wykonania art. 6 niniejszej dyrektywy, tak długo jak spełniony jest ten warunek;
- b) państwa członkowskie, które nie mają statków objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy i które zamknęły swój rejestr dla tych statków, mogą odstąpić od obowiązku transpozycji i wykonania niniejszej dyrektywy, tak długo jak spełniony jest ten warunek.

Każde państwo członkowskie, które zamierza skorzystać z tych odstępstw, o których mowa w akapicie pierwszym, powiadamia Komisję do dnia ... [data transpozycji niniejszej dyrektywy]. Każdą kolejną zmianę również przekazuje się Komisji.

Te państwa członkowskie nie mogą zezwolić statkom objętym zakresem stosowania niniejszej dyrektywy na podnoszenie ich bandery ani rejestrować takich statków w ich rejestrze krajowym, dopóki w pełni nie dokonają transpozycji i nie wykonają niniejszej dyrektywy.”.

I

Artykuł 2

Transpozycja

Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia ... [**30 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy**] przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. **Niezwłocznie powiadamiają o nich Komisję.**

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. **Sposób dokonywania** takiego odniesienia **określany jest przez państwa członkowskie.**

█

Artykuł 3

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodniczący / Przewodnicząca

W imieniu Rady

Przewodniczący / Przewodnicząca

I

Or. en