



Dokument z posiedzenia

A9-0418/2023

8.12.2023

*****I**

SPRAWOZDANIE

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawczyni: Vera Tax

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

Poprawki Parlamentu w postaci dwóch kolumn

Skreślenia zaznacza się **wytłuszczonym drukiem i kursywą** w lewej kolumnie. Zmianę brzmienia zaznacza się **wytłuszczonym drukiem i kursywą** w obu kolumnach. Nowy tekst zaznacza się **wytłuszczonym drukiem i kursywą** w prawej kolumnie.

Pierwszy i drugi wiersz nagłówka każdej poprawki wskazuje element rozpatrywanego projektu aktu, którego dotyczy poprawka. Jeżeli poprawka odnosi się do obowiązującego aktu, do którego zmiany zmierza projekt aktu, nagłówek zawiera dodatkowo trzeci wiersz wskazujący obowiązujący akt i czwarty wiersz wskazujący przepis tego aktu, którego dotyczy poprawka.

Poprawki Parlamentu w postaci tekstu skonsolidowanego

Nowe fragmenty tekstu zaznacza się **wytłuszczonym drukiem i kursywą**. Fragmenty tekstu, które zostały skreślone, zaznacza się za pomocą symbolu **■** lub przekreśla. Zmianę brzmienia zaznacza się przez wyróżnienie nowego tekstu **wytłuszczonym drukiem i kursywą** i usunięcie lub przekreślenie zastąpionego tekstu.

Tytułem wyjątku nie zaznacza się zmian o charakterze ściśle technicznym wprowadzonych przez służby w celu opracowania końcowej wersji tekstu.

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	5
UZASADNIENIE	23
ZAŁĄCZNIK PODMIOTY LUB OSOBY, OD KTÓRYCH SPRAWOZDAWCZYNI OTRZYMAŁA INFORMACJE	25
OPINIA KOMISJI RYBOŁÓWSTWA.....	26
PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁĄŚCIWEJ	49
GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁĄŚCIWEJ	50

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery
(COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2023)0272),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którym wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C9-0188/2023),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z 20 września 2023 r.¹,
 - po konsultacji z Komitetem Regionów,
 - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
 - uwzględniając opinię przedstawioną przez Komisję Rybołówstwa,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A9-0418/2023),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
 3. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 1 a (nowy)

¹ Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1a) Należy uwzględnić warunki pracy i życia załogi na statkach oraz poziom wykształcenia i kwalifikacji członków załogi, zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady^{1a} 2013/54/UE, zważywszy że zdrowie, bezpieczeństwo i ochrona oraz czynnik ludzki są ze sobą ściśle powiązane i że niezwykle ważne jest zapobieganie wszelkim szkodom spowodowanym błędem ludzkim.

^{1a} **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.**

Poprawka 2

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 7 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7a) Aby zapewnić skuteczność niniejszej dyrektywy, każde państwo bandery UE powinno przeprowadzić odpowiednią liczbę inspekcji, proporcjonalnie do wielkości i rodzaju swojej floty. W związku z tym w odniesieniu do każdego państwa członkowskiego należy ustalić roczną minimalną liczbę inspekcji co najmniej 30 % statków pływających pod jego banderą.

Poprawka 3

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 9**

Tekst proponowany przez Komisję

(9) Ukończenie zharmonizowanego programu w zakresie budowania zdolności (po uzyskaniu kwalifikacji) przez rzeczoznawców i inspektorów państwa bandery powinno zapewnić równe warunki działania administracjom morskim i przyczyni się do podniesienia jakości statków pływających pod banderą państwa członkowskiego.

Poprawka

(9) Ukończenie zharmonizowanego programu w zakresie budowania zdolności (po uzyskaniu kwalifikacji) przez rzeczoznawców i inspektorów państwa bandery powinno zapewnić równe warunki działania administracjom morskim i przyczyni się do podniesienia jakości statków pływających pod banderą państwa członkowskiego. ***Program szkoleniowy opracowany przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) powinien doprowadzić do harmonizacji podejścia wszystkich rzeczoznawców i inspektorów państwa bandery, w tym do rozpoczęcia obowiązkowego stosowania certyfikatów elektronicznych przez wszystkie państwa członkowskie najpóźniej od dnia ... [trzy lata od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej].***

Poprawka 4

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 11**

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Utworzenie i rozbudowa baz danych zawierających podstawowe informacje, w formacie elektronicznym, na temat statków pływających pod banderą państwa członkowskiego powinny przyczynić się do usprawnienia wymiany informacji, dodatkowo zwiększyć przejrzystość działań floty wysokiej jakości oraz umożliwić lepsze monitorowanie zobowiązań państwa bandery do zapewnienia administracjom morskim równych warunków działania.

Poprawka

(11) Utworzenie i rozbudowa baz danych zawierających podstawowe informacje, w formacie elektronicznym, na temat statków pływających pod banderą państwa członkowskiego powinny przyczynić się do usprawnienia wymiany informacji, dodatkowo zwiększyć przejrzystość działań floty wysokiej jakości oraz umożliwić lepsze monitorowanie zobowiązań państwa bandery do zapewnienia administracjom morskim równych warunków działania. ***Zgodnie z art. 91 ust. 1 UNCLOS musi istnieć „rzeczywisty związek” między statkiem a państwem bandery. Aby prawidłowo przeanalizować zmianę bandery statków i korzystanie z otwartych***

rejestrów, Komisja powinna ułatwić państwom członkowskim ustalanie takiego związku przez opracowanie wytycznych. Wytyczne te powinny określać, co stanowi rzeczywisty związek i jakie ma on skutki. Opracowując te wytyczne, Komisja powinna uwzględnić zalecenie grupy wysokiego szczebla ds. państw bandery oraz uwagi zainteresowanych stron, w tym z sektora prywatnego, społeczeństwa obywatelskiego i środowiska akademickiego. Właściciele statków są zobowiązani do opłacania składek na ubezpieczenie społeczne zgodnie z prawem państwa, pod którego banderą pływają, chyba że pracownik płaci je zgodnie z prawem państwa, w którym ma miejsce zamieszkania. Przepisy te mogą mieć niepożądane skutki, jeżeli będą stosowane w celu uniknięcia wysokich poziomów składek.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) Komisja, *wspierana przez Europejską Agencję* Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) *ustanowioną* rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady³¹, *powinna* zostać *zaproszona* i *zaangażowana* w charakterze *obserwatora* przez objęte audytem państwo członkowskie jako państwo bandery w celu zapewnienia spójności między audytem IMO a ocenami Komisji, przeprowadzanymi przez EMSA w celu sprawdzenia wdrożenia unijnych przepisów w zakresie bezpieczeństwa na morzu za pomocą systemu wizyt i inspekcji w imieniu Komisji.

³¹ Rozporządzenie (WE) nr 1406/2002

Poprawka

(14) Komisja *i Europejska Agencja* Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) *ustanowiona* rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady³¹ *powinny* zostać *zaproszone* i *zaangażowane* w charakterze *obserwatorów* przez objęte audytem państwo członkowskie jako państwo bandery w celu zapewnienia spójności między audytem IMO a ocenami Komisji, przeprowadzanymi przez EMSA w celu sprawdzenia wdrożenia unijnych przepisów w zakresie bezpieczeństwa na morzu za pomocą systemu wizyt i inspekcji w imieniu Komisji.

³¹ 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).

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).

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 14 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14a) Dzięki udziałowi Komisji i EMSA w audytach proces audytu powinien stać się skuteczniejszy i bardziej kompleksowy. Powinien również ułatwiać wprowadzanie i wdrażanie uproszczonych procedur, co obejmuje zachęty do przestrzegania norm środowiskowych, społecznych oraz dotyczących zdrowia publicznego i prawa pracy, a także norm zapewniających marynarzom bezpieczeństwo na statkach zawijających do portów unijnych, jak również możliwości stosowania skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających sankcji, z uwzględnieniem prawa środowiskowego, prawa w dziedzinie zdrowia publicznego oraz prawa podatkowego i socjalnego.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15a) W koordynacji z Międzynarodową Organizacją Pracy (MOP) Komisja i państwa członkowskie powinny wspierać budowanie zdolności państw trzecich do prowadzenia inspekcji i do egzekwowania przepisów przez organizowanie kampanii z udziałem partnerów społecznych w celu informowania o prawach i obowiązkach wynikających z Konwencji o pracy na

morzu przyjętej przez MOP w 2006 r. Ponadto Komisja powinna wspierać utworzenie przez MOP bazy danych z wynikami inspekcji i skargami, z myślą o marynarzach i pracownikach portowych, zapewniającej dokładną rejestrację godzin pracy i odpoczynku, aby ułatwić marynarzom i właścicielom statków poszukiwanie najbardziej rzetelnych usług rekrutacji i zatrudnienia zgodnych z Konwencją o pracy na morzu z 2006 r.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 16 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(16a) Komisja powinna sporządzić sprawozdanie w sprawie przejrzystości na podstawie informacji z obowiązkowej bazy danych, dostępnej dla wszystkich państw członkowskich.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(21) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) powinna zapewnić niezbędne wsparcie w celu wprowadzenia w życie dyrektywy 2009/21/WE.

(21) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) powinna zapewnić niezbędne wsparcie w celu wprowadzenia w życie dyrektywy 2009/21/WE. *Szkolenia prowadzone przez EMSA dla administracji państw bandery powinny być kontynuowane, doskonalone i rozszerzane, tak by obejmowały zobowiązania państw członkowskich określone w Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. EMSA powinna ułatwiać koordynację oraz wymianę informacji i dobrych praktyk między administracjami państw bandery.*

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt -1 (nowy)
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 1 – ustęp 1

Tekst obowiązujący

1. Celem niniejszej dyrektywy jest:
 - a) zapewnienie skutecznego i spójnego wypełniania przez państwa członkowskie ich obowiązków jako państw bandery; oraz
 - b) poprawa bezpieczeństwa i zapobieganie zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków podnoszących banderę państwa członkowskiego

Poprawka

- 1) art. 1 ust. 1 otrzymuje brzmienie:**
- „1.** Celem niniejszej dyrektywy jest:
 - a) zapewnienie skutecznego i spójnego wypełniania przez państwa członkowskie ich obowiązków jako państw bandery; oraz
 - b) poprawa bezpieczeństwa, **w tym *bezpieczeństwa na pokładzie***, i zapobieganie zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków podnoszących banderę państwa członkowskiego.”;

Poprawka 11

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 4 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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 szczególności weryfikuje ono bezpieczeństwo statku przy pomocy protokołów inspekcji i certyfikatów znajdujących się w bazie danych, o której mowa w art. 6a. W razie konieczności konsultuje się ono z poprzednim państwem bandery w celu ustalenia, czy jakiegokolwiek

Poprawka

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 szczególności ***przeprowadza*** ono ***inspekcje na statku oraz*** weryfikuje ***zarówno*** bezpieczeństwo statku, ***jak i dokumentację, co ma na celu potwierdzenie, że statek spełnia międzynarodowe normy środowiskowe i społeczne***, przy pomocy protokołów

nieusunięte niezgodności lub kwestie związane z bezpieczeństwem, stwierdzone przez poprzednie państwo bandery, nie zostały jeszcze usunięte lub rozwiązane.

inspekcji i certyfikatów znajdujących się w bazie danych *dotyczących inspekcji*, o której mowa w art. 6a. *Weryfikuje również, czy eksploatacja statku jest zgodna z międzynarodowymi konwencjami dotyczącymi środowiska i pracy oraz dyrektywą 2013/54/UE i czy załoga jest przeszkolona zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2022/993^{1a}*. W razie konieczności konsultuje się ono 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.

^{1a} *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).*

Poprawka 12

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 4 a – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby wszelkie uchybienia potwierdzone lub wykryte w drodze inspekcji przeprowadzonej zgodnie z ust. 2 lit. c) zostały usunięte.

Poprawka

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby wszelkie uchybienia potwierdzone lub wykryte w drodze inspekcji przeprowadzonej zgodnie z ust. 2 lit. c) zostały usunięte ***i aby przed wpływieniem statku na morze zastosowano wszystkie niezbędne środki naprawcze, aby zaradzić pilnym problemom dotyczącym bezpieczeństwa i środowiska. Inspekcje koncentrują się w szczególności na bezpieczeństwie i efektywności środowiskowej wszystkich statków pływających pod banderą danego państwa członkowskiego, a także na warunkach pracy załóg, w tym na dokładności danych***

Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 4 b – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. W celu zapewnienia harmonizacji dodatkowych inspekcji przeprowadzanych przez państwa bandery, o których mowa w art. 4a ust. 2 lit. c), Komisja, po konsultacji z grupą wysokiego szczebla ds. państw bandery, o której mowa w art. 9a ust. 1, przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia jednolitych środków służących ustaleniu minimalnych wymogów dotyczących realizacji obowiązków przewidzianych w ust. 1. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10 ust. 2.

Poprawka

4. W celu zapewnienia harmonizacji dodatkowych inspekcji przeprowadzanych przez państwa bandery, o których mowa w art. 4a ust. 2 lit. c), Komisja, po konsultacji z grupą wysokiego szczebla ds. państw bandery, o której mowa w art. 9a ust. 1, przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia jednolitych środków służących ustaleniu minimalnych wymogów dotyczących realizacji obowiązków przewidzianych w ust. 1. ***Te minimalne wymogi obejmują w szczególności roczną minimalną liczbę inspekcji, tj. co najmniej 30 % statków pływających pod banderą każdego z państw członkowskich, proporcjonalnie do wielkości i rodzaju floty danego państwa, a także element jakościowy uwzględniający profil ryzyka statku poddawanego inspekcji.*** Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10 ust. 2.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 4 c – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Komisja, zasięgając opinii grupy

Poprawka

2. Komisja, zasięgając opinii grupy

wysokiego szczebla ds. państw bandery, o której mowa w art. 9a ust. 1, opracowuje wspólny system budowania zdolności (po uzyskaniu kwalifikacji na poziomie krajowym) i aktualizuje go, uwzględniając nowe technologie, oraz zgodnie nowymi lub dodatkowymi obowiązkami wynikającymi z odpowiednich instrumentów międzynarodowych, dla rzeczoznawców i inspektorów państwa bandery z państw członkowskich.

wysokiego szczebla ds. państw bandery, o której mowa w art. 9a ust. 1, opracowuje wspólny system budowania zdolności (po uzyskaniu kwalifikacji na poziomie krajowym) i aktualizuje go, uwzględniając nowe technologie, oraz zgodnie nowymi lub dodatkowymi obowiązkami wynikającymi z odpowiednich instrumentów międzynarodowych, dla rzeczoznawców i inspektorów państwa bandery z państw członkowskich, **ze szczególnym uwzględnieniem wdrażania dyrektywy 2013/54/UE.**

Poprawka 15

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 4 c – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Komisja, przy wsparciu EMSA, opracowuje wytyczne dotyczące wdrażania dyrektywy 2013/54/UE. EMSA udostępnia również szczegółowe informacje dotyczące problemów najczęściej wykrywanych podczas inspekcji przeprowadzanych przez państwo portu na statkach pływających pod poszczególnymi banderami, a także wyjaśnienia i uściślenia dotyczące konkretnych dokumentów i certyfikatów poszczególnych państw bandery.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 6 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Państwa członkowskie zapewniają przechowywanie i udostępnianie co

1. Certyfikaty elektroniczne stają się obowiązkowe dla wszystkich państw

najmniej następujących informacji dotyczących statków pływających pod ich banderą w formacie elektronicznym zgodnym i interoperacyjnym z unijnymi bazami danych dotyczących bezpieczeństwa na morzu:

członkowskich najpóźniej od dnia [trzy lata od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej]. Państwa członkowskie zapewniają przechowywanie i udostępnianie co najmniej następujących informacji dotyczących statków pływających pod ich banderą w formacie elektronicznym zgodnym i interoperacyjnym z unijnymi bazami danych dotyczących bezpieczeństwa na morzu:

Poprawka 17

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 6 – ustęp 1 – litera a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) szczegółowe informacje dotyczące organizacji pracy na statku i zapisy codziennych godzin pracy marynarzy określone w dyrektywie 1999/63/WE.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 6 – ustęp 1 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

e) wyniki inspekcji przeprowadzonych przez kontrolę państwa portu (niezgodności: tak lub nie; zatrzymania: tak lub nie);

e) wyniki inspekcji przeprowadzonych przez kontrolę państwa portu (niezgodności: tak lub nie; zatrzymania: tak lub nie; *w przypadku niezgodności lub zatrzymań – dalsze szczegóły stosownie do przypadku*);

Poprawka 19

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 6 – ustęp 1 – litera e a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ea) oficjalne certyfikaty potwierdzające, że wszelkie zgłoszone niezgodności zidentyfikowane podczas inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu zostały usunięte;

Poprawka 20

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 6 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Informacje przekazuje się do bazy danych wyników inspekcji przewidzianej w art. 6a. Kopia protokołu zostaje przekazana kapitanowi.

2. Informacje przekazuje się do bazy danych wyników inspekcji przewidzianej w art. 6a, **gdyż interoperacyjność baz danych przyczynia się do zharmonizowanego podejścia do sprawozdawczości i mierzenia wyników floty podlegającej państwu bandery**. Kopia protokołu zostaje przekazana kapitanowi.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 6 a – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4. Państwa członkowskie mają dostęp do wszelkich informacji zachowanych w bazie danych wyników inspekcji, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, i systemie inspekcji

4. Państwa członkowskie mają dostęp do wszelkich informacji zachowanych w bazie danych wyników inspekcji, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, i systemie inspekcji

przewidzianego 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 Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) ustanowioną rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady³⁶.

³⁶ 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).

Poprawka 22

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6

Dyrektywa 2009/21/WE

Artykuł 6 a – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Państwa członkowskie zapewniają, aby oficjalne certyfikaty, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b), były przekazywane drogą elektroniczną do bazy danych wyników inspekcji, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, z wykorzystaniem specyfikacji funkcjonalnych i technicznych zharmonizowanego elektronicznego interfejsu sprawozdawczego przewidzianego w art. 24a dyrektywy 2009/16/WE.

Poprawka 23

przewidzianego 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 **i** z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) ustanowioną rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady³⁶.

³⁶ 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).

Poprawka

5. Państwa członkowskie zapewniają, aby **organizacja pracy na statku i zapisy codziennych godzin pracy marynarzy lub ich codziennych godzin odpoczynku, zgodnie z dyrektywą 2013/54/UE, a także** oficjalne certyfikaty, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. **aa) i** b), były przekazywane drogą elektroniczną do bazy danych wyników inspekcji, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, z wykorzystaniem specyfikacji funkcjonalnych i technicznych zharmonizowanego elektronicznego interfejsu sprawozdawczego przewidzianego w art. 24a dyrektywy 2009/16/WE.

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 7 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki umożliwiające przeprowadzenie audytu IMO swoich administracji co najmniej raz na **siedem** lat i publikują wyniki audytu oraz informacje dotyczące wszelkich działań naprawczych w bazie danych Światowego Zintegrowanego Systemu Informacji Żeglugowej ustanowionego przez IMO. Państwa członkowskie udostępniają te same informacje również opinii publicznej, zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi dotyczącymi poufności.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 7 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby Komisja, **przy wsparciu EMSA, mogła** uczestniczyć w procesie audytu IMO w charakterze **obserwatora** oraz aby wszelkie sprawozdania z audytu i informacje o podjętych w jego następstwie działaniach były niezwłocznie udostępniane Komisji.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8 – litera a
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 8 – ustęp 1 – akapit 3

Poprawka

1. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki umożliwiające przeprowadzenie audytu IMO swoich administracji co najmniej raz na **pięć** lat i publikują wyniki audytu oraz informacje dotyczące wszelkich działań naprawczych w bazie danych Światowego Zintegrowanego Systemu Informacji Żeglugowej ustanowionego przez IMO. Państwa członkowskie udostępniają te same informacje również opinii publicznej, zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi dotyczącymi poufności.

Poprawka

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby Komisja **i EMSA mogły** uczestniczyć w procesie audytu IMO w charakterze **obserwatorów** oraz aby wszelkie sprawozdania z audytu i informacje o podjętych w jego następstwie działaniach były niezwłocznie udostępniane Komisji.

Tekst proponowany przez Komisję

Każde państwo członkowskie zapewnia, aby ten dodatkowy personel pomagający w przeprowadzeniu inspekcji posiadał wykształcenie i wyszkolenie współmierne do przydzielonych mu zadań oraz był odpowiednio nadzorowany.

Poprawka

Każde państwo członkowskie zapewnia, aby ten dodatkowy personel pomagający w przeprowadzeniu inspekcji posiadał wykształcenie i wyszkolenie współmierne do przydzielonych mu zadań oraz był odpowiednio nadzorowany. ***Państwa bandery dokonują przeglądu wytycznych przekazanych ich inspektorom i osobom upoważnionym do działania w ich imieniu, tak by obejmowały one systematyczną weryfikację dokładności zarejestrowanych danych. Szkolenia prowadzone przez EMSA dla administracji państw bandery obejmują takie procedury weryfikacji oraz są stałe, doskonałe i rozszerzane tak, aby bardziej szczegółowo uwzględniały Konwencję o pracy na morzu z 2006 r. EMSA ułatwia również koordynację oraz wymianę informacji i dobrych praktyk między administracjami państw bandery.***

Poprawka 26

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 9**

Tekst proponowany przez Komisję

9) *uchyla się* art. 9;

Poprawka

9) art. 9 *otrzymuje brzmienie:*

„Artykuł 9

Sprawozdania i przegląd

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

Sprawozdanie to zawiera ocenę działania państw członkowskich jako państw bandery i w stosownych przypadkach

towarzyszy mu wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany niniejszej dyrektywy.”;

Poprawka 27

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 9 a – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Komisja ustanawia grupę wysokiego szczebla ds. państw bandery na potrzeby dyskusji na temat kwestii dotyczących państw bandery i ułatwienia wymiany doświadczeń między organami krajowymi państw członkowskich, ekspertami i inspektorami państw bandery, **a także, w stosownych przypadkach, ekspertami z sektora prywatnego.**

Poprawka

Komisja ustanawia grupę wysokiego szczebla ds. państw bandery na potrzeby dyskusji na temat kwestii dotyczących państw bandery i ułatwienia wymiany doświadczeń między organami krajowymi państw członkowskich, ekspertami i inspektorami państw bandery **oraz wszystkimi zainteresowanymi podmiotami z sektora prywatnego, społeczeństwa obywatelskiego i środowiska akademickiego.**

Poprawka 28

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 9 a – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Grupa wysokiego szczebla ds. państw bandery składa się z przedstawicieli państw członkowskich i Komisji, **wspieranej przez EMSA.**

Poprawka

Grupa wysokiego szczebla ds. państw bandery składa się z przedstawicieli państw członkowskich i Komisji **oraz EMSA.**

Poprawka 29

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 9 a – ustęp 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) wspieranie Komisji w opracowaniu technicznej metody służącej do określenia, co stanowi odpowiednie zasoby, współmierne do wielkości i rodzaju floty, o których mowa w art. 4b;

Poprawka

c) wspieranie Komisji w opracowaniu technicznej metody służącej do określenia, co stanowi odpowiednie zasoby, współmierne do wielkości i rodzaju floty **oraz liczby inspekcji do przeprowadzenia**, o których mowa w art. 4b;

Poprawka 30

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 9 b – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Komisja ustanawia elektroniczne narzędzie sprawozdawcze na potrzeby zbierania informacji i danych z państw członkowskich w związku z niniejszą dyrektywą. Państwa członkowskie okresowo, a co najmniej raz w roku, informują Komisję o:

Poprawka

1. Komisja ustanawia elektroniczne narzędzie sprawozdawcze na potrzeby zbierania informacji i danych z państw członkowskich w związku z niniejszą dyrektywą. Państwa członkowskie okresowo, a co najmniej raz w roku, informują Komisję o:

Poprawka 31

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 9 b – ustęp 1 – litera a – podpunkt iv a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iva) stopień, w jakim w przeglądach, inspekcjach i audytach przeprowadzonych w roli państwa bandery uwzględniono profil ryzyka statków;

Poprawka 32

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10

Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 9 b – ustęp 1 – litera a – podpunkt iv b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ivb) warunki pracy oparte na zapisach dziennych godzin pracy i dziennych godzin odpoczynku marynarzy zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE;

Poprawka 33

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10**
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 9 b – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Komisja sporządza roczne sprawozdanie na podstawie informacji zebranych na podstawie ust. 1 niniejszego artykułu i publikuje je na oficjalnej stronie internetowej. Po publikacji tego sprawozdania Komisja przedstawia jego wyniki Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

UZASADNIENIE

Sprawozdawczyni z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji dotyczący zmiany dyrektywy 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery. Powinien on poprawić jakość inspekcji statków pływających pod banderą UE, zapewnić lepszy nadzór nad uznanymi organizacjami prowadzącymi prace pod nadzorem państwa bandery oraz lepiej zharmonizować system szkoleń dla inspektorów europejskich. To z kolei powinno poprawić egzekwowanie przepisów bezpieczeństwa, zmniejszyć zanieczyszczenie powodowane przez statki i poprawić przestrzeganie przez państwa członkowskie UE zobowiązań państw bandery w ramach systemu Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Sprawozdawczyni popiera obowiązek posiadania systemu zarządzania jakością, a także szersze wykorzystanie nowoczesnych technologii cyfrowych, w szczególności w dziedzinie certyfikatów elektronicznych i interoperacyjności baz danych EMSA, z których mogłyby korzystać europejskie organy państwa portu podczas przygotowań do inspekcji prowadzonych przez państwo portu na statku pływającym pod europejską banderą.

Sprawozdawczyni uważa, że cyfryzacja i automatyzacja gospodarki morskiej mogą znacznie zmniejszyć generowane przez nią emisje i odegrać kluczową rolę w jej dekarbonizacji, zgodnie z ambicjami Zielonego Ładu. Jest również przekonana, że aby zachować konkurencyjność, europejski sektor transportu morskiego musi uczestniczyć w staraniach Unii o ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i osiągnięcie neutralności klimatycznej najpóźniej do 2050 r., zgodnie z porozumieniem paryskim. Uważa, że w tym celu państwa członkowskie powinny korzystać z unijnego systemu wymiany informacji morskich (SafeSeaNet) oraz usług ustanowionych dyrektywą 2002/59/WE¹, i proponuje, aby certyfikaty elektroniczne stały się obowiązkowe dla wszystkich państw członkowskich już po trzech latach od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Sprawozdawczyni jest również przekonana, że aby poprawić bezpieczeństwo i zapewnić równe warunki działania, programy szkoleniowe EMSA dla organów państw bandery powinny sprzyjać bardziej zharmonizowanemu podejściu oraz że należy jej kontynuować, wzmocnić i rozszerzyć tak, by bardziej szczegółowo uwzględniały aspekty związane z Konwencją o pracy na morzu. EMSA powinna ułatwiać koordynację, a także wymianę informacji i dobrych praktyk między organami państw bandery w tym zakresie. Sprawozdawczyni chciałaby, aby podczas inspekcji analizowano warunki pracy, bezpieczeństwo i efektywność środowiskową wszystkich statków pływających pod banderą państw członkowskich, a zatem również dokładne dane dotyczące godzin pracy i odpoczynku załogi. Państwa bandery powinny dokonać przeglądu wytycznych przekazanych ich inspektorom i osobom upoważnionym do działania w ich imieniu w celu uwzględnienia systematycznej weryfikacji dokładności tych zarejestrowanych danych.

Sprawozdawczyni jest zdania, że aby wyeliminować niepożądane praktyki, takie jak zmiana bandery statków i korzystanie z otwartych rejestrów, powinien istnieć rzeczywisty związek między faktycznym właścicielem statku a banderą statku, zgodnie z Konwencją ONZ o prawie

¹ Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG.

morza (art. 5 Konwencji ONZ o prawie morza z 1958 r. i art. 91 ust. 1 Konwencji ONZ o prawie morza z 1982 r.). Dlatego właściciele statków powinni być zobowiązani do opłacania składek na ubezpieczenie społeczne zgodnie z prawem państwa, pod którego banderą pływają, chyba że pracownik płaci je zgodnie z prawem państwa, w którym ma miejsce zamieszkania.

Wreszcie, we wniosku Komisji ustanowiono grupę ekspertów ds. wymagań dotyczących państwa bandery, stanowiącą platformę wymiany najlepszych praktyk w celu wypracowania wspólnego podejścia do inspekcji prowadzonych przez państwo bandery oraz wspólnego formatu sprawozdawczości. Wprawdzie sprawozdawczyni zgadza się z tą ideą i uważa, że należy utrzymać i wspierać odpowiednie budowanie zdolności i kompetencji, uważa jednak, że rozwiązania i zalecenia opracowane przez grupę ekspertów nie powinny penalizować dobrze funkcjonujących administracji.

**ZAŁĄCZNIK PODMIOTY LUB OSOBY,
OD KTÓRYCH SPRAWOZDAWCZYNI OTRZYMAŁA INFORMACJE**

Zgodnie z art. 8 załącznika I do Regulaminu sprawozdawczynie oświadcza, że przy sporządzaniu sprawozdania, do czasu przyjęcia go w komisji, otrzymała informacje od następujących podmiotów lub osób:

Podmiot lub osoba
KVNR
European Commission
ECSA
ETF
IACS
Netherlands Per. Rep.
T&E
WSC
EUDA
EMSA

Powyższy wykaz został sporządzony na wyłączną odpowiedzialność sprawozdawczynie.

29.11.2023

OPINIA KOMISJI RYBOŁÓWSTWA

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (COM(2023)272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Ana Miranda

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Niniejszy wniosek jest częścią większego pakietu środków wzmacniających bezpieczeństwo morskie. Podczas gdy inne elementy pakietu obejmują konkretne zmiany w sektorze rybołówstwa, równie oczywiste jest, że dyrektywa w sprawie państw bandery ma zasadnicze znaczenie dla społeczności rybackich; na przykład tanie bandery powodują poważne problemy w zakresie bezpieczeństwa, warunków pracy, identyfikowalności produktów rybołówstwa i równych warunków działania.

Pakiet dotyczący bezpieczeństwa morskiego z 2009 r. był w dużej mierze odpowiedzią na szereg katastrof morskich – jedną z nich była w szczególności katastrofa Prestige u wybrzeży Galicji w 2002 r. Katastrofa ta miała bezprecedensowy charakter i druzgocący wpływ na życie morskie, ptactwo i środowisko w szerszym znaczeniu. To z kolei miało poważny wpływ na wszystkie podmioty zajmujące się rybołówstwem, w szczególności te zajmujące się rybołówstwem przybrzeżnym i tradycyjnym łodziowym rybołówstwem przybrzeżnym oraz działające w sektorze skorupiaków.

Katastrofa ta uwypukliła również poważne niedociągnięcia w reakcji rządu hiszpańskiego – podkreślone w rezolucji Parlamentu przyjętej w związku z katastrofą¹ – a także różnice w bezpieczeństwie morskim w całej UE. Parlament wyraził wówczas poważne obawy dotyczące tanich bander, a dyrektywa w sprawie wymogów dotyczących państw bandery z 2009 r. pozwoliła w pewnym stopniu zaradzić tej sytuacji.

Komisja uważa, że dyrektywa z 2009 r. została zasadniczo dobrze transponowana przez państwa członkowskie i stworzyła bardziej wyrównane warunki działania w sektorze żeglugi. Nie jest ona jednak w pełni aktualna w stosunku do zmian na szczeblu IMO i nadal występują niespójności w zakresie inspekcji i monitorowania.

Wniosek Komisji ma zatem na celu aktualizację dyrektywy w celu pełniejszego dostosowania jej do norm IMO, zharmonizowania inspekcji i monitorowania, promowania rozwiązań cyfrowych oraz usprawnienia współpracy między organami państw członkowskich. Wniosek

¹ P5_TA(2004)0350

ma również na celu udoskonalenie szkoleń państwa bandery.

Sprawozdawczyni w pełni popiera cel Komisji, jakim jest aktualizacja obecnego systemu legislacyjnego i zapewnienie jego pełnej zgodności z normami międzynarodowymi. Z zadowoleniem przyjmuje również dążenie do większego wykorzystania technologii cyfrowych.

Jednocześnie zwraca jednak uwagę na niedawne rezolucje, w których Parlament Europejski nadal wyraża zaniepokojenie kwestią zmiany bandery i tanich flag.² Wciąż stanowi to istotny problemem dla środowiska, a z punktu widzenia rybołówstwa – dla tych, których źródła utrzymania zależą od tego środowiska. Poglądy te znajdują odzwierciedlenie w szerzej pojętym społeczeństwie obywatelskim, na przykład w Galicji, gdzie platforma *Nunca Más* nadal prowadzi kampanię w następstwie katastrofy Prestige, aby wszystkie statki pływające na wodach UE przestrzegały norm IMO.

W Europie znajdują się niektóre z międzynarodowych kanałów żeglugowych o najbardziej natężonym ruchu na świecie, a kwestia statków korzystających z tanich bander przepływających przez wrażliwe obszary morskie, takie jak korytarz Fisterra, pozostaje aktualna.

Potrzeby różnią się w zależności od wód, tak zróżnicowanych jak Morze Bałtyckie, Morze Śródziemne i wody u wybrzeża Atlantyku. Wszystkie te obszary wspierają jednak społeczności zależne od czystego środowiska morskiego, wszystkie są też uzależnione od właściwie funkcjonującego systemu bezpieczeństwa morskiego. Obecny wniosek powinien stanowić część bieżących wysiłków służących poprawie działań UE na rzecz ochrony naszego żywego środowiska morskiego, a także gospodarki, bezpieczeństwa żywnościowego i społeczności zależnych od rybołówstwa, akwakultury i skorupiaków.

Na koniec sprawozdawczyni wyraża ubolewanie nad okrojoną procedurą, z którą borykała się Komisja Rybołówstwa. Komisja powinna być otrzymana w rozsądnym terminie pełny nadzór nad pakietem o takim znaczeniu dla sektora rybołówstwa.

POPRAWKI

Komisja Rybołówstwa zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, jako komisji przedmiotowo właściwej, o wzięcie pod uwagę co następuje:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1) Należy zawsze zapewniać bezpieczeństwo **unijnej żeglugi morskiej**

(1) Należy zawsze zapewniać bezpieczeństwo **unijnego sektora**

² Na przykład w rezolucji P9_TA(2022)0356 oraz w pierwszym czytaniu wniosku FuelEU Maritime.

i korzystających z niej obywateli oraz dbać o ochronę środowiska naturalnego.

morskiego, marynarzy i korzystających z niej obywateli, ***a także dobrostan pasażerów i załogi***, oraz dbać o ochronę środowiska naturalnego. ***Należy również zawsze pamiętać, że niezliczone miejsca pracy i społeczności nadbrzeżne są uzależnione od tej ochrony środowiska.***

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1a) Należy zagwarantować dobrostan pracowników sektora morskiego, sprawiedliwe warunki pracy i odpowiednią ochronę marynarzy.

Justification

Niniejsza dyrektywa słusznie podkreśla bezpieczeństwo żeglugi morskiej w Unii i ochronę środowiska. Korzystne mogłoby jednak być wyraźniejsze uznanie znaczenia sprawiedliwych warunków pracy i dobrostanu marynarzy, które są kluczowymi aspektami operacji morskich.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2) Zgodnie z postanowieniami Konwencji ONZ o Prawie Morza z 1982 r. (UNCLOS) oraz konwencji, których depozytariuszem jest IMO, państwa będące stronami tych instrumentów prawnych są odpowiedzialne za publikowanie przepisów i standardów oraz podejmowanie wszystkich innych kroków, które mogą być konieczne, aby nadać tym instrumentom pełną moc prawną gwarantującą, że z punktu widzenia bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego, statek jest zdalny

(2) Zgodnie z postanowieniami Konwencji ONZ o Prawie Morza z 1982 r. (UNCLOS) oraz konwencji, których depozytariuszem jest IMO, państwa będące stronami tych instrumentów prawnych są odpowiedzialne za publikowanie przepisów i standardów oraz podejmowanie wszystkich innych kroków, które mogą być konieczne, aby nadać tym instrumentom pełną moc prawną gwarantującą, że z punktu widzenia bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego ***oraz osób, których***

do działania zgodnie z przeznaczeniem.

źródła utrzymania zależą od tego środowiska, statek jest zdalny do działania zgodnie z przeznaczeniem.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2a) Niebezpieczne sytuacje na morzu mogą prowadzić do wypadków i katastrof morskich, które mogą mieć bezprecedensowy wpływ na (wrażliwe) ekosystemy morskie. Morza i oceany odgrywają kluczową rolę w regulowaniu klimatu Ziemi i są ogromnym pochłaniaczem dwutlenku węgla, dlatego ochrona tych ekosystemów ma kluczowe znaczenie.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5) Na poziomie międzynarodowym prowadzenie dochodzeń w sprawie wypadków morskich należy do obowiązków państwa bandery, podczas gdy na poziomie Unii jest proces ten jest niezależny i regulowany dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE²⁹. Niniejsza dyrektywa nie powinna mieć wpływu na dyrektywę 2009/18/WE.

(5) Na poziomie międzynarodowym prowadzenie dochodzeń w sprawie wypadków morskich należy do obowiązków państwa bandery, ***przy czym sprawą najwyższej wagi jest dopilnowanie, by podczas dochodzeń w sprawie wypadków priorytetowo traktowano odpowiedzialność i wyciąganie wniosków, aby zapobiegać wypadkom w przyszłości;*** tymczasem na poziomie Unii proces ten jest niezależny i regulowany dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE²⁹. Niniejsza dyrektywa nie powinna mieć wpływu na dyrektywę 2009/18/WE.

²⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego

²⁹ 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).

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).

Uzasadnienie

Dyrektywa utrzymuje niezależność dochodzeń w sprawie wypadków morskich, co ma zasadnicze znaczenie. Należy jednak również podkreślić znaczenie dokładnej sprawozdawczości, przejrzystości i rozliczalności w tych dochodzeniach, aby zapewnić wyciągnięcie wniosków i stosowanie ich w celu zapobiegania wypadkom w przyszłości.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Administracje morskie państw członkowskich powinny mieć możliwość wykorzystywania odpowiednich zasobów, w tym zdolności w zakresie podejmowania decyzji technicznych, przy wprowadzaniu zobowiązań dotyczących państwa bandery, współmiernie do wielkości i rodzaju floty i w oparciu o stosowne wymagania IMO. Podniesienie ogólnej jakości statków pływających pod banderą państwa członkowskiego wymaga również zharmonizowania ścisłego i dokładnego monitorowania, w tym opracowywania zasad i kontroli konstrukcji, uznanych organizacji wykonujących obowiązki państwa bandery w imieniu państw członkowskich.

Poprawka

(7) Administracje morskie państw członkowskich powinny mieć możliwość wykorzystywania odpowiednich zasobów, w tym zdolności w zakresie podejmowania decyzji technicznych, przy wprowadzaniu zobowiązań dotyczących państwa bandery, współmiernie do wielkości i rodzaju floty i w oparciu o stosowne wymagania IMO. ***Należy w pełni uwzględnić administracje poniżej szczebla państw członkowskich, które posiadają kompetencje w sektorze rybołówstwa, zgodnie z porządkiem prawnym każdego państwa członkowskiego.*** Podniesienie ogólnej jakości statków pływających pod banderą państwa członkowskiego wymaga również zharmonizowania ścisłego i dokładnego monitorowania, w tym opracowywania zasad i kontroli konstrukcji, uznanych organizacji wykonujących obowiązki państwa bandery w imieniu państw członkowskich.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) Minimalne kryteria i cele kontroli dotyczące tych zasobów należy opracować za pomocą środków wykonawczych na podstawie doświadczeń praktycznych państw członkowskich obejmujących korzystanie z usług inspektorów niepracujących na zasadzie wyłączności

Poprawka

(8) Minimalne kryteria i cele kontroli dotyczące tych zasobów należy opracować za pomocą środków wykonawczych na podstawie doświadczeń praktycznych państw członkowskich ***i doświadczeń płynących z obserwacji***, obejmujących korzystanie z usług inspektorów niepracujących na zasadzie wyłączności.

Uzasadnienie

Podczas gdy doświadczenie teoretyczne może nie być najbardziej przydatne w kontrolach, doświadczenie z obserwacji może przynieść znaczne korzyści państwom członkowskim we wdrażaniu najlepszego scenariusza opartego na sposobie działania w innych krajach przez zapewnienie praktycznych spostrzeżeń, możliwości uczenia się i podstawy świadomego podejmowania decyzji.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(9) Ukończenie zharmonizowanego programu w zakresie budowania zdolności (po uzyskaniu kwalifikacji) przez rzeczoznawców i inspektorów państwa bandery powinno zapewnić równe warunki działania administracjom morskim i przyczyni się do podniesienia jakości statków pływających pod banderą państwa członkowskiego.

Poprawka

(9) Ukończenie zharmonizowanego programu w zakresie budowania zdolności (po uzyskaniu kwalifikacji) przez rzeczoznawców i inspektorów państwa bandery powinno zapewnić równe warunki działania administracjom morskim i przyczyni się do podniesienia jakości statków pływających pod banderą państwa członkowskiego. ***Należy zapewnić ustawiczne szkolenie i doskonalenie zawodowe marynarzy, tak aby nadążać za zmieniającymi się normami bezpieczeństwa i ochrony środowiska.***

Uzasadnienie

Pozytywnym krokiem jest program budowania zdolności rzeczoznawców i inspektorów państwa bandery. Aby to wzmocnić, należy położyć nacisk na ciągłe możliwości rozwoju zawodowego i szkoleń, aby zagwarantować, że ci specjaliści pozostaną dobrze przygotowani do dostosowywania się do zmieniających się norm bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Utworzenie i rozbudowa baz danych zawierających podstawowe informacje, w formacie elektronicznym, na temat statków pływających pod banderą państwa członkowskiego powinny przyczynić się do usprawnienia wymiany informacji, dodatkowo **zwiększyć przejrzystość działań** floty **wysokiej jakości** oraz umożliwić lepsze monitorowanie zobowiązań państwa bandery do zapewnienia administracjom morskim równych warunków działania.

Poprawka

(11) Utworzenie i rozbudowa baz danych zawierających podstawowe informacje, w formacie elektronicznym, na temat statków pływających pod banderą państwa członkowskiego powinny przyczynić się do usprawnienia wymiany informacji, dodatkowo **polepszyć warunki pracy i płace pracowników** floty **w celu promowania uczciwych praktyk pracy**, oraz umożliwić lepsze monitorowanie zobowiązań państwa bandery do zapewnienia administracjom morskim równych warunków działania.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12a) Należy zapewnić przejrzystość operacji morskich, a także odpowiedzialność właścicieli statków za wszelkie naruszenia przepisów dotyczących bezpieczeństwa lub ochrony środowiska.

Uzasadnienie

Zapewnienie właściwym organom dostępu do informacji ma kluczowe znaczenie dla celów monitorowania. Ponadto można by wprowadzić przepisy mające na celu ochronę sygnalistów

zgłaszających naruszenia bezpieczeństwa lub naruszenia ochrony środowiska, przyczyniając się do kultury przejrzystości i odpowiedzialności.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 12 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12b) Właściwe organy powinny ustanowić mechanizmy umożliwiające sygnalistom zgłaszanie naruszeń bezpieczeństwa i ochrony środowiska bez obawy przed działaniami odwetowymi.

Uzasadnienie

Dyrektywa powinna również zapewniać pracownikom jasne mechanizmy zgłaszania problemów związanych z bezpieczeństwem i ochroną środowiska, wspierając proaktywne podejście do bezpieczeństwa.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(17) W celu omówienia kwestii związanych z państwem bandery, w tym kwestii technicznych, oraz ułatwienia wymiany wiedzy specjalistycznej i informacji, należy ustanowić grupę wysokiego szczebla ds. państw bandery składającą się z organów krajowych państw członkowskich, ekspertów i inspektorów państw bandery, a także, w stosownych przypadkach, ekspertów z sektora prywatnego.

(17) W celu omówienia kwestii związanych z państwem bandery, w tym kwestii technicznych, oraz ułatwienia wymiany wiedzy specjalistycznej i informacji, należy ustanowić grupę wysokiego szczebla ds. państw bandery składającą się z organów krajowych państw członkowskich, ekspertów i inspektorów państw bandery, a także, w stosownych przypadkach, ekspertów z sektora prywatnego ***i przedstawicieli pracowników sektora morskiego.***

Uzasadnienie

Utworzenie grupy wysokiego szczebla ds. kwestii dotyczących państwa bandery jest pozytywnym krokiem. Można go jednak wzmocnić dzięki uwzględnieniu reprezentacji

pracowników i ich przedstawicieli, aby zapewnić całościowe podejście do zarządzania morskiego.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(18) Należy utworzyć elektroniczne narzędzie sprawozdawcze w celu dalszego usprawnienia spójnego gromadzenia odpowiednich statystyk oraz danych i informacji morskich z państw członkowskich, **z uwzględnieniem już istniejących obowiązków sprawozdawczych określonych w innych aktach Unii, takich jak rozporządzenie (WE) nr 1224/2009.**

Poprawka 14

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 Dyrektywa 2009/21/WE Artykuł 4 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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 szczególności weryfikuje ono bezpieczeństwo statku przy pomocy protokołów inspekcji i certyfikatów znajdujących się w bazie danych, o której mowa w art. 6a. W razie konieczności konsultuje się ono z poprzednim państwem bandery **w celu ustalenia, czy jakiegokolwiek nieusunięte niezgodności lub kwestie związane z bezpieczeństwem, stwierdzone**

Poprawka

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, **zwłaszcza w odniesieniu do warunków pracy marynarzy i ochrony środowiska.** W szczególności weryfikuje ono bezpieczeństwo statku przy pomocy protokołów inspekcji i certyfikatów znajdujących się w bazie danych, o której mowa w art. 6a. W razie konieczności konsultuje się ono z poprzednim państwem bandery, **aby zająć się wszelkimi**

przez poprzednie państwo bandery, nie zostały jeszcze usunięte lub rozwiązane.”;

*nieusuniętymi niezgodnościami lub kwestiami związanymi z bezpieczeństwem. Współpraca ta ma na celu zapewnienie, aby wszelkie nieusunięte niezgodności lub kwestie związane z **bezpieczeństwem** zostały w pełni rozwiązane przed rozpoczęciem eksploatacji statku.*

Poprawka 15

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 4a

Tekst proponowany przez Komisję

a) zakaz żeglowania dla takich statków do czasu, aż statki te będą mogły wypłynąć na morze zgodnie z międzynarodowymi zasadami i normami;

Poprawka

a) zakaz żeglowania dla takich statków do czasu, aż statki te będą mogły wypłynąć na morze zgodnie z międzynarodowymi zasadami i normami; **w tym prowadzenie regularnych ćwiczeń w zakresie bezpieczeństwa w celu zapewnienia gotowości załogi na sytuacje awaryjne oraz egzekwowanie przepisów dotyczących godzin odpoczynku załogi w celu zapobiegania wypadkom związanym ze zmęczeniem;**

Poprawka 16

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 4a

Tekst proponowany przez Komisję

b) zapewnienie, aby statki uprawnione do pływania pod ich banderą zostały poddane przeglądowi zgodnie z wytycznymi do przeglądów zgodnie ze Zharmonizowanym systemem nadzorów i certyfikacji (HSSC); **oraz**

Poprawka

b) zapewnienie, aby statki uprawnione do pływania pod ich banderą zostały poddane przeglądowi zgodnie z wytycznymi do przeglądów zgodnie ze Zharmonizowanym systemem nadzorów i certyfikacji (HSSC). **Obejmuje to przeprowadzanie audytów środowiskowych w celu oceny zgodności z przepisami dotyczącymi emisji, gospodarki**

wodami balastowymi i innych kwestii środowiskowych, wykraczających poza standardowe kontrole bezpieczeństwa;

Poprawka 17

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 4a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) promowanie kultury bezpieczeństwa na pokładzie poprzez zachęcanie do zgłaszania zdarzeń potencjalnie wypadkowych i niebezpiecznych warunków, a także ciągle doskonalenie praktyk w zakresie bezpieczeństwa;

Poprawka 18

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 4a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

bb) współpraca z innymi państwami bandery i organami międzynarodowymi w celu prowadzenia wspólnych inspekcji, wymiany informacji i harmonizacji działań w zakresie egzekwowania przepisów, aby zapewnić skuteczne egzekwowanie międzynarodowych przepisów i norm;

Poprawka 19

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 4a

Tekst proponowany przez Komisję

c) przeprowadzanie uzupełniających inspekcji statków przeprowadzanych przez państwo bandery celu sprawdzenia, czy stan statku faktycznie **odpowiada** opisowi zawartemu w certyfikatach przechowywanych na pokładzie statku.

Poprawka

c) przeprowadzanie uzupełniających inspekcji statków przeprowadzanych przez państwo bandery **w** celu sprawdzenia, czy stan statku **i warunki pracy** faktycznie **odpowiadają** opisowi zawartemu w certyfikatach przechowywanych na pokładzie statku. **Inspekcje te powinny również obejmować szkolenie i dobrostan załogi, zapewniając odpowiednie przeszkolenie członków załogi w zakresie procedur bezpieczeństwa i ochrony środowiska oraz ochronę ich praw i dobrostanu zgodnie z Konwencją o pracy na morzu z 2006 r.;**

Poprawka 20

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 4a**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) wykorzystanie zaawansowanych technologii monitorowania, takich jak lokalizacja satelitarna i czujniki zdalne, w celu śledzenia działalności statku i zgodności z przepisami w czasie rzeczywistym;

Poprawka 21

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 4a**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

cb) zobowiązanie statków do składania regularnych sprawozdań dotyczących bezpieczeństwa i przestrzegania przepisów w zakresie ochrony środowiska oraz udostępnianie tych sprawozdań

odpowiednim organom do przeglądu, co zwiększy sprawozdawczość i przejrzystość.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ga) informacje na temat efektywności środowiskowej statku, obejmujące dane dotyczące emisji (np. emisje gazów cieplarnianych, emisje tlenku siarki) oraz dane dotyczące gospodarowania wodą balastową i innymi substancjami potencjalnie zanieczyszczającymi;

Poprawka 23

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

gb) szczegółowe informacje na temat załogi statku, w tym jej kwalifikacji, świadectw i godzin odpoczynku, w celu zapewnienia zgodności z przepisami dotyczącymi pracy i bezpieczeństwa;

Poprawka 24

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

gc) zgłoszenia wszelkich wypadków, incydentów lub zdarzeń potencjalnie

wypadkowych, wraz z działaniami podejmowanymi w celu zaradzenia im, co przyczynia się do aktywnej kultury bezpieczeństwa;

Poprawka 25

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 6**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

gd) informacje na temat rodzaju, ilości i obsługi ładunku, w szczególności w przypadku statków przewożących materiały niebezpieczne lub towary niebezpieczne, w celu oceny zgodności z przepisami dotyczącymi transportu i bezpieczeństwa;

Poprawka 26

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 6**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ge) dane dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem statku, w tym zapisy spotkań dotyczących bezpieczeństwa, oceny zagrożeń i podjętych działań naprawczych;

Poprawka 27

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 6**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

gf) dane dotyczące środków bezpieczeństwa i zgodności z międzynarodowymi kodeksami i konwencjami w zakresie bezpieczeństwa morskiego, szczególnie istotne w dzisiejszym środowisku dbałości o bezpieczeństwo;

Poprawka 28

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

gg) informacje na temat modernizacji technologicznych, konserwacji sprzętu i modyfikacji statku związanych z bezpieczeństwem;

Poprawka 29

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

gh) dokumentacja związana z dobrostanem i warunkami życia marynarzy, w tym zapisy skarg lub obaw załogi;

Poprawka 30

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

gi) informacje dotyczące zdolności

państw członkowskich do weryfikacji autentyczności i ważności świadectw i dokumentów przedstawianych przez statek, aby pomagać w zwalczaniu oszustw i zapewnianiu zgodności;

Poprawka 31

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

gj) sprawozdania na temat praktyk w zakresie zrównoważonego rozwoju, takich jak zużycie paliwa, środki w zakresie efektywności energetycznej i wysiłki na rzecz ograniczenia wpływu na środowisko, z uwzględnieniem globalnych celów zrównoważonego rozwoju.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 9a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ja) opracowanie zaleceń i wytycznych dotyczących inspekcji i procedur przeprowadzanych przez państwo bandery, w których priorytetowo traktuje się ochronę praw pracowników i bezpieczeństwa na statkach, w tym zaangażowanie przedstawicieli pracowników w inspekcje bezpieczeństwa;

Poprawka 33

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10
Dyrektywa 2009/21/WE

Artykuł 9a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

jb) przedstawianie zaleceń dotyczących inspekcji i procedur przeprowadzanych przez państwo bandery, w których kładzie się nacisk na zgodność z wymogami ochrony środowiska, zapewniając przestrzeganie przez statki międzynarodowych przepisów i wytycznych w zakresie ochrony środowiska;

Poprawka 34

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10**
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 9a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

jc) pomoc w opracowywaniu środków promujących odpowiedzialność społeczną i przestrzeganie norm pracy na statkach, w tym monitorowanie i sprawozdawczość w zakresie dobrostanu załogi, warunków pracy i przestrzegania Konwencji o pracy na morzu z 2006 r.;

Poprawka 35

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10**
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 9a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

jd) zachęcanie państw bandery do współpracy ze społecznościami lokalnymi w portach zawinięcia w celu rozwiązania wszelkich problemów społecznych lub środowiskowych związanych z eksploatacją statków, za sprawą promowania pozytywnych relacji i

odpowiedzialnych praktyk morskich;

Poprawka 36

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 9a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

je) doradztwo w zakresie integracji nowych technologii, takich jak cyfrowe narzędzia sprawozdawcze i urządzenia internetu rzeczy, w celu zwiększenia skuteczności inspekcji i nadzoru państwa bandery, przy jednoczesnym uwzględnieniu aspektów prywatności danych i cyberbezpieczeństwa;

Poprawka 37

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 9a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

jf) ustanowienie mechanizmów rozwiązywania konfliktów i rozstrzygania sporów związanych z inspekcjami i procedurami państwa bandery, za sprawą zapewnienia sprawiedliwych i przejrzystych procedur.

Poprawka 38

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 9b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iva) inwestycje w ekologiczne i

zrównoważone środowiskowo technologie, takie jak stosowanie czystszych paliw lub urządzeń służących redukcji emisji, w celu wykazania wysiłków na rzecz zmniejszenia śladu środowiskowego floty pływającej pod banderą;

Poprawka 39

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10**
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 9b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ivb) inicjatywy i środki podejmowane w celu promowania kultury bezpieczeństwa na pokładach statków, w tym programy szkoleniowe, ćwiczenia w zakresie bezpieczeństwa oraz kampanie mające na celu zwiększenie świadomości członków załogi na temat praktyk w zakresie bezpieczeństwa;

Poprawka 40

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10**
Dyrektywa 2009/21/WE
Artykuł 9b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ivc) wszelkie incydenty, wypadki lub naruszenia związane z wymogami w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom, wraz z działaniami podejmowanymi w celu zaradzenia im, z myślą o promowaniu przejrzystości i rozliczalności;

Poprawka 41

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***(ivd) współpraca z innymi państwami
członkowskimi i organami
międzynarodowymi w celu poprawy
bezpieczeństwa i zapobiegania
zanieczyszczeniom, w tym wspólne
inspekcje, wymiana informacji oraz udział
w międzynarodowych inicjatywach na
rzecz poprawy bezpieczeństwa morskiego i
ochrony środowiska;***

**ZAŁĄCZNIK: PODMIOTY LUB OSOBY,
OD KTÓRYCH SPRAWOZDAWCZYNI KOMISJI OPINIODACZEJ OTRZYMAŁA
INFORMACJE**

Sprawozdawczynie oświadczą w ramach swojej wyłącznej odpowiedzialności, że nie otrzymała informacji od żadnego podmiotu ani osoby, które należałoby wymienić w tym załączniku zgodnie z art. 8 załącznika I do Regulaminu.

PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

Tytuł	Zmiana dyrektywy 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery
Odsyłacze	COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 10.7.2023
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	PECH 10.7.2023
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Ana Miranda 5.9.2023
Rozpatrzenie w komisji	9.10.2023
Data przyjęcia	29.11.2023
Wynik głosowania końcowego	+: 20 -: 3 0: 1
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Izaskun Bilbao Barandica, Isabel Carvalhais, Maria da Graça Carvalho, Asger Christensen, Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Anja Haga, Niclas Herbst, Ladislav Ilčić, France Jamet, Predrag Fred Matić, Francisco José Millán Mon, Ana Miranda, João Pimenta Lopes, Caroline Roose, Bert-Jan Ruissen, Marc Tarabella, Theodoros Zagorakis
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Gabriel Mato
Zastępcy (art. 209 ust. 7) obecni podczas głosowania końcowego	Erik Poulsen, Anne Sander

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO
W KOMISJI OPINIODAWCZEJ**

20	+
PPE	Maria da Graça Carvalho, Anja Haga, Niclas Herbst, Gabriel Mato, Francisco José Millán Mon, Anne Sander, Theodoros Zagorakis
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Asger Christensen, Erik Poulsen
S&D	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Isabel Carvalhais, Predrag Fred Matić
The Left	João Pimenta Lopes
Verts/ALE	Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Ana Miranda, Caroline Roose

3	-
ECR	Ladislav Ilčić, Bert-Jan Ruissen
ID	France Jamet

1	0
NI	Marc Tarabella

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się

PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ

Tytuł	Zmiana dyrektywy 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery	
Odsyłacze	COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD)	
Data przedstawienia Parlamentowi	1.6.2023	
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 10.7.2023	
Komisje opiniodawcze Data ogłoszenia na posiedzeniu	BUDG 10.7.2023	PECH 10.7.2023
Rezygnacja z wydania opinii Data decyzji	BUDG 28.6.2023	
Sprawozdawcy Data powołania	Vera Tax 13.7.2023	
Rozpatrzenie w komisji	9.10.2023	
Data przyjęcia	7.12.2023	
Wynik głosowania końcowego	+: –: 0:	34 0 5
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Tomasz Piotr Poręba, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski	
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Maria Grapini, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker, Kathleen Van Brempt	
Zastępcy (art. 209 ust. 7) obecni podczas głosowania końcowego	Pascal Arimont, Andreas Glück, Erik Marquardt, Andželika Anna Możdżanowska, Wolfram Pirchner, Nicolae Ștefănuță, Eugen Tomac	
Data złożenia	8.12.2023	

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO
W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ**

34	+
ID	Marco Campomenosi
NI	Mario Furore
PPE	Pascal Arimont, Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Barbara Thaler, Eugen Tomac, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Andreas Glück, Ondřej Kovařík, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Bogusław Liberadzki, Thomas Rudner, Vera Tax, István Ujhelyi, Kathleen Van Brempt, Achille Variati
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Erik Marquardt, Tilly Metz, Nicolae Ștefănuță

0	-

5	0
ECR	Peter Lundgren, Andżelika Anna Mozdżanowska, Tomasz Piotr Poręba, Dorien Rookmaker, Kosma Złotowski

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się