POPRAWKI 001-040
Poprawki złożyła Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdanie
Vera Tax **A9-0419/2023**
Zmiana dyrektywy 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu

Wniosek dotyczący dyrektywy (COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(1) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE[25] ustanowiono przepisy dotyczące systemu inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, w ramach którego kwalifikujące się statki zawijające do portów Unii poddaje się inspekcji w celu sprawdzenia, czy kompetencje załogi na pokładzie oraz stan statku i jego wyposażenia są zgodne z wymogami konwencji międzynarodowych o bezpieczeństwie życia na morzu i ochronie środowiska morskiego.	(1) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE[25] ustanowiono przepisy dotyczące systemu inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, w ramach którego kwalifikujące się statki zawijające do portów Unii poddaje się inspekcji w celu sprawdzenia, czy kompetencje ***oraz warunki pracy i życia*** załogi na pokładzie oraz stan statku i jego wyposażenia są zgodne z wymogami konwencji międzynarodowych o bezpieczeństwie życia na morzu i ***na statku oraz o*** ochronie środowiska morskiego.
[25] Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57.	[25] Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(4a) Z uwagi na zobowiązanie państw członkowskich do ratyfikowania porozumienia kapsztadzkiego z 2012 r. państwa członkowskie, które jeszcze tego porozumienia nie ratyfikowały, powinny jak najszybciej rozpocząć proces ratyfikacji. Ponadto państwa członkowskie, które ratyfikowały już to porozumienie, powinny je niezwłocznie wdrożyć.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(5a) Międzynarodowa konwencja o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków (konwencja z Hongkongu) wejdzie w życie 26 czerwca 2025 r. Niniejsza dyrektywie powinna umożliwić jej egzekwowanie.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 5 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(5b) Aby stworzyć równe warunki działania w całej Unii, lepiej jest najpierw transponować konwencje w dziedzinie rybołówstwa do wspólnotowego dorobku prawnego w celu utworzenia zharmonizowanego wspólnotowego systemu kontroli. Jednakże niektóre państwa członkowskie ratyfikowały już konwencje międzynarodowe, takie jak

konwencja MOP nr 188 i konwencja STCW-F, i mają obowiązek stosowania środków kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 5 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(5c) Bardzo ważne jest, aby państwa członkowskie, które nie ratyfikowały międzynarodowych konwencji w dziedzinie rybołówstwa, w szczególności konwencji MOP nr 188 i konwencji IMO STCW-F i IMO CTA, uczyniły to jak najszybciej, aby uniknąć ryzyka, że państwa członkowskie będą stosować przepisy w różny sposób. Komisja powinna aktywnie zachęcać państwa członkowskie do ratyfikowania odpowiednich konwencji międzynarodowych i pomagać im w tym zakresie. Aby zapewnić zharmonizowane podejście do wdrażania tych zobowiązań międzynarodowych, należy je transponować na szczeblu UE, aby następnie ustanowić zharmonizowane podejście do kontroli tych zobowiązań, w tym zharmonizowane systemy inspekcji w zakresie kontroli i egzekwowania postanowień konwencji nr 188.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 5 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(5d) Komisja powinna przeprowadzić dalszą ocenę i podjąć działania następcze w związku z ratyfikacją porozumień międzynarodowych zawierających zobowiązania dotyczące działalności

	połowowej oraz, w stosownych przypadkach, przedstawić wniosek ustawodawczy dotyczący zharmonizowanej transpozycji tych zobowiązań międzynarodowych do prawa Unii, w szczególności w odniesieniu do konwencji IMO STCW-F w sprawie zharmonizowanego systemu inspekcji w zakresie kontroli i stosowania postanowień konwencji nr 188 oraz środków wykonawczych w odniesieniu do dyrektywy (UE) 2017/159.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(6) Ze względu na niewielkie rozmiary większość statków rybackich w UE działa na wodach terytorialnych i nie jest podatna na inspekcje w zagranicznych portach. Oznacza to, że generalnie tylko większe statki rybackie o długości powyżej 24 metrów (będące również statkami rybackimi w największym stopniu podlegającymi konwencjom międzynarodowym) mogą prowadzić połowy na wodach międzynarodowych i zawijać do portów innych niż te w państwie, w którym są zarejestrowane, a zatem podlegać ***PSC***. Ponieważ większość konwencji międzynarodowych mających zastosowanie do większych statków rybackich różni się od tych, które egzekwuje się obecnie w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, a także w celu uniknięcia niepożądanych skutków ubocznych dla obecnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, proponuje się równoległy system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu dla statków rybackich.	(6) Ze względu na niewielkie rozmiary większość statków rybackich w UE działa na wodach terytorialnych i nie jest podatna na inspekcje w zagranicznych portach. Oznacza to, że generalnie tylko większe statki rybackie o długości powyżej 24 metrów (będące również statkami rybackimi w największym stopniu podlegającymi konwencjom międzynarodowym) mogą prowadzić połowy na wodach międzynarodowych i zawijać do portów innych niż te w państwie, w którym są zarejestrowane, a zatem podlegać ***kontroli przeprowadzanej przez państwo portu***. Ponieważ większość konwencji międzynarodowych mających zastosowanie do większych statków rybackich różni się od tych, które egzekwuje się obecnie w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, a także w celu uniknięcia niepożądanych skutków ubocznych dla obecnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, proponuje się równoległy system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu dla statków rybackich. ***Niemniej jednak kryteria inspekcji dotyczące***

statków rybackich powinny być w miarę możliwości dostosowane do kryteriów inspekcji określonych w porozumieniu kapsztadzkim, ponieważ wszystkie państwa członkowskie zobowiązały się do jego ratyfikacji, aby uniknąć stosowania zróżnicowanych praktyk w portach Unii. Ułatwi to gromadzenie bardziej kompletnych danych, w tym na temat wypadków i obrażeń na takich statkach, oraz poprawę zdrowia i bezpieczeństwa pracujących na nich marynarzy i rybaków.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(7) Ze względu na modele połowów nie wszystkie państwa członkowskie UE są jednak odwiedzane przez te większe statki rybackie. W związku z tym proponuje się dobrowolny system dla tych państw członkowskich UE, które chcą przeprowadzać te inspekcje, odrębny od obecnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, aby dopuścić elastyczność i sposób opracowywania norm w zakresie takiej kontroli. Wspomniany system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich o długości przekraczającej 24 metry może zatem zostać opracowany w sposób organiczny przez państwa członkowskie, członków memorandum paryskiego i przez Komisję.	(7) Ze względu na modele połowów nie wszystkie państwa członkowskie UE są jednak odwiedzane przez te większe statki rybackie. W związku z tym proponuje się dobrowolny system dla tych państw członkowskich UE, które chcą przeprowadzać te inspekcje, odrębny od obecnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, aby dopuścić elastyczność i sposób opracowywania norm w zakresie takiej kontroli. Wspomniany system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich o długości przekraczającej 24 metry może zatem zostać opracowany w sposób organiczny przez państwa członkowskie, członków memorandum paryskiego i przez Komisję. ***Ten dobrowolny system powinien być promowany, ponieważ pomoże on państwom członkowskim i większym statkom rybackim w przygotowaniu się do wejścia w życie Porozumienia kapsztadzkiego z 2012 r. w sprawie wdrożenia postanowień protokołu z Torremolinos z 1993 r. odnoszącego się do Międzynarodowej konwencji z***

	Torremolinos o bezpieczeństwie statków rybackich z 1977 r. (zwanego „porozumieniem kapsztadzkim") w celu zwiększenia bezpieczeństwa statków rybackich. Jak najszybciej po wejściu w życie tego porozumienia Komisja powinna odpowiednio dostosować obowiązujące unijne akty prawne, a w szczególności dyrektywę Rady 97/70/WE[1a]. Obowiązkowy system egzekwowania przepisów w zakresie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, który ma zostać wprowadzony w Unii po wejściu w życie porozumienia kapsztadzkiego, powinien uwzględniać istniejące dobrowolne systemy kontroli statków rybackich przeprowadzanej przez państwo portu, o których mowa w niniejszej dyrektywie.
	_____
	[1a] Dyrektywa Rady 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiająca zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej (Dz.U. L 34 z 9.2.1998, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1997/70/oj).

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(11) W ciągu ostatniej dekady i pomimo wzrostu liczby statków zawijających do portów UE, w tym transportu towarów w ramach żeglugi bliskiego zasięgu między głównymi portami w państwach członkowskich UE a portami położonymi w Europie geograficznej lub w krajach pozaeuropejskich nad Morzem Śródziemnym i Morzem Czarnym, profil bezpieczeństwa statków zawijających do portów UE znacznie się poprawił. Inspekcje w ramach kontroli	(11) W ciągu ostatniej dekady i pomimo wzrostu liczby statków zawijających do portów UE, w tym transportu towarów w ramach żeglugi bliskiego zasięgu między głównymi portami w państwach członkowskich UE a portami położonymi w Europie geograficznej lub w krajach pozaeuropejskich nad Morzem Śródziemnym i Morzem Czarnym, profil bezpieczeństwa statków zawijających do portów UE znacznie się poprawił. Inspekcje w ramach kontroli

przeprowadzanej przez państwo portu coraz częściej wykorzystuje się do egzekwowania przepisów w zakresie ochrony środowiska, np. w odniesieniu do emisji siarki lub bezpiecznego i ekologicznego złomowania statków. Pakiet „Gotowi na 55” ma na celu zmniejszenie całkowitej emisji gazów cieplarnianych w UE o 55 % do 2030 r., torując drogę do neutralności klimatycznej do 2050 r., i oczekuje się, że transport morski pomoże to osiągnąć. Profil ryzyka statku opracowany przed 2009 r. obejmował jednak inne priorytety i nie jest w pełni dostosowany do koncentrowania działań w ramach inspekcji na najmniej ekologicznych statkach.

przeprowadzanej przez państwo portu coraz częściej wykorzystuje się do egzekwowania przepisów w zakresie ochrony środowiska, np. w odniesieniu do emisji siarki lub bezpiecznego i ekologicznego złomowania statków. ***Zgodnie ze swoimi zobowiązaniami wynikającymi z porozumienia paryskiego[1a], przyjętego w dniu 12 grudnia 2015 r. w ramach Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, Unia powinna nadal odgrywać wiodącą rolę w sektorze, który jest regulowany zarówno na szczeblu europejskim, jak i międzynarodowym i pozostaje nadal w dużym stopniu uzależniony od paliw kopalnych.*** Pakiet „Gotowi na 55” ma na celu zmniejszenie całkowitej emisji gazów cieplarnianych w UE o 55 % do 2030 r., torując drogę do neutralności klimatycznej do 2050 r., i oczekuje się, że transport morski pomoże to osiągnąć. Profil ryzyka statku opracowany przed 2009 r. obejmował jednak inne priorytety i nie jest w pełni dostosowany do koncentrowania działań w ramach inspekcji na najmniej ekologicznych statkach.

_____

[1a] Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(12) Na tej podstawie profil ryzyka statku należy zaktualizować, aby odzwierciedlał kwestie środowiskowe w związku z położeniem większego nacisku na efektywność środowiskową, w tym operacyjną intensywność emisji dwutlenku węgla przez poddawane inspekcji statki, a także na braki i zatrzymania związane z ochroną środowiska.	(12) Na tej podstawie profil ryzyka statku należy zaktualizować, aby odzwierciedlał kwestie środowiskowe w związku z położeniem większego nacisku na efektywność środowiskową, w tym operacyjną intensywność emisji dwutlenku węgla przez poddawane inspekcji statki, a także na braki i zatrzymania związane z ochroną środowiska. ***Kontrola***

	przeprowadzana przez państwo portu może odegrać ważną rolę w zapewnieniu skuteczności środków „Gotowi na 55”, które mają zastosowanie do sektora morskiego, poprzez wprowadzenie większej liczby inspekcji na statkach zanieczyszczających środowisko. Przy jednoczesnym zachowaniu konkurencyjności sektora przyczyni się to do promowania korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu lub wszelkich innych technologii energooszczędnych, które zmniejszają emisje gazów cieplarnianych i zanieczyszczenia powietrza w portach. Wraz ze wsparciem dla przemysłu portowego, małych i średnich przedsiębiorstw oraz przedsiębiorstw typu start-up specjalizujących się w gospodarce o obiegu zamkniętym oraz inwestycji w odnawialne, niskoemisyjne i bezemisyjne alternatywy przyczyni się to do osiągnięcia celów Unii w zakresie neutralności klimatycznej.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(12a) Niezwłocznie po zakończeniu przez IMO przeglądu wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla (CII) Komisja powinna przyjąć akt delegowany w celu zmiany niniejszej dyrektywy poprzez włączenie przyjętego przez IMO wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla do parametrów środowiskowych stosowanych do określenia profilu ryzyka statku na podstawie niniejszej dyrektywy.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(13) Transformacja cyfrowa stanowi zasadniczy aspekt postępu technologicznego w zakresie gromadzenia i przekazywania danych, mając na celu przyczynienie się do oszczędności kosztów i efektywnego wykorzystania zasobów ludzkich. Rośnie liczba statków posiadających obecnie elektroniczne świadectwa i oczekuje się jej dalszego wzrostu. W związku z tym należy zwiększyć skuteczność kontroli przeprowadzanej przez państwo portu dzięki szerszemu stosowaniu elektronicznych świadectw w celu umożliwienia lepiej przygotowanych inspekcji ukierunkowanych na statki. Należy zachęcać do wdrażania i stosowania tych elektronicznych świadectw przez uwzględnienie ich w profilu ryzyka statku.	(13) Transformacja cyfrowa stanowi zasadniczy aspekt postępu technologicznego w zakresie gromadzenia i przekazywania danych, mając na celu przyczynienie się do oszczędności kosztów i efektywnego wykorzystania zasobów ludzkich. Rośnie liczba statków posiadających obecnie elektroniczne świadectwa i oczekuje się jej dalszego wzrostu. W związku z tym należy zwiększyć skuteczność kontroli przeprowadzanej przez państwo portu dzięki szerszemu stosowaniu elektronicznych świadectw w celu umożliwienia lepiej przygotowanych inspekcji ukierunkowanych na statki. Należy zachęcać do wdrażania i stosowania tych elektronicznych świadectw przez uwzględnienie ich w profilu ryzyka statku. ***Ważne jest, aby Unia wspierała badania naukowe i innowacje, a także podnoszenie i zmianę kwalifikacji marynarzy, aby zoptymalizować korzyści, jakie cyfryzacja i automatyzacja mogą przynieść sektorowi morskiemu, w szczególności pod względem redukcji emisji.***

Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(14) Kontrola przeprowadzana przez państwo portu staje się coraz bardziej złożona w miarę dodawania nowych wymagań dotyczących inspekcji, czy to na podstawie prawa Unii, czy za pośrednictwem Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Istnieje zatem potrzeba, by zapewnić podnoszenie	(14) Kontrola przeprowadzana przez państwo portu staje się coraz bardziej złożona w miarę dodawania nowych wymagań dotyczących inspekcji, czy to na podstawie prawa Unii, czy za pośrednictwem Międzynarodowej Organizacji Morskiej ***i Międzynarodowej Organizacji Pracy***. Istnieje zatem

i zmianę kwalifikacji oficerów kontroli państwa portu oraz stale rozwijać ich szkolenia.	potrzeba, by zapewnić podnoszenie i zmianę kwalifikacji oficerów kontroli państwa portu oraz stale rozwijać ich szkolenia. ***W szczególności należy położyć większy nacisk na szkolenia w zakresie poszanowania dobrostanu marynarzy, zwłaszcza w odniesieniu do weryfikacji ewidencji godzin pracy i odpoczynku, ponieważ niewystarczający odpoczynek wpływa niekorzystnie na bezpieczeństwo statku i wydajność pracy, a także w odniesieniu do zdrowia marynarzy w miejscu pracy. Właściwe organy państwa portu powinny również skutecznie wypełniać swoje obowiązki wynikające z Konwencji MOP dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa z 2007 r. (nr 188). Należy uwzględniać warunki pracy i życia załogi na pokładzie statku oraz wyszkolenie i kwalifikacje członków załogi, zważywszy, że względy związane ze zdrowiem i bezpieczeństwem oraz względy społeczne są ze sobą ściśle powiązane i że zapobieganie wszelkim szkodom spowodowanym przez człowieka jest kwestią najwyższej wagi. W szczególności, przy rozważaniu zatrzymania statku na podstawie poważnego lub powtarzającego się naruszenia wymogów konwencji o pracy na morzu z 2006 r. (w tym praw marynarzy), właściwe organy powinny również wziąć pod uwagę płace minimalne, godziny pracy i okresy odpoczynku.***

Poprawka 14

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(15) Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE[26] administracje unijnych państw bandery są zobowiązane do posiadania systemu zarządzania jakością, aby pomóc państwom członkowskim w dalszym	(15) Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE[26] administracje unijnych państw bandery są zobowiązane do posiadania systemu zarządzania jakością, aby pomóc państwom członkowskim w dalszym

usprawnianiu ich działalności jako państw bandery i zapewnić równe warunki działania administracji. Podobne wymaganie w odniesieniu do działań związanych z kontrolą przeprowadzaną przez państwo portu powinno umożliwić państwom członkowskim poświadczenie, że ich organizacja, jej polityka, procesy, zasoby i dokumentacja są odpowiednie do osiągnięcia celów, a także określenie problemów systemowych, takich jak kwestie przydziału zasobów lub personelu, zanim spowodują trudności.

usprawnianiu ich działalności jako państw bandery i zapewnić równe warunki działania administracji. Podobne wymaganie w odniesieniu do działań związanych z kontrolą przeprowadzaną przez państwo portu powinno umożliwić państwom członkowskim poświadczenie, że ich organizacja, jej polityka, procesy, zasoby i dokumentacja są odpowiednie do osiągnięcia celów, a także określenie problemów systemowych, takich jak kwestie przydziału zasobów lub personelu, zanim spowodują trudności. ***Właściwe organy państw portu powinny sprawdzać zgodność statków zawijających do ich portów z obowiązującymi międzynarodowymi konwencjami o bezpieczeństwie morskim i ochronie na morzu, o ochronie środowiska morskiego oraz o warunkach życia i pracy na pokładzie. Przy prowadzeniu takich działań monitorujących państwo portu nie powinno ingerować w kompetencje państwa bandery określone w konwencjach międzynarodowych, jak np. w art. 94 UNCLOS, oraz w aktach prawnych Unii, takich jak dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE[26a].***

---

[26] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 132).

[26] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 132).

[26a] 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 15

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(15a) Państwa członkowskie muszą stosować te same kryteria do flot krajowych i innych statków pływających pod banderą europejską zawijających do ich portów. Nie powinno być różnic w traktowaniu unijnych statków rybackich oraz między różnymi krajowymi systemami kontroli.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(19) W związku z pełnym cyklem wizyt monitorujących w państwach członkowskich przeprowadzanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) w celu monitorowania wykonywania dyrektywy 2009/16/WE Komisja powinna dokonać oceny wykonywania tej dyrektywy nie później niż ***[dziesięć*** lat po dacie rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. (XX)] i przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z tej oceny. Państwa członkowskie powinny współpracować z Komisją w celu gromadzenia wszystkich informacji niezbędnych do przeprowadzenia takiej oceny.	(19) W związku z pełnym cyklem wizyt monitorujących w państwach członkowskich przeprowadzanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) w celu monitorowania wykonywania dyrektywy 2009/16/WE Komisja powinna dokonać oceny wykonywania tej dyrektywy nie później niż ***[5*** lat po dacie rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. (XX)] i przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z tej oceny. Państwa członkowskie powinny współpracować z Komisją w celu gromadzenia wszystkich informacji niezbędnych do przeprowadzenia takiej oceny.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) w pkt 1 dodaje się lit. l) i ***m***) w brzmieniu:	a) w pkt 1 dodaje się lit. l)***, m)*** i ***ma***) w brzmieniu:

Poprawka 18

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

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ma) Międzynarodowa konwencja o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków (konwencja z Hongkongu);";

Poprawka 19

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera b
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 3 – ustęp 4 a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
4a. Państwa członkowskie mogą przeprowadzać inspekcje w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu statków rybackich o długości całkowitej powyżej 24 metrów. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające warunki takiego szczególnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich o długości całkowitej powyżej 24 metrów. Przedmiotowe akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 2.	4a. ***Do czasu wprowadzenia w całej Unii obowiązkowego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich, w wyniku wejścia w życie porozumienia kapsztadzkiego i zmiany odpowiednich aktów prawnych Unii, poszczególne*** państwa członkowskie mogą przeprowadzać inspekcje w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich o długości całkowitej powyżej 24 metrów. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające warunki takiego szczególnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich o długości całkowitej powyżej 24 metrów. Przedmiotowe akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 2.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 8 a – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Nieprzeprowadzenie inspekcji z powodu siły wyższej nie jest liczone jako nieprzeprowadzona inspekcja pod warunkiem, że nieprzeprowadzona inspekcja i przyczyny jej nieprzeprowadzenia są udokumentowane ***i*** zapisane w bazie danych wyników inspekcji.	Nieprzeprowadzenie inspekcji z powodu siły wyższej nie jest liczone jako nieprzeprowadzona inspekcja pod warunkiem, że nieprzeprowadzona inspekcja i przyczyny jej nieprzeprowadzenia są udokumentowane***,*** zapisane w bazie danych wyników inspekcji ***i zostały zgłoszone EMSA***.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 10 – ustęp 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
„c) Parametry środowiskowe	„c) Parametry środowiskowe
Parametry środowiskowe oparte są na ***wskaźniku intensywności emisji dwutlenku węgla statku i*** liczbie braków odnoszących się do konwencji MARPOL, AFS, konwencji BWM 2004, CLC 92, konwencji o olejach bunkrowych i konwencji z Nairobi zgodnie z załącznikiem I część 1 sekcja 3 i załącznikiem II.	Parametry środowiskowe oparte są na liczbie braków odnoszących się do konwencji MARPOL, AFS, konwencji BWM 2004, CLC 92, konwencji o olejach bunkrowych i konwencji z Nairobi ***oraz dostarczeniu ważnej dokumentacji odnoszącej się do rozporządzenia (UE) nr 1257/2013 lub konwencji z Hongkongu*** zgodnie z załącznikiem I część 1 sekcja 3 i załącznikiem II.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 12 a (nowy)
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 18 – ustęp 5

Tekst obowiązujący	*Poprawka*
	12a) art. 18 ust. 5 otrzymuje brzmienie:
Państwa członkowskie informują administrację państwa bandery o skargach, które nie zostały uznane za wyraźne nieuzasadnione, i o działaniach podjętych w ich następstwie, oraz***, w stosownych przypadkach,*** przekazują kopię tych informacji Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP).	Państwa członkowskie informują administrację państwa bandery o skargach, które nie zostały uznane za wyraźne nieuzasadnione, i o działaniach podjętych w ich następstwie, oraz przekazują kopię tych informacji Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP) ***i Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA)***. ***Agencja, na zaproszenie państw członkowskich, zgodnie z rozporządzeniem EMSA, udziela wsparcia operacyjnego i technicznego w zakresie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa.";***

(32009L0016)

Poprawka 23

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 13
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 21 – ustęp 4 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Taka decyzja o odmowie dostępu zostaje cofnięta po upływie okresu 12 miesięcy. Decyzja o odmowie dostępu ma zastosowanie od daty wydania.	Decyzja o odmowie dostępu ma zastosowanie od daty wydania.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 13
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 21 – ustęp 4 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Przedmiotowa odmowa zostaje ***utrzymana do czasu***, ***kiedy*** właściciel lub armator statku dostarczy dowodów przekonujących właściwy organ państwa członkowskiego,	***Decyzja o odmowie dostępu*** zostaje ***cofnięta po upływie okresu 12 miesięcy***, ***pod warunkiem że*** właściciel lub armator statku dostarczy dowodów przekonujących

w którym statek uznano za wadliwy, o tym, że statek całkowicie spełnia wszystkie obowiązujące wymagania określone w konwencjach.	właściwy organ państwa członkowskiego, w którym statek uznano za wadliwy, o tym, że statek całkowicie spełnia wszystkie obowiązujące wymagania określone w konwencjach.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 22 – ustęp 7 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
We współpracy z państwami członkowskimi oraz uwzględniając wiedzę ekspercką i doświadczenie zdobyte w Unii i w ramach memorandum paryskiego, Komisja opracowuje program rozwoju zawodowego i szkoleń dla inspektorów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. W przedmiotowym programie szkoleniowym uwzględnia się rozszerzony zakres kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, a także ulepszenia pod względem zakresu i form szkolenia.	We współpracy z państwami członkowskimi oraz uwzględniając wiedzę ekspercką i doświadczenie zdobyte w Unii i w ramach memorandum paryskiego, Komisja ***zapewnia odpowiednie wsparcie na rzecz harmonizacji praktyk w zakresie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w całej Unii i co cztery lata składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat poziomu harmonizacji i norm w zakresie inspekcji. Komisja*** opracowuje ***również*** program rozwoju zawodowego i szkoleń dla inspektorów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. W przedmiotowym programie szkoleniowym uwzględnia się rozszerzony zakres kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, a także ulepszenia pod względem zakresu i form szkolenia. ***Komisja korzysta z wiedzy fachowej EMSA i wspiera jej działalność, ponieważ proponowane przez nią szkolenia przyczyniają się do harmonizacji praktyk oficerów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.***

Poprawka 26

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 22 – ustęp 7 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
We współpracy z państwami członkowskimi Komisja w sposób ciągły określa i zaspokaja nowe potrzeby szkoleniowe w celu zmiany programów nauczania, sylabusów i treści programu rozwoju zawodowego oraz szkoleń dla inspektorów, zwłaszcza w odniesieniu do nowych technologii i dodatkowych obowiązków wynikających z odpowiednich instrumentów.	We współpracy z państwami członkowskimi Komisja w sposób ciągły określa i zaspokaja nowe potrzeby szkoleniowe w celu zmiany programów nauczania, sylabusów i treści programu rozwoju zawodowego oraz szkoleń dla inspektorów, zwłaszcza w odniesieniu do nowych technologii i dodatkowych obowiązków wynikających z odpowiednich instrumentów***, aby ułatwić w ten sposób przestrzeganie norm środowiskowych, społecznych, zdrowia publicznego i prawa pracy oraz bezpieczeństwa na statkach zawijających do portów Unii zarówno w odniesieniu do marynarzy, jak i pracowników portowych, ze szczególnym uwzględnieniem pracowników płci żeńskiej***.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 22 – ustęp 7 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Komisja, przy udziale EMSA, opracowuje wytyczne zawierające porady dotyczące sposobu wdrażania konwencji międzynarodowych, w szczególności konwencji MLC 2006, w odniesieniu do kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. EMSA dostarcza również szczegółowych informacji na temat najczęstszych problemów wykrywanych podczas inspekcji statków pływających pod każdą banderą przeprowadzanych przez państwo portu.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14 a (nowy)
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 23 – ustęp 1

Tekst obowiązujący	*Poprawka*
	14a) w art. 23 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:
1. Państwa członkowskie podejmują stosowne działania w celu zapewnienia, aby ich piloci, zatrudnieni przy doprowadzaniu lub odprowadzaniu statków z miejsca postoju lub zatrudnieni na statkach zdążających do portu na terytorium państwa członkowskiego lub przepływających przez jego terytorium, natychmiast informowali właściwy organ państwa portu lub państwa wybrzeża, za każdym razem, kiedy podczas pełnienia rutynowych obowiązków stwierdzą, że na statku istnieją widoczne anomalie, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego.	**„**1. Państwa członkowskie podejmują stosowne działania w celu zapewnienia, aby ich piloci, zatrudnieni przy doprowadzaniu lub odprowadzaniu statków z miejsca postoju lub zatrudnieni na statkach zdążających do portu na terytorium państwa członkowskiego lub przepływających przez jego terytorium, natychmiast informowali właściwy organ państwa portu lub państwa wybrzeża, za każdym razem, kiedy podczas pełnienia rutynowych obowiązków stwierdzą, że na statku istnieją widoczne anomalie, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku ***lub zagrozić bezpieczeństwu marynarzy na pokładzie*** lub które mogłyby stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego.**”**

(02009L0016-20191221)

Poprawka 29

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14 a (nowy)
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 23 – ustęp 2

Tekst obowiązujący	*Poprawka*
2. Jeśli podczas wykonywania rutynowych obowiązków władze lub organy portowe stwierdzą, że na statku przebywającym w ich porcie istnieją widoczne anomalie, które mogą ***narazić bezpieczeństwo*** statku lub stwarzają nadmierne zagrożenie skażeniem środowiska morskiego, powiadamiają one natychmiast właściwy organ danego	2. Jeśli podczas wykonywania rutynowych obowiązków władze lub organy portowe stwierdzą, że na statku przebywającym w ich porcie istnieją widoczne anomalie, które mogą ***zagrażać bezpieczeństwu*** statku ***lub marynarzy na pokładzie*** lub stwarzają nadmierne zagrożenie skażeniem środowiska morskiego, powiadamiają one natychmiast

państwa portu.

właściwy organ danego państwa portu.

(02009L0016-20191221)

Poprawka 30

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 16
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 24 a – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Państwa członkowskie mogą korzystać ze zharmonizowanego interfejsu sprawozdawczości, narzędzia walidacji i centralnego repozytorium/bazy danych na potrzeby elektronicznych wersji certyfikatów, aby ułatwić przejście swoich rejestrów statków na elektroniczne świadectwa.	2. Państwa członkowskie mogą korzystać ze zharmonizowanego interfejsu sprawozdawczości, narzędzia walidacji i centralnego repozytorium/bazy danych na potrzeby elektronicznych wersji certyfikatów, aby ułatwić przejście swoich rejestrów statków na elektroniczne świadectwa. ***Elektroniczne świadectwa muszą być obowiązkowe dla wszystkich państw członkowskich możliwie jak najszybciej po wejściu w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej, a w każdym razie nie później niż trzy lata po jej wejściu w życie.***

Poprawka 31

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 16
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 24 a – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. W przypadku statków pływających pod banderą państwa, które wydaje takie elektroniczne świadectwa, należy to odzwierciedlić w profilu ryzyka statku, jak określono w załącznikach I i II.	3. ***Dopóki elektroniczne świadectwo nie będzie obowiązkowe,*** w przypadku statków pływających pod banderą państwa, które wydaje takie elektroniczne świadectwa, należy to odzwierciedlić w profilu ryzyka statku, jak określono w załącznikach I i II.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 17 a (nowy)
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 26

Tekst obowiązujący	*Poprawka*
	17a) art. 26 otrzymuje brzmienie:
Artykuł 26	***„Artykuł*** 26
Publikacja informacji	Publikacja informacji
Komisja udostępnia i utrzymuje na publicznie dostępnej stronie internetowej informacje związane z inspekcjami, zatrzymaniami i odmowami dostępu zgodnie z załącznikiem XIII, opierając się na wiedzy fachowej i doświadczeniu zgromadzonych w ramach memorandum paryskiego.	***Publikacja informacji.*** Komisja udostępnia i utrzymuje na publicznie dostępnej stronie internetowej informacje związane z inspekcjami, zatrzymaniami i odmowami dostępu zgodnie z załącznikiem XIII, opierając się na wiedzy fachowej i doświadczeniu zgromadzonych w ramach memorandum paryskiego. ***Informacje umożliwiające identyfikację konkretnego statku są udostępniane publicznie tylko wtedy, gdy wszystkie postępowania sądowe zostały zakończone i nie ma możliwości wniesienia odwołania.”***

(02009L0016-20191221)

Poprawka 33

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 22
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 35 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia [Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę: ***dziesięć*** lat od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie o wprowadzaniu w życie i o zgodności z niniejszą dyrektywą.	Do dnia [Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę: ***pięć*** lat od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie o wprowadzaniu w życie i o zgodności z niniejszą dyrektywą. ***Na podstawie sprawozdania Komisja określa, czy konieczne jest przedłożenie wniosku ustawodawczego w sprawie zmiany niniejszej dyrektywy lub dalszych aktów***

prawnych w tej dziedzinie.

Poprawka 34

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 22
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 35 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	W każdym przypadku, gdy tylko IMO przyjmie wskaźnik intensywności emisji dwutlenku węgla (CII), Komisja przyjmuje akt delegowany zgodnie z art. 30b w celu zmiany załącznika I i załącznika II do niniejszej dyrektywy poprzez włączenie wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla przyjętego przez IMO do parametrów środowiskowych stosowanych do określenia profilu ryzyka statku na podstawie niniejszej dyrektywy.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 22
Dyrektywa 2009/16/WE
Artykuł 35 – akapit 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Do dnia... [data pięć lat od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów państw członkowskich w ratyfikacji porozumień międzynarodowych zawierających zobowiązania związane z rybołówstwem, a także ocenia, w jaki sposób zobowiązania te powinny zostać transponowane do prawa Unii, oraz, w stosownych przypadkach, przedstawia w tym celu wniosek ustawodawczy.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik I – punkt 1 – litera g – podpunkt i
Dyrektywa 2009/16/WE
Załącznik I

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(i) ***Wskaźnik intensywności emisji dwutlenku węgla statku, statki należące do kategorii D–E są uważane za stwarzające większe ryzyko.***	***skreśla się***

Poprawka 37

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik I – punkt 1 – litera g – podpunkt iia (nowy)
Dyrektywa 2009/16/WE
Załącznik I

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(iia) Statki, które nie posiadają ważnego wykazu substancji niebezpiecznych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1257/2013 lub konwencją z Hongkongu, są uważane za statki stwarzające większe zagrożenie

Poprawka 38

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik II – tabela – punkt 8
Dyrektywa 2009/16/WE
Załącznik II

Tekst proponowany przez Komisję						
8	Wskaźnik intensywności emisji dwutlenku węgla (CII)	Klasyfikacja	D-E	1		

Poprawka
8 ***skreśla się***

Poprawka 39

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik II – tabela – punkt 9 a (nowy)
Dyrektywa 2009/16/WE
Załącznik II

Tekst proponowany przez Komisję						
Poprawka						
9a	***Statki, które nie posiadają ważnego wykazu substancji niebezpiecznych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1257/2013 lub konwencją z Hongkongu, są uważane za statki stwarzające większe zagrożenie***		***Brak ważnych dokumentów***	***1***		

Poprawka 40

Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik III – część A – punkt 54 a (nowy)
Dyrektywa 2009/16/WE
Załącznik III

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	54a. Ważny wykaz substancji niebezpiecznych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1257/2013 lub konwencją z Hongkongu