



Rada  
Unii Europejskiej

Bruksela, 2 czerwca 2023 r.  
(OR. en)

10126/23

---

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2023/0165(COD)

---

---

TRANS 221  
MAR 80  
OMI 47  
CODEC 1016  
IA 132  
ILO 6

## WNIOSEK

---

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	1 czerwca 2023 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2023) 271 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2023) 271 final.

---

Załącznik: COM(2023) 271 final



Bruksela, dnia 1.6.2023 r.  
COM(2023) 271 final

2023/0165 (COD)

Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zmieniająca dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo  
portu**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final} - {SWD(2023) 149 final}

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

#### • Przyczyny i cele wniosku

Niniejszy wniosek dotyczy zmiany dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu<sup>1</sup>.

Dyrektywa 2009/16/WE (zwana dalej „dyrektywą”) reguluje na poziomie UE inspekcje w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Kontrola przeprowadzana przez państwo portu (PSC) to system inspekcji zagranicznych statków w portach państw innych niż państwo bandery przez oficerów PSC służący weryfikacji, czy kompetencje kapitana, oficerów i załogi na pokładzie, stan statku i jego wyposażenie są zgodne z wymogami konwencji międzynarodowych, a w Unii Europejskiej – z obowiązującym prawem Unii. W związku z tym PSC jest istotna dla zapewnienia bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego.

Ze względu na historię i międzynarodowy charakter, w transporcie morskim wykształciła się szczególna struktura regulacyjna. Na poziomie światowym międzynarodowe ramy prawne zostały przyjęte pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej<sup>2</sup> (IMO), a przepisy regulujące warunki pracy i życia na statkach są publikowane przez inną agencję ONZ, Międzynarodową Organizację Pracy (MOP)

Główna odpowiedzialność za monitorowanie zgodności statków z normami IMO i MOP spoczywa na państwie, w którym statek jest zarejestrowany i którego przynależność państwową posiada – państwie bandery. Przepisy państwa bandery mają jednak zastosowanie wyłącznie do statków podnoszących jego banderę. Wciąż istnieją państwa bandery, które są skłonne zezwalać statkom nieodpowiadającym normom na eksploatację pod ich banderami lub nie są w stanie odpowiednio egzekwować przepisów międzynarodowych. W związku z tym wiele istotnych konwencji technicznych IMO zawiera przepisy dotyczące inspekcji statków podczas ich pobytu w zagranicznych portach w celu zapewnienia, aby spełniały one wymagania międzynarodowe.

Aby zwiększyć skuteczność, państwa portu przeprowadzające inspekcje w ramach PSC zaczęły systematycznie koordynować swoją pracę na poziomie regionalnym. Memorandum paryskie w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu<sup>3</sup> (zwane dalej „memorandum paryskim”), sporządzone w 1982 r., jest pierwszą z dziewięciu struktur międzyrządowych na całym świecie. Wszystkie 24 państwa członkowskie Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) posiadające porty morskie, a także Kanada, Federacja Rosyjska<sup>4</sup> i Zjednoczone Królestwo są sygnatariuszami memorandum paryskiego. UE nie jest sygnatariuszem.

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57.

<sup>2</sup> Przepisy międzynarodowe obejmują Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu (konwencja SOLAS 74), Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (konwencja MARPOL 73/78), Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (konwencja STCW), Międzynarodową konwencję o liniach ładunkowych z 1966 r., Konwencję w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r. (konwencja COLREG 72).

<sup>3</sup> [www.parismou.org](http://www.parismou.org)

<sup>4</sup> Po inwazji na Ukrainę członkostwo Federacji Rosyjskiej w memorandum paryskim zostało zawieszony w maju 2022 r.

W dyrektywie PSC uwzględniono procedury i narzędzia przewidziane w memorandum paryskim uzgodnione w 2009 r. Memorandum paryskie i dyrektywa PSC opierają się na koncepcji wspólnego obciążenia i ukierunkowanych, zharmonizowanych inspekcji. Komisja, przy pomocy Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), udziela wszystkim państwom członkowskim EOG i memorandum paryskiego wsparcia technicznego niezbędnego do podjęcia decyzji, które statki należy poddać inspekcji, a także do zgłaszania i udostępniania wyników inspekcji w ramach PSC za pośrednictwem bazy danych THETIS (prowadzonej przez EMSA) oraz szkoleń w zakresie przeprowadzania inspekcji. Państwa członkowskie EOG otrzymują również informacje o statkach, które zamierzają zawinąć do ich portów, za pośrednictwem unijnego systemu wymiany informacji morskich „SafeSeaNet”<sup>5</sup>, aby umożliwić im planowanie inspekcji.

Główne cele dyrektywy PSC to:

- (i) nieustanna poprawa bezpieczeństwa morskiego i ochrony na morzu;
- (ii) nieustanna poprawa zapobiegania zanieczyszczeniom i wpływu na środowisko;
- (iii) nieustanna poprawa warunków życia i pracy na statku;
- (iv) unikanie zakłóceń konkurencji.

W związku z tym głównymi elementami unijnego systemu PSC są:

- (i) przyjęcie zharmonizowanego podejścia do inspekcji i zatrzymań;
- (ii) podjęcie przez każde państwo członkowskie rocznego zobowiązania inspekcyjnego;
- (iii) wyznaczanie statków do inspekcji na podstawie profilu ryzyka statku w odniesieniu do poszczególnych statków oraz
- (iv) prowadzenie rejestrów i wymiana informacji (baza danych wyników inspekcji).

Od czasu wejścia w życie dyrektywa została zmieniona na potrzeby egzekwowania Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. (konwencja MLC, 2006)<sup>6</sup>. Ponadto w UE obowiązują określone przepisy szczegółowe mające zastosowanie do promów uprawiających żeglugę na linii regularnej<sup>7</sup>, wymagań ubezpieczeniowych<sup>8</sup> kontroli dotyczącej odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku<sup>9</sup>.

---

<sup>5</sup> Jest to system prowadzony i opracowany przez EMSA, który umożliwia państwom członkowskim dostarczanie i otrzymywanie informacji o statkach i ich niebezpiecznych ładunkach. Dostarcza on między innymi informacji o danych identyfikacyjnych, pozycji i statusie statku; czas wypłynięcia i przybycia; zgłoszenia incydentów, szczegółowe informacje o niebezpiecznych ładunkach.

<sup>6</sup> Dyrektywa 2013/38/UE z dnia 12 sierpnia 2013 r. zmieniająca dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 218 z 14.8.2013, s. 1).

<sup>7</sup> Dyrektywa (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej oraz zmieniająca dyrektywę 2009/16/WE i uchylająca dyrektywę Rady 1999/35/WE (Dz.U. L 315 z 30.11.2017).

<sup>8</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 128).

<sup>9</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urzędzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniająca dyrektywę 2010/65/UE i uchylająca dyrektywę 2000/59/WE (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 11).

bezpiecznego i racjonalnego ekologicznie recyklingu statków<sup>10</sup> oraz monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych<sup>11</sup>, w odniesieniu do których to przepisów za pośrednictwem inspekcji w ramach PSC sprawdzane jest ich egzekwowanie. W przypadku innych aktów prawnych UE, takich jak kontrola zawartości siarki w paliwach żeglugowych, PSC jest również wykorzystywana do sprawdzania zgodności w zdecydowanej większości państw członkowskich UE<sup>12</sup>. Kontrola przeprowadzana przez państwo portu w UE jest w dużej mierze oparta na regulach i procedurach określonych w memorandum paryskim, ale wspomniane przepisy UE nie mają zastosowania do sygnatariuszy memorandum paryskiego spoza EOG.

Dyrektywa została poddana ocenie *ex post* i ocenie adekwatności dotyczącej transportu morskiego (wraz z innymi aktami prawnymi UE w sprawie bezpieczeństwa morskiego) w 2018 r. Od czasu wejścia w życie dyrektywy jest ona również stale monitorowana przez Komisję, która zidentyfikowała następujące problematyczne kwestie:

- 1) obowiązujące wymagania UE nie są dostosowane do nowych obowiązkowych reguł międzynarodowych i nowych procedur uzgodnionych na poziomie regionalnym (Międzynarodowa Organizacja Morska – IMO i memorandum paryskie);
- 2) obowiązujące wymagania UE nie mają zastosowania do statków rybackich – określone konwencje międzynarodowe mające zastosowanie do statków rybackich o długości powyżej 24 metrów, których przestrzeganie mogłoby być egzekwowane za pomocą PSC, nie są poddawane inspekcjom lub nie są poddawane inspekcjom w sposób skoordynowany;
- 3) nierównomierny rozkład inspekcji w ramach PSC w portach UE;
- 4) obecna struktura profilu ryzyka statku i mechanizm wyznaczania stosowany do wyboru statków do inspekcji nie są aktualne;
- 5) system w zbyt dużym stopniu opiera się na uciążliwym systemie świadectw papierowych, oraz
- 6) procedury są nieodpowiednie i nieelastyczne, a zasoby PSC (umiejętności, szkolenia) niewystarczające.

Zidentyfikowane problemy występują na terenie całej UE i wynikają z tych samych przyczyn. W przypadku braku działań ze strony UE istnieje ryzyko, że państwa członkowskie będą postępować w sposób nieskoordynowany i niezharmonizowany. Udoskonalenie dyrektywy w celu rozwiązania zidentyfikowanych problemów ma wyraźną wartość dla UE.

W związku z tym Komisja przygotowała wniosek dotyczący zmiany dyrektywy 2009/16/WE. Cele szczegółowe niniejszego wniosku są następujące:

---

<sup>10</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz.U. L 330 z 10.12.2013, s. 1).

<sup>11</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55).

<sup>12</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (tekst jednolity) (Dz.U. L 132 z 21.5.2016, s. 58).

- aktualizacja przepisów UE i dostosowanie ich do międzynarodowych reguł i procedur określonych przez IMO/MOP lub w memorandum paryskim;
- ochrona statków rybackich, ich załóg i środowiska. Większe statki rybackie o długości powyżej 24 metrów nie są objęte zakresem kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Dobrowolny system kontroli tego rodzaju statków powinien zwiększyć poziom zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa i ochrony środowiska mającymi zastosowanie do tych statków;
- zapewnienie większego wykorzystania rozwiązań cyfrowych. W szczególności wniosek służy zachęceniu do korzystania z elektronicznych świadectw ustawowych poprzez powiązanie ich stosowania z profilem ryzyka statku wykorzystywanym do wyznaczania i wyboru statków do inspekcji;
- zapewnienie skutecznego i zharmonizowanego podejścia do wykonywania inspekcji w ramach PSC. Obejmuje to lepsze wyznaczanie statków do inspekcji dzięki restrukturyzacji przestarzałych aspektów profilu ryzyka statku i dodaniu do niego nowych elementów.

W celu zapewnienia jasności i spójności niniejszy wniosek obejmuje również aktualizacje szeregu definicji i odniesień do powiązanych przepisów UE i IMO.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Niniejszy wniosek jest w pełni zgodny z dyrektywą 2009/18/WE<sup>13</sup> dotyczącą dochodzeń w sprawach wypadków morskich oraz dyrektywą 2009/21/WE<sup>14</sup> w sprawie wymagań dotyczących państwa bandery. Wszystkie trzy z tych unijnych dyrektyw w sprawie bezpieczeństwa morskiego opierają się na regułach i normach ustanowionych przez IMO na poziomie międzynarodowym i wspólnie stanowią podstawę systemu UE zapewniającego bezpieczeństwo operacji morskich na wodach UE.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Wniosek wchodzi w zakres realizowanego przez Komisję programu REFIT i służy urzeczywistnianiu Programu lepszego stanowienia prawa, zapewniając uproszczenie i jasność obowiązującego prawodawstwa; wniosek nie tworzy przy tym zbędnych obciążeń i nadąża za rozwojem wydarzeń politycznych i społecznych oraz postępem technologicznym. Niniejszy wniosek i związane z nim wnioski dotyczące zmiany pozostałych dyrektyw w sprawie bezpieczeństwa morskiego stanowią również część zbioru przepisów UE regulujących bezpieczeństwo morskie, a także są z nim znacząco powiązane, przedmiotowy zbiór obejmuje unijny system monitorowania i informacji o ruchu statków (SafeSeaNet)<sup>15</sup>, rozporządzenie ustanawiające EMSA<sup>16</sup>, dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa statków rybackich<sup>17</sup>, prawodawstwo UE dotyczące uznanych organizacji<sup>18</sup>, dyrektywę ramową w sprawie strategii morskiej<sup>19</sup> oraz inne prawodawstwo UE w dziedzinie ochrony środowiska<sup>20</sup>.

<sup>13</sup> Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 114.

<sup>14</sup> Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 132.

<sup>15</sup> Dyrektywa 2002/59/WE ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

<sup>16</sup> Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1.

<sup>17</sup> Dz.U. L 34 z 9.2.1998, s. 1.

<sup>18</sup> Rozporządzenie (WE) nr 391/2009 w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 11) oraz dyrektywa 2009/15/WE w sprawie

## 2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

### • Podstawa prawna

Podstawę prawną dyrektywy zmieniającej stanowi art. 100 ust. 2 TFUE, który przewiduje środki mające na celu poprawę bezpieczeństwa transportu oraz przepisy szczegółowe dotyczące transportu morskiego.

### • Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Ponieważ zgodnie z art. 3 ust. 2 TFUE międzynarodowe instrumenty w dziedzinie PSC w sektorze transportu morskiego należą do wyłącznych kompetencji UE, zasada pomocniczości nie ma zastosowania ani do tych instrumentów, ani do przepisów unijnych służących wykonaniu tych porozumień.

### • Proporcjonalność

Komisja przygotowała niniejszy wniosek w celu odzwierciedlenia najnowszych wydarzeń na poziomie międzynarodowym oraz wyników oceny *ex post* i procedur w ramach REFIT z 2018 r. Komisja przeprowadziła również ocenę skutków, aby określić i ocenić alternatywne środki służące osiągnięciu tych samych celów.

Celem proponowanej zmiany jest poprawa bezpieczeństwa morskiego dzięki posiadaniu aktualnego, spójnego i zharmonizowanego systemu inspekcji w ramach PSC w całej UE ukierunkowanego na żeglugę, w przypadku której dochodzi do nienależytego wykonywania obowiązków, a tym samym służącego poprawie bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej statków pływających po wodach UE. Rozszerzenie zakresu PSC na większe statki rybackie zostało uznane za proporcjonalne, ponieważ będzie to dobrowolne dla tych państw członkowskich, które zechcą przeprowadzać tego rodzaju inspekcję. Środek ten powinien poprawić bezpieczeństwo, warunki środowiskowe oraz warunki pracy i życia w sektorze rybołówstwa. Przejście na cyfryzację i stosowanie świadectw elektronicznych spowoduje powstanie kosztów, ale będą one ograniczone i zostaną zrównoważone przez spodziewane korzyści w postaci większego bezpieczeństwa i wpływu na efektywność, których wystąpienie się przewiduje. Biorąc pod uwagę międzynarodowy charakter sektora, nie istnieje alternatywny środek pozwalający osiągnąć takie wyniki w bardziej skutecznym i efektywnym sposób.

### • Wybór instrumentu

Ponieważ wniosek wymaga jedynie wprowadzenia kilku zmian do dyrektywy 2009/16/WE, dyrektywa zmieniająca jest najbardziej odpowiednim instrumentem prawnym.

---

wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 47).

<sup>19</sup> Dz.U. L 164 z 25.6.2008, s. 19.

<sup>20</sup> Takie jak dyrektywa 92/43/EWG („dyrektywa siedliskowa”), dyrektywa 2009/147/WE („unijna dyrektywa ptasia”), dyrektywa (UE) 2019/904 („dyrektywa w sprawie produktów jednorazowego użytku z tworzyw sztucznych”).

### 3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny ex post/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

W ocenie ex post i ocenie adekwatności dotyczącej transportu morskiego w ramach REFIT z 2018 r. stwierdzono, że chociaż dyrektywa w pewnym stopniu ogranicza elastyczność memorandum paryskiego, to wnosi wartość dodaną, łącząc ramy kontroli przeprowadzanej przez państwo portu z mechanizmem egzekwowania prawa, aby zapewnić prawidłowe i spójne wdrażanie w państwach członkowskich. Spowodowało to presję na osiąganie wyników i nieustanne doskonalenie, a tym samym lepszą alokację zasobów na poziomie państw członkowskich na potrzeby kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. W ocenie stwierdzono, że dyrektywa przyczyniła się do osiągnięcia zamierzonych celów dotyczących poprawy bezpieczeństwa morskiego, ochrony morskiej, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz zapewnienia lepszych warunków pracy i życia na statku.

EMSA wspierała system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu pod istotnymi względami. Ponad dwie trzecie państw członkowskich UE/EOG przeprowadzających inspekcje korzysta wyłącznie z THETIS, aby wybrać statki do inspekcji. Za niezwykle istotne uznano również rolę EMSA w zarządzaniu i aktualizowaniu THETIS, a także szkolenie inspektorów przez EMSA z myślą o harmonizacji inspekcji w całym regionie podlegającym memorandum paryskiemu.

Ponadto Komisja i EMSA stale monitorowały wdrażanie dyrektywy. Ponieważ protokoły inspekcji w ramach PSC muszą być przesyłane do THETIS niezwłocznie po zakończeniu inspekcji, EMSA ma dostęp do szczegółowego przeglądu wszystkich przeprowadzonych inspekcji niemal w czasie rzeczywistym. EMSA udziela również pomocy technicznej i wsparcia technicznego państwom członkowskim, które tego potrzebują, a także przeprowadza wizyty w państwach członkowskich EOG mające na celu weryfikację zgodności z wymaganiami.

W ocenie adekwatności dotyczącej transportu morskiego i analizie horyzontalnej przeprowadzonej przez EMSA zidentyfikowano jednak kilka obszarów w systemie PSC, które można udoskonalić.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Główne działania konsultacyjne obejmowały:

- cztery wywiady rozpoznawcze z przedstawicielami kluczowych zainteresowanych stron na szczeblu UE, w szczególności w celu wykorzystania ich wyników w ogólnej definicji problemu i możliwych wariantach strategicznych oraz udoskonalenia tej definicji i tych wariantów;
- ukierunkowaną ankietę skierowaną do zainteresowanych stron, zorganizowaną przez konsultanta odpowiedzialnego za zewnętrzne badanie wspierające ocenę skutków, trwające od 7 września 2021 r. do 6 października 2021 r. Ankietę wysłano do kluczowych zainteresowanych stron wraz z wnioskami o udzielenie konkretnych informacji, w szczególności w celu wykorzystania ich do oceny skutków potencjalnych środków z zakresu polityki;
- konsultant odpowiedzialny za zewnętrzne badanie wspierające ocenę skutków przeprowadził 22 ukierunkowane wywiady, trwające od 13 lipca 2021 r. do 16 września 2021 r., z kluczowymi zainteresowanymi stronami służące wypełnieniu wniosków o udzielenie

konkretnych informacji, w szczególności w celu wsparcia oceny skutków potencjalnych środków z zakresu polityki;

- dodatkowe działania konsultacyjne zostały zorganizowane przez DG MOVE i konsultanta odpowiedzialnego za zewnętrzne badanie wspierające ocenę skutków w celu skonsultowania się z państwami członkowskimi i kluczowymi zainteresowanymi stronami, aby uzyskać ich opinie na temat poszczególnych środków z zakresu polityki oraz potwierdzić wstępne i ostateczne wyniki badania wspierającego ocenę skutków pod względem ilościowego określenia skutków. Działania te miały miejsce podczas posiedzeń Komitetu Sektorowego Dialogu Społecznego na szczeblu Unii w sprawie Transportu Morskiego (16 kwietnia 2021 r., 23 września 2021 r. i 16 grudnia 2021 r.), Komitetu Sektorowego Dialogu Społecznego na szczeblu Unii w sprawie Rybołówstwa Morskiego (29 stycznia 2021 r., 8 marca 2021 r. i 16 listopada 2021 r.), Komitetu Sektorowego Dialogu Społecznego Unii w sprawie Portów (19 listopada 2021 r.), nieformalnego posiedzenia dyrektorów ds. transportu morskiego UE/EOG (30 listopada 2021 r.), wirtualnych i osobistych posiedzeń Komitetu Kontroli Przeprowadzanej przez Państwo Portu ustanowionego na mocy memorandum paryskiego (maj 2021 r. i maj 2022 r.) oraz posiedzeń unijnego Komitetu ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (17 maja 2021 r., 11 listopada 2021 r. i 31 maja 2022 r.).

Informacje otrzymane od zainteresowanych stron miały kluczowe znaczenie dla umożliwienia Komisji dopracowania projektu wariantów strategicznych, jak również oceny ich skutków gospodarczych, społecznych i środowiskowych. Pozwoliły one Komisji na porównanie wariantów i ustalenie, który z nich może zapewnić optymalny stosunek kosztów do korzyści dla społeczeństwa oraz pomóc w osiągnięciu bardziej skutecznego i wydajnego mechanizmu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, który jest lepiej ukierunkowany na żeglugę niespełniającą norm. Ustalenia wynikające z tych procesów uzupełniły badanie źródeł wtórnych przeprowadzone w ramach prac dotyczących zewnętrznego badania wspierającego.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Niniejszy przegląd opiera się głównie na danych zgromadzonych podczas wspomnianego wcześniej procesu oceny *ex post* i oceny adekwatności dotyczącej transportu morskiego przeprowadzonego w 2018 r.

Przygotowanie niniejszego wniosku wymagało także wkładu ze strony ekspertów Komisji i EMSA dotyczącego precyzyjnego sformułowania definicji technicznych i jasnego zredagowania pod względem prawnym.

- **Ocena skutków**

W ocenie skutków zbadano trzy warianty strategiczne w zakresie rewizji dyrektywy na podstawie następujących zasad przewodnich:

- 1) konieczności aktualizacji dyrektywy i dostosowania jej do instrumentów międzynarodowych;
- 2) potencjału rozwiązania szczególnego problemu floty statków rybackich dzięki ustanowieniu specjalnego systemu PSC dla takich statków;

3) większej cyfryzacji metod przeprowadzania PSC, aby umożliwić lepsze przygotowanie i ukierunkowanie inspekcji w ramach PSC – dyrektywa musi ułatwiać korzystanie z elektronicznych świadectw ustawowych i zapewniać zachęty do ich stosowania;

4) skutecznego i zharmonizowanego podejścia do inspekcji w ramach PSC, opartego na dotychczasowych doświadczeniach we wdrażaniu dyrektywy oraz lepszego wyznaczania statków do inspekcji.

W wariantcie A proponuje się wprowadzenie szeregu zmian do dyrektywy służących lepszej realizacji celu polegającego na poprawie bezpieczeństwa morskiego i zapobieganiu zanieczyszczeniom. W wariantcie tym skoncentrowano się głównie na utrzymaniu zgodności dyrektywy z międzynarodowymi instrumentami prawnymi. Większość pozostałych proponowanych zmian to środki pozaregulacyjne w formie zaleceń, wytycznych i warsztatów organizowanych przez Komisję lub EMSA.

Wariant B zapewnia równowagę między elastycznością dla administracji PSC a harmonizacją. Równoległe do obowiązującej dyrektywy (ale poza nią) proponowany jest dobrowolny system PSC dla tych państw członkowskich, które chcą przeprowadzać inspekcje statków rybackich o długości powyżej 24 metrów. Wariant ten obejmuje również zapewnienie wytycznych, szkoleń EMSA i bazy danych wyników inspekcji EMSA w celu wyznaczania statków i składania protokołów inspekcji. W ramach tego wariantu zachęca się do korzystania z elektronicznych świadectw poprzez powiązanie ich z profilem ryzyka statku.

Wariant C oznacza największy wzrost obciążenia administracyjnego dla administracji PSC, ale zapewni również najwyższy poziom harmonizacji inspekcji. Za jego pomocą w pełni włączono by PSC statków rybackich o długości powyżej 24 metrów do dyrektywy, co miałyby wpływ na właścicieli/armatorów tych statków, a także na administracje PSC państw członkowskich. Spowodowałyby to wprowadzenie obowiązku stosowania elektronicznych świadectw do dyrektywy i przewidywałyby stopniowe wycofanie świadectw papierowych do 2035 r.

Ocenę skutków przedłożono do zatwierdzenia Radzie ds. Kontroli Regulacyjnej w lipcu 2022 r. Rada wydała pozytywną opinię z zastrzeżeniami. Do uwag przedstawionych przez Radę odniesiono się w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym niniejszemu wnioskowi ustawodawczemu.

- Stosowanie zasady „jedno więcej – jedno mniej”

Nie zidentyfikowano dodatkowych kosztów (administracyjnych lub kosztów dostosowania) dla przedsiębiorstw lub obywateli.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie (REFIT)**

Niniejsza inicjatywa jest istotna w kontekście programu REFIT Komisji, ponieważ ma ona na celu dostosowanie i uproszczenie przepisów w zakresie bezpieczeństwa morskiego, poprawę profilu bezpieczeństwa (w szczególności w segmencie floty większych statków rybackich) oraz pomoc organom państw członkowskich w wypełnianiu ich obowiązku inspekcji i obowiązku sprawozdawczego.

Ponadto preferowany wariant strategiczny obejmuje aspekty uproszczenia, ponieważ pozwoli wyjaśnić sytuacje i okoliczności, w których można nie przeprowadzić inspekcji w ramach PSC z normalnych przyczyn operacyjnych lub w sytuacjach związanych z siłą wyższą. Oczekuje się, że wspomniany wariant umożliwi zwiększenie harmonizacji i standaryzacji w całej UE w drodze udzielania przez EMSA pomocy krajowym organom ds. PSC w szkoleniu w zakresie przeprowadzania inspekcji zagranicznych statków rybackich oraz zapewnienia specjalnej bazy danych wyników inspekcji w celu wyznaczenia i wyboru statków do inspekcji oraz rejestrowania i udostępniania odnośnych wyników.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek nie ma skutków dla ochrony praw podstawowych.

#### **4. WPLYW NA BUDŻET**

Bieżące koszty netto wynikające z wniosku dla budżetu Unii wynoszą 6,479 mln EUR na lata 2025–2050. Wpływ niniejszego wniosku na budżet opisano bardziej szczegółowo w ocenie skutków finansowych regulacji załączonej do wniosku w celach informacyjnych. Wpływ niniejszego wniosku na budżet został już uwzględniony we wniosku Komisji dotyczącym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1406/2002.

Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

#### **5. ELEMENTY FAKULTATYWNE**

- **Monitorowanie, ocena i sprawozdawczość**

Wskazano odpowiednie rozwiązania w zakresie monitorowania i sprawozdawczości. EMSA odegra ważną rolę w tym procesie, ponieważ Agencja ta odpowiada za rozwój i działanie elektronicznych systemów danych dla transportu morskiego, w szczególności wyznaczenia w ramach THETIS oraz bazy danych protokołów inspekcji.

Wdrożenie może być monitorowane za pomocą monitorowania bazy danych THETIS przez Komisję lub EMSA w celu sprawdzenia, czy statki są prawidłowo wyznaczane do inspekcji i czy inspekcje są prawidłowo przeprowadzane oraz czy protokoły inspekcji przesyła się do bazy danych. EMSA przeprowadza również cykle wizyt w państwach członkowskich mające na celu weryfikację działań w terenie w ramach wspierania Komisji przez EMSA<sup>21</sup>. Państwa członkowskie będą musiały mieć system zarządzania jakością w celu certyfikacji, że ich organizacja, polityka, procesy, zasoby i dokumentacja są odpowiednie do osiągnięcia celów. System ten będzie musiał otrzymać certyfikat, a następnie być poddawany okresowym audytom. Państwa członkowskie będą musiały udostępniać Komisji/EMSA wyniki audytów przeprowadzanych przez akredytowany organ, tak aby krajowe organy kontrolne państwa portu mogły zachować certyfikat dotyczący systemu zarządzania jakością.

---

<sup>21</sup> EMSA przeprowadza takie wizyty na podstawie art. 3 rozporządzenia (WE) nr 1406/2002 ustanawiającego Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego w ramach swoich podstawowych zadań, w związku z tym nie przewiduje się żadnych dodatkowych kosztów.

Biorąc pod uwagę, że cały cykl przewidywanych wizyt wdrożeniowych EMSA ma trwać pięć lat<sup>22</sup>, proponuje się, aby cykl oceny dyrektywy został ustalony na siedem lat.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Dokumenty wyjaśniające nie są wymagane, ponieważ wniosek ma na celu uproszczenie i objaśnienie istniejącego systemu.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

W motywie 11 zachęca się wszystkie kwalifikujące się państwa członkowskie UE (Hiszpanię, Grecję, Francję, Chorwację, Włochy i Słowenię) do przystąpienia do memorandum śródziemnomorskiego w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w celu poprawy jakości i ilości inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w basenie Morza Śródziemnego.

Art. 1 projektu dyrektywy zmieniającej stanowi jego główną część i wprowadza zmiany w wielu przepisach dyrektywy 2009/16/WE.

### ***Cel, definicja i zakres***

W pkt 1 zmienia się art. 2, a zakres dyrektywy zostaje niniejszym częściowo rozszerzony w celu objęcia szeregu konwencji międzynarodowych zakresem inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Do konwencji tych należy Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (konwencja BWM 2004) oraz Międzynarodowa konwencja o usuwaniu wraków (Nairobi), które obowiązują i zostały przyjęte jako odpowiednie instrumenty za pośrednictwem memorandum paryskiego.

W pkt 2 zmieniono zakres, tak aby statki rybackie o długości powyżej 24 metrów mogły być poddawane inspekcjom w ramach PSC przez te państwa członkowskie, które chcą przeprowadzić takie inspekcje.

### ***Zobowiązanie inspekcyjne***

W pkt 3 wprowadzono zmiany do zobowiązania inspekcyjnego (tzw. „sprawiedliwy udział”) oraz sposobu, w jaki jest ono obliczane i przestrzegane przez państwa członkowskie. Obecnie zobowiązanie inspekcyjne opiera się na trzyletniej średniej kroczącej wszystkich inspekcji przeprowadzonych w regionie podlegającym memorandum paryskiemu. Oznacza to, że jeśli państwa członkowskie przeprowadzą inspekcję znacznie większej liczby statków niż przewiduje ich zobowiązanie inspekcyjne, z czasem skutkuje to zwiększeniem tego zobowiązania w przypadku wszystkich państw członkowskich. EMSA obliczyła, że wzrost ten wyniesie 1–2 % rocznie. Środek ten ma na celu zaradzenie temu dodatkowemu i niepotrzebnemu obciążeniu państw członkowskich.

W pkt 4 i 5 dostosowano dyrektywę do zmian wprowadzonych w memorandum paryskim w odniesieniu do zobowiązania inspekcyjnego i zapewniono większą elastyczność w przypadku nieprzeprowadzenia inspekcji (z przyczyn operacyjnych lub działania siły wyższej).

---

<sup>22</sup> Zgodnie z metodyką EMSA dotyczącą wizyt w państwach członkowskich, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

W pkt 6 również wprowadzono zmiany do dyrektywy, aby umożliwić większą elastyczność w przypadku nieprzeprowadzenia inspekcji oraz zapewnić zgodność ze zobowiązaniem inspekcyjnym.

### ***Sytuacje związane z siłą wyższą***

Pkt 7 odnosi się do kwestii braku elastyczności systemu PSC w przypadkach kryzysu lub nieoczekiwanych zdarzeń, takich jak pandemia COVID-19. W celu zwiększenia odporności powyższego systemu wprowadzono nowy art. 8a. Środek ten pozwala zapewnić państwom członkowskim większą elastyczność, ponieważ umożliwia im nieprzeprowadzenie inspekcji w przypadku działania siły wyższej, pod warunkiem że nieprzeprowadzona inspekcja zostanie odnotowana, a powód jej pominięcia – udokumentowany.

### ***Zgłoszenie poprzedzające wejście***

W pkt 8 i 10 dostosowano dyrektywę do zmian wprowadzonych w memorandum paryskim i zniesiono 72-godzinny obowiązek zgłaszania statków kwalifikujących się do rozszerzonej inspekcji, określony w art. 9 i załączniku III – uchyla się art. 9 i załącznik III. Pkt 16 i 23 odzwierciedlają uchylene art. 9 i załącznika III.

### ***Parametry środowiskowe***

W pkt 9 określono parametry środowiskowe, które będą brane pod uwagę przy ustalaniu profilu ryzyka statku wykorzystywanego do wyznaczania statków do inspekcji.

### ***Rozszerzone inspekcje***

Pkt 10 stanowi, że ze względu na złożoność rozszerzone inspekcje muszą być przeprowadzane przez więcej niż jednego oficera kontroli państwa portu.

### ***Odmowa dostępu***

W pkt 12 i 13 zmienia się dyrektywę w celu dostosowania jej do zmian przyjętych w memorandum paryskim dotyczących procedury odmowy (zakazu) dostępu i możliwości zakazu w przypadku statków, które znajdują się na szarej lub białej liście przyjętej zgodnie z memorandum paryskim (zakaz bez uwzględniania bandery), a także przepisów związanych z ucieczką przed zatrzymaniem lub sytuacją, gdy zatrzymany statek nie udaje się do uzgodnionej stoczni remontowej.

### ***Szkolenie EMSA***

W pkt 14 określono możliwości zapewnienia przez EMSA szkoleń dla państw członkowskich UE z myślą o lepszym wypełnianiu przez nie obowiązków wynikających z dyrektywy, biorąc pod uwagę rozszerzony zakres PSC oraz ulepszenia pod względem zakresu i rodzaju szkoleń.

Na tej podstawie EMSA (wraz z państwami członkowskimi i uwzględniając memorandum paryskie) opracuje nowy program rozwoju zawodowego i szkoleń dla inspektorów, składający się z (i) sylabusa

kompetencji oraz (ii) programu rozwoju zawodowego. Po wdrożeniu tych aspektów Agencja powinna określić i zaspokoić 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 nowych konwencji IMO.

### ***Baza danych, wymiana informacji i elektroniczne świadectwa***

W pkt 15 zmieniono dyrektywę w celu wyjaśnienia i ustalenia ram czasowych, w których powiadomienia o przybyciu i wypłynięciu statku należy przekazywać do SafeSeaNet. W art. 24 ust. 2 dyrektywy nakłada się na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia, by dane te „były przekazywane w rozsądnym terminie do bazy danych inspekcji”. Dyrektywa zostanie zmieniona w celu uwzględnienia tego, co oznacza rozsądny termin, tak aby zgłaszanie aktualnego czasu przybycia i wypłynięcia następowało w ciągu trzech godzin. Przewidziano w niej również, że wszystkie protokoły inspekcji w ramach PSC zatwierdza osoba (inny oficer kontroli państwa portu lub osoba nadzorująca) inna niż oficer, który przeprowadził inspekcję, zanim protokół inspekcji zostanie przekazany do bazy danych.

W pkt 16 zmieniono dyrektywę przez dodanie nowego artykułu przewidującego stosowanie elektronicznych świadectw i zachęcającego do tego. Podstawę tych świadectw stanowiłyby wspólny szablon i obejmowałyby korzystanie ze wspólnego narzędzia walidacji i repozytorium na poziomie UE, co wiązałoby się ze stosowaniem elektronicznych świadectw z profilem ryzyka statku. Środek ten posłuży jako zachęta do wydawania elektronicznych świadectw przez państwa bandery lub przez uznane organizacje działające w ich imieniu (przy jednoczesnym zezwoleniu na ich dalsze wykorzystywanie w ramach PSC) przez nagradzanie tych świadectw punktami (dodając parametr do profilu ryzyka statku) w celu uznania odnośnych statków za statki o niskim ryzyku, a tym samym o mniejszym prawdopodobieństwie wskazania do inspekcji w ramach PSC.

### ***System zarządzania jakością***

W pkt 18 zmienia się dyrektywę i wymaga od państw członkowskich opracowania oraz stosowania systemu zarządzania jakością w odniesieniu do działań w ramach PSC ich administracji morskich. Powinno to pozwolić tym administracjom nadażyć za rosnącą złożonością inspekcji w ramach PSC i związanymi z nimi wymaganiami, umożliwić lepszą kontrolę jakości i wskazać problemy, takie jak kwestie alokacji zasobów. Będzie to miało zastosowanie do wszystkich państw portu, które nie posiadają jeszcze certyfikowanego zewnętrznie systemu zarządzania jakością w odniesieniu do swoich działań w ramach PSC.

### ***Akty delegowane***

Pkt 19 stanowi, że Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych w celu aktualizacji wykazu konwencji określonych w art. 2 pkt 1, jeżeli takie konwencje przyjęto jako odpowiedni instrument za pośrednictwem memorandum paryskiego, oraz do zmiany załącznika VI w celu dodania lub aktualizacji wykazu procedur i wytycznych dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu przyjętych za pośrednictwem memorandum paryskiego.

### ***Uprawnienia do wprowadzania zmian***

Pkt 20 stanowi, że wszelkie aktualizacje odpowiednich instrumentów IMO wymienionych w art. 2 pkt 1 podlegają standardowej klauzuli o nieobniżaniu poziomu ochrony. Oznacza to, że w przypadku zmian na poziomie międzynarodowym, normy przewidziane w instrumencie UE są co najmniej utrzymywane na dotychczasowym poziomie.

### ***Przepisy wykonawcze***

Pkt 21 stanowi, że podczas przyjmowania aktów wykonawczych Komisja zwraca szczególną uwagę na rolę memorandum paryskiego i zawartą w nim wiedzę ekspercką oraz że w takich aktach uwzględnia się wiedzę ekspercką i doświadczenie zdobyte w ramach systemu inspekcji w Unii.

### ***Przegląd wprowadzania w życie***

Pkt 22 stanowi, że Komisja przygotowuje przegląd wprowadzania w życie zmienionej dyrektywy po upływie 10 lat od jej przyjęcia. W związku z powyższym uwzględnia się czas niezbędny na transpozycję oraz fakt, że przeglądowy cykl wizyt EMSA w państwach członkowskich trwa zazwyczaj nie krócej niż 5 lat.

### ***Profil ryzyka statku – certyfikaty i dokumenty***

W pkt 23 i 24 zmienia się załączniki I i II dotyczące profilu ryzyka statku. Wspominany profil zmieniono w celu uwzględnienia zmian już uzgodnionych co do zasady w memorandum paryskim. Obejmują one (i) punkty ważne stosowane w odniesieniu do niektórych rodzajów statków oraz (ii) mechanizm audytu IMO, który nie jest już systemem dobrowolnym, ale został zastąpiony współczynnikiem ważenia w celu uwzględnienia, czy dane państwo bandery ratyfikowało konwencje międzynarodowe.

Profil ryzyka statku został również zmieniony w przypadku statków towarowych i pasażerskich o pojemności brutto wynoszącej ponad 5 000 (które uznaje się za najbardziej zanieczyszczające), w odniesieniu do których w profilu tym będzie uwzględniany wskaźnik intensywności emisji dwutlenku węgla IMO danego statku. W przypadku wszystkich statków kwalifikujących się do kontroli przeprowadzanej przez państwo portu profil ryzyka dostosowuje współczynnik ważenia w celu przyznania większej wagi brakom związanym z ochroną środowiska (MARPOL, Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami i Międzynarodowa konwencja o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach) odnotowanym w odniesieniu do danego statku podczas poprzednich inspekcji w ramach PSC przeprowadzonych w regionie podlegającym memorandum paryskiemu. Ponownie zapisane braki i zatrzymania są powiązane wyłącznie z konwencjami międzynarodowymi (tzw. odpowiednimi instrumentami), tak aby zmieniony profil ryzyka statku miał zastosowanie w całym regionie podlegającym memorandum paryskiemu, a nie tylko w państwach członkowskich UE. Dodany zostanie także parametr zachęcający państwa bandery statków kwalifikujących się do PSC do korzystania z elektronicznych świadectw.

### ***Świadectwa***

W pkt 26 zaktualizowano wykazy świadectw ustawowych i innych dokumentów w załączniku IV, które należy sprawdzić podczas inspekcji zgodnie z wymogami IMO uzgodnionymi wcześniej w memorandum paryskim.

### ***Procedury i wytyczne dotyczące inspekcji***

Aby zapewnić aktualny i zharmonizowany system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w całej Unii, w pkt 26 zaktualizowano załącznik VI odnoszący się do wytycznych i instrukcji dotyczących inspekcji zawartych w memorandum paryskim, których należy przestrzegać podczas inspekcji.

### ***Odmowa dostępu***

W pkt 28 zaktualizowano załącznik VIII dotyczący procedur odmowy (zakazu) dostępu, o których mowa w art. 16, aby dostosować je do zmian już uzgodnionych w memorandum paryskim.

2023/0165 (COD)

Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zmieniająca dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>23</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>24</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE<sup>25</sup> 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.
- (2) Podstawę dyrektywy 2009/16/WE stanowi istniejąca wcześniej dobrowolna struktura międzyrządowa Memorandum paryskiego w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (memorandum paryskie) oraz pojęcia wspólnego ciężaru związanego z inspekcjami, opartego na analizie ryzyka wyznaczania statków do inspekcji i zharmonizowanych inspekcji, a także dzielenie się wynikami inspekcji.
- (3) Od czasu wejścia w życie dyrektywy 2009/16/WE nastąpiły zmiany w międzynarodowym otoczeniu regulacyjnym (w szczególności w memorandum paryskim i Międzynarodowej

---

<sup>23</sup> Dz.U. C z , s. .

<sup>24</sup> Dz.U. C z , s. .

<sup>25</sup> Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57.

Organizacji Morskiej) oraz miał miejsce postęp technologiczny. Należy wziąć pod uwagę te zmiany, a także doświadczenia zdobyte w trakcie wykonywania dyrektywy 2009/16/WE.

- (4) Od 2011 r. państwa członkowskie ratyfikowały szereg konwencji międzynarodowych, które weszły w życie. Do konwencji tych należy Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (konwencja BWM 2004) oraz Międzynarodowa konwencja o usuwaniu wraków (konwencja z Nairobi). W związku z tym należy włączyć je do wykazu konwencji objętych dyrektywą 2009/16/WE, aby umożliwić ich egzekwowanie w ramach systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.
- (5) W celu umożliwienia działania aktualnego i zharmonizowanego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu konieczne jest zapewnienie szybszego sposobu aktualizacji wykazu konwencji międzynarodowych egzekwowanych w ramach takiej kontroli bez konieczności zmiany całej dyrektywy. W związku z tym po wejściu w życie konwencji międzynarodowej – co oznacza, że osiągnęła ona uzgodniony poziom ratyfikacji – oraz po przyjęciu jej przez członków memorandum paryskiego jako odpowiedniego instrumentu Komisja powinna zaktualizować wykaz konwencji w dyrektywie.
- (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.
- (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.
- (8) Za pomocą mechanizmu sprawiedliwego udziału zapewnia się podział ciężaru związanego z inspekcjami między państwa członkowskie memorandum paryskiego. Każdemu państwu członkowskiemu przydzielana jest określona liczba inspekcji – jego zobowiązanie inspekcyjne lub „sprawiedliwy udział” – do przeprowadzenia każdego roku. Kwalifikowalność do inspekcji zależy przede wszystkim od czasu, jaki upłynął od ostatniej inspekcji. Statki o priorytecie II można poddać inspekcji, podczas gdy statki o priorytecie I należy poddać inspekcji.
- (9) Państwa członkowskie mogą nie przeprowadzić pewnej liczby inspekcji „priorytetowych” i nadal wypełnić swoje zobowiązanie inspekcyjne. W przypadku niektórych państw członkowskich liczba zawinięć statków, które faktycznie mają miejsce w danym roku, może

jednak przekraczać przydzielone zobowiązanie inspekcyjne lub być od niego mniejsza. Alternatywna metoda wypełniania obowiązku sprawiedliwego udziału w odniesieniu do tych (nadmiernie lub niedostatecznie obciążonych) państw członkowskich została uznana za nieelastyczną, dlatego konieczne jest dostosowanie odpowiednich przepisów do zmienionych postanowień memorandum paryskiego.

- (10) Państwa członkowskie mogą także odroczyć inspekcje statków w określonych okolicznościach, pod warunkiem że dany statek zostanie poddany inspekcji w następnym porcie zawinięcia lub w ciągu 15 dni, a możliwość tę zmodyfikowano tak, by mogły z niej skorzystać wszystkie państwa członkowskie. Niektóre kategorie statków, które postrzega się jako stwarzające większe ryzyko i które w związku z tym kwalifikują się do rozszerzonej inspekcji, są zobowiązane do powiadomienia o przewidywanym czasie przybycia do portu z 72-godzinnym wyprzedzeniem. Po kilku latach stwierdzono jednak, że obowiązek ten jest zbyt uciążliwy dla armatorów i nie wnosi żadnej wartości dodanej, ponieważ organy krajowe mają już łatwiejszy dostęp do wymaganych informacji w bazie danych THETIS. Na tej podstawie w memorandum paryskim zniesiono obowiązek zgłoszenia poprzedzającego wejście, w związku z czym należy odpowiednio dostosować dyrektywę 2009/16/WE.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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 i zmianę kwalifikacji oficerów kontroli państwa portu oraz stale rozwijać ich szkolenia.

- (15) Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE<sup>26</sup> 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 poświadczanie, 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.
- (16) W celu umożliwienia aktualnego stosowania przepisów niniejszej dyrektywy gwarantującego wypełnienie przez państwa członkowskie ich zobowiązań wynikających z prawa międzynarodowego zgodnie z niniejszą dyrektywą, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do aktualizowania konwencji objętych zakresem dyrektywy 2009/16/WE oraz zmiany wykazu procedur i wytycznych dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu przyjętych za pośrednictwem memorandum paryskiego. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja przeprowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa<sup>27</sup>. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (17) W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrażania przepisów dyrektywy 2009/16/WE dotyczących wykazu konwencji objętych jej zakresem, dobrowolnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich o długości całkowitej powyżej 24 metrów, warunków stosowania załącznika VII dotyczącego rozszerzonej inspekcji, jednolitego zestawu wytycznych i procedur dotyczących bezpieczeństwa i ochrony, a także wymagań dotyczących elektronicznych świadectw, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>28</sup>.
- (18) W celu poprawy jakości inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu na obszarach morskich w pobliżu UE zachęca się wszystkie kwalifikujące się państwa członkowskie do przystąpienia do memorandum śródziemnomorskiego w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (memorandum śródziemnomorskie).

---

<sup>26</sup> 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).

<sup>27</sup> Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

<sup>28</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (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.
- (20) Ponieważ cele tej dyrektywy nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie z powodu międzynarodowego charakteru transportu morskiego, natomiast ze względu na efekty sieciowe wspólnego działania państw członkowskich możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (21) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2009/16/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

### *Artykuł 1*

#### **Zmiany w dyrektywie 2009/16/WE**

W dyrektywie 2009/16/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
  - a) w pkt 1 dodaje się lit. l) i m) w brzmieniu:
    - „l) Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (konwencja BWM 2004);
    - m) Międzynarodowa konwencja o usuwaniu wraków (konwencja z Nairobi).”;
  - b) uchyla się pkt 3;
- 2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:
  - a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
    - „4. Statki rybackie o długości całkowitej poniżej 24 metrów, okręty wojenne, okręty pomocnicze, statki drewniane o prostej konstrukcji, statki rządowe używane do celów niekomercyjnych oraz jachty turystyczne niezajmujące się handlem są wyłączone z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy.”;
  - b) dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„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. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 2.”;

3) w art. 5 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Inspekcje statków o priorytecie II przeprowadzone przez państwa członkowskie, gdy ich roczne zobowiązanie inspekcyjne zostało przekroczone o ponad 150 %, nie są uwzględniane przy obliczaniu rocznego zobowiązania inspekcyjnego państw członkowskich będących stronami memorandum paryskiego.”;

4) art. 6 otrzymuje brzmienie:

#### *„Artykuł 6*

#### **Sposoby wypełniania zobowiązań inspekcyjnych**

Państwo członkowskie, które nie jest w stanie przeprowadzić inspekcji wymaganych zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. a), spełnia wymogi tego artykułu, jeżeli liczba nieprzeprowadzonych inspekcji nie przekracza 10 % całkowitej liczby statków o priorytecie I zawijających do jego portów i kotwicowisk, niezależnie od ich profilu ryzyka.

Niezależnie od wartości procentowych nieprzeprowadzonych inspekcji, o których mowa w akapicie pierwszym, państwa członkowskie nadają pierwszeństwo inspekcji statków, które – zgodnie z informacjami pochodzącymi z bazy danych wyników inspekcji – rzadko zawijają do portów Unii.

Niezależnie od wartości procentowych nieprzeprowadzonych inspekcji, o których mowa w akapicie pierwszym, w odniesieniu do statków o priorytecie I zawijających do kotwicowisk, państwa członkowskie nadają pierwszeństwo inspekcjom statków o wysokim profilu ryzyka, które – zgodnie z informacjami pochodzącymi z bazy danych inspekcji – rzadko zawijają do portów Unii.”;

5) art. 7 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Państwo członkowskie, w którym łączna liczba zawinięć do portu statków o priorytecie I i II jest niższa od 150 % jego udziału w łącznej liczbie inspekcji, o którym mowa w art. 5 ust. 2 lit. b), uznaje się za wypełniające swoje roczne zobowiązanie inspekcyjne, jeżeli przeprowadza dwie trzecie inspekcji statków o priorytecie I i II z łącznej liczby statków o priorytecie I i II zawijających do portów i kotwicowisk tego państwa.”;

6) w art. 8 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

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

- a) jeżeli inspekcja może zostać przeprowadzona podczas następnego zawinięcia tego statku do portu, w tym samym państwie członkowskim, o ile w międzyczasie statek ten nie zawija do żadnego innego portu w obrębie Unii lub w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, a odroczenie nie przekracza 15 dni; lub
- b) jeżeli inspekcja może zostać przeprowadzona w innym porcie w obrębie Wspólnoty lub w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, do którego statek ten zawija w terminie do 15 dni, o ile państwo, w którym znajduje się ten port, zgodzi się uprzednio na przeprowadzenie inspekcji.

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

- a) w opinii właściwego organu przeprowadzenie inspekcji stanowiłoby ryzyko dla bezpieczeństwa inspektorów, statku, jego załogi lub portu, lub też środowiska morskiego; lub
- b) statek zawija do portu wyłącznie w porze nocnej (o której mowa w art. 2 pkt 10). W takim wypadku państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia, aby na statkach zawijających do portu regularnie w porze nocnej były przeprowadzane inspekcje.”;

7) dodaje się art. 8a w brzmieniu:

*„Artykuł 8a*

**Siła wyższa**

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.”;

8) uchyla się art. 9;

9) w art. 10 ust. 2 dodaje się, co następuje:

„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.”;

10) art. 14 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Rozszerzoną inspekcję przeprowadza co najmniej dwóch oficerów kontroli państwa portu. Zakres rozszerzonej inspekcji, w tym obszary ryzyka, jakie mają zostać objęte, określony został w załączniku VII. Komisja przyjmuje, w drodze aktów wykonawczych,

szczegółowe środki mające na celu zapewnienie jednolitych warunków stosowania załącznika VII. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 2.”;

11) art. 14a ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Art. 11 lit. a) i art. 14 nie mają zastosowania do statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej poddanych inspekcji zgodnie z niniejszym artykułem.”;

12) w art. 16 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwo członkowskie odmawia dostępu do swoich portów i kotwicowisk każdemu statkowi, który:

- pływa pod banderą państwa, które znajduje się na liście związanej z niskim poziomem działalności przyjętej zgodnie z memorandum paryskim na podstawie informacji zapisanych w bazie danych wyników inspekcji i publikowanej corocznie przez Komisję, oraz został zatrzymany więcej niż dwukrotnie w ciągu ostatnich 36 miesięcy w porcie lub na kotwicowisku państwa członkowskiego lub państwa sygnatariusza memorandum paryskiego, lub
- pływa pod banderą państwa, które znajduje się na liście związanej z wysokim lub średnim poziomem działalności przyjętej zgodnie z memorandum paryskim na podstawie informacji zapisanych w bazie danych wyników inspekcji i publikowanej corocznie przez Komisję, oraz został zatrzymany więcej niż dwukrotnie w ciągu ostatnich 24 miesięcy w porcie lub na kotwicowisku państwa członkowskiego lub państwa sygnatariusza memorandum paryskiego.

Akapit pierwszy niniejszego artykułu nie ma zastosowania do sytuacji, o których mowa w art. 21 ust. 6.

Decyzję o odmowie dostępu stosuje się od chwili, gdy statek opuścił port lub kotwicowisko, w którym lub na którym został zatrzymany po raz trzeci i w którym lub na którym wydano decyzję o odmowie dostępu.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Każde kolejne zatrzymanie w porcie lub kotwicowisku w obrębie Unii prowadzi do wydania decyzji o odmowie dostępu na czas nieokreślony do każdego portu lub kotwicowiska w Unii. Taka trzecia decyzja o odmowie dostępu na czas nieokreślony może zostać cofnięta po upływie okresu 24 miesięcy od jej wydania, wyłącznie jeżeli:

- a) certyfikaty ustawowe i świadectwa klasy statku zostały wydane przez organizację lub organizacje uznane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009<sup>29</sup>,
- b) statek jest zarządzany przez przedsiębiorstwo o wysokim poziomie działalności zgodnie z załącznikiem I część 1 sekcja 1, oraz
- statek spełnia warunki wymienione w załączniku VIII pkt 3–9.

Jakikolwiek statek niespełniający kryteriów określonych w niniejszym ustępie po upływie 24 miesięcy po wydaniu nakazu otrzymuje stałą odmowę dostępu do jakiegokolwiek portu i kotwiczowiska w Unii.”;

- c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Jakikolwiek późniejsze zatrzymanie statku pływającego pod banderą państwa wymienionego na liście związanej ze średnim lub niskim poziomem działalności, opublikowanej w sprawozdaniu rocznym na podstawie memorandum paryskiego, w porcie lub kotwiczowisku w Unii po trzeciej odmowie dostępu powinno prowadzić do stałej odmowy dostępu do jakiegokolwiek portu i kotwiczowiska w Unii.”;

- d) dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Jeżeli statek pływający pod banderą państwa wymienionego na liście związanej z wysokim poziomem działalności zostanie zatrzymany w porcie lub kotwiczowisku po trzeciej lub każdej kolejnej odmowie dostępu, a w czasie pierwszego następnego bezpośredniego działania w płaszczyźnie statek/port w porcie UE certyfikaty ustawowe i świadectwa klasy statku zostały wydane przez organizację lub organizacje uznane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 391/2009 oraz przedstawiono dowody, że przed wydaniem takich certyfikatów i świadectw odbyła się wizytacja na pokładzie statku przeprowadzona przez instytucję klasyfikacyjną, statkowi odmawia się dostępu do jakiegokolwiek portu lub kotwiczowiska na okres 24 miesięcy.

Jeśli w czasie pierwszego bezpośredniego działania w płaszczyźnie statek/port certyfikaty ustawowe lub świadectwa klasy statku nie zostały wydane przez organizację lub organizacje uznane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 391/2009, danemu statkowi na stałe odmawia się dostępu do jakiegokolwiek portu i kotwiczowiska.”;

- 13) art. 21 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Państwa członkowskie podejmują działania w celu zapewnienia, aby we wszystkich portach lub kotwiczowiskach na terytorium Unii odmawiało się dostępu statkom, o których mowa w ust. 1, wypływającym na morze, które:

- a) nie zastosowały się do warunków określonych przez właściwy organ któregośkolwiek państwa członkowskiego w porcie inspekcji; lub

<sup>29</sup> „Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 11).”;

- b) nie spełniają obowiązujących wymagań określonych w konwencjach poprzez niestawienie się w wyznaczonej stoczni remontowej.

Taka decyzja o odmowie dostępu zostaje cofnięta po upływie okresu 12 miesięcy. Decyzja o odmowie dostępu ma zastosowanie od daty wydania.

Przedmiotowa odmowa zostaje utrzymana do czasu, kiedy właściciel lub armator statku dostarczy dowodów przekonujących właściwy organ państwa członkowskiego, w którym statek uznano za wadliwy, o tym, że statek całkowicie spełnia wszystkie obowiązujące wymagania określone w konwencjach.”;

- 14) art. 22 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. 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 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.”;

- 15) w art. 24 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Państwa członkowskie przyjmują właściwe środki w celu zapewnienia, aby informacje dotyczące aktualnego czasu przybycia i wypłynięcia każdego statku zawijającego do ich portów i kotwicowisk, wraz z identyfikatorem danego portu, były przekazywane w ciągu trzech godzin od wypłynięcia do bazy danych inspekcji poprzez unijny system wymiany informacji morskich »SafeSeaNet«, o którym mowa w art. 3 lit. s) dyrektywy 2002/59/WE. Po przekazaniu takich informacji do bazy danych inspekcji poprzez SafeSeaNet państwa członkowskie są zwolnione z przekazywania danych zgodnie z załącznikiem XIV do niniejszej dyrektywy, pkt 1.2 i 2 lit. a) i b).”;

- b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje dotyczące inspekcji przeprowadzonych zgodnie z niniejszą dyrektywą były przekazywane do bazy danych wyników inspekcji natychmiast po zakończeniu protokołu z inspekcji lub wycofaniu nakazu zatrzymania.

Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje przekazane do bazy danych wyników inspekcji były potwierdzane w terminie 72 godzin do celów ich publikacji. Protokół inspekcji zostanie zatwierdzony przed jego przesłaniem do bazy danych przez

inspektora kontroli państwa portu nienależącego do zespołu, który przeprowadził daną inspekcję.”;

16) dodano art. 24a w brzmieniu:

#### *„Artykuł 24a*

### **Elektroniczne świadectwa**

„1. Komisja, w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi, przyjmuje akty wykonawcze określające specyfikacje funkcjonalne i techniczne zharmonizowanego interfejsu sprawozdawczości, narzędzia walidacji oraz centralnego repozytorium/baz danych na potrzeby elektronicznych wersji certyfikatów, wymienionych w załączniku IV i o których mowa w art. 13 pkt 1. Przedmiotowe akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 2.

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.

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.

4. Państwo członkowskie jest odpowiedzialne za zapewnienie przekazywania elementów danych zgodnie z obowiązującymi wymogami prawnymi i technicznymi. Państwo członkowskie pozostaje odpowiedzialne za dane oraz ważność informacji i certyfikatów, a także za aktualizację wszelkich informacji, które uległy zmianie po przekazaniu do centralnej bazy danych.”;

17) art. 25 otrzymuje brzmienie:

#### *„Artykuł 25*

### **Wymiana informacji i współpraca**

Każde państwo członkowskie zapewnia, aby jego władze lub organy portowe oraz inne odpowiednie władze lub organy dostarczały właściwemu organowi kontroli przeprowadzanej przez państwo portu następujące rodzaje informacji, które znajdują się w ich posiadaniu:

a) informacje dotyczące statków, które nie wywiązały się z obowiązku zgłoszenia wszelkich informacji wymaganych niniejszą dyrektywą, dyrektywą 2002/59/WE oraz dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883<sup>30</sup>, a także, w stosownych przypadkach, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego

<sup>30</sup> „Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urzędzeń do odbioru odpadów ze statków (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 116)”.

i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych,

- b) informacje dotyczące statków, które wypłynęły na morze, nie spełniwszy warunków art. 7 dyrektywy (UE) 2019/883 w sprawie portowych urzędów do odbioru odpadów,
- c) informacje dotyczące statków, którym ze względów bezpieczeństwa odmówiono wejścia do portu lub z niego wydalono,

informacje dotyczące widocznych anomalii zgodnie z art. 23.”;

- 18) art. 30 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 30*

### **Monitorowanie zgodności i działalności państw członkowskich**

W celu zapewnienia skutecznego wdrożenia niniejszej dyrektywy oraz w celu monitorowania ogólnego funkcjonowania unijnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu zgodnie z art. 2 lit. b) ppkt (i) rozporządzenia (WE) nr 1406/2002 Komisja gromadzi konieczne informacje i przeprowadza wizytacje w państwach członkowskich.

Każde państwo członkowskie opracowuje, wdraża i utrzymuje system zarządzania jakością w odniesieniu do operacyjnych aspektów działań związanych z państwem portu prowadzonych przez administrację. Taki system zarządzania jakością jest certyfikowany zgodnie z obowiązującymi międzynarodowymi normami jakości.”;

- 19) art. 30a otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 30a*

### **Akty delegowane**

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 30b, aby zmienić art. 2 pkt 1 w celu zmiany wykazu konwencji określonych w art. 2 pkt 1, gdy takie konwencje zostaną przyjęte jako odpowiedni instrument za pośrednictwem memorandum paryskiego, oraz do zmiany załącznika VI w celu dodania lub aktualizacji wykazu procedur i wytycznych dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu przyjętych za pośrednictwem memorandum paryskiego, określonych we wspomnianym załączniku.”;

- 20) w art. 31 dodaje się, co następuje:

„4. Zmiany w odpowiednich instrumentach wymienionych w art. 2 pkt 1 mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.”;

- 21) art. 33 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 33*

**Przepisy wykonawcze**

Ustanawiając przepisy wykonawcze, o których mowa w art. 2 pkt 2, art. 3 ust. 4a, art. 10 ust. 3, art. 10 ust. 4, art. 14 ust. 4, art. 15 ust. 3, art. 18a ust. 7, art. 23 ust. 5, art. 24a ust. 6 i art. 27 zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 31 ust. 2, Komisja dokłada szczególnych starań, by przepisy te uwzględniały wiedzę fachową i doświadczenia zdobyte dzięki systemowi inspekcji w Unii i opierały się na doświadczeniach w ramach memorandum paryskiego.”;

- 22) art. 35 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 35*

**Przegląd wprowadzania w życie**

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.”;

- 23) w załączniku I wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszej dyrektywy;
- 24) załącznik II zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku II do niniejszej dyrektywy;
- 25) uchyla się załącznik III;
- 26) załącznik IV zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku III do niniejszej dyrektywy;
- 27) załącznik V zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku IV do niniejszej dyrektywy;
- 28) załącznik VIII zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku V do niniejszej dyrektywy.

*Artykuł 2*

**Transpozycja**

1. Do dnia [Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę: *jeden rok od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej*] państwa członkowskie przyjmują i publikują przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Państwa te bezzwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

*Artykuł 3*

**Wejście w życie**

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

*Artykuł 4*

**Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodnicząca*

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący*

## OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI – „AGENCJE”

### 1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

#### 1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu

#### 1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Mobilność i transport – bezpieczeństwo na morzu

#### 1.3. Wniosek dotyczy

nowego działania

nowego działania, będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego<sup>31</sup>

przedłużenia bieżącego działania

połączenia co najmniej jednego działania pod kątem innego/nowego działania

#### 1.4. Cel(e)

##### 1.4.1. Cel(e) ogólny(e)

Celem ogólnym zmiany dyrektywy 2009/16/WE jest utrzymanie równych warunków działania i unikanie zakłóceń na rynku, zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa na morzu oraz zagwarantowanie zapobiegania zanieczyszczeniu morza. Zmiana ma przyczynić się także do realizacji celu zrównoważonego rozwoju nr 3 („Zapewnić wszystkim ludziom w każdym wieku zdrowe życie oraz promować dobrobyt”) oraz celu zrównoważonego rozwoju nr 14 („Chronić oceany, morza i zasoby morskie oraz wykorzystywać je w sposób zrównoważony”).

##### 1.4.2. Cel(e) szczegółowy(e)

Cele szczegółowe tej zmiany są następujące:

dostosowanie przepisów UE do nowych międzynarodowych przepisów i procedur, czy to na poziomie IMO/MOP, czy memorandum paryskiego;

ochrona statków rybackich, ich załóg i środowiska;

zapewnienie większego wykorzystania rozwiązań cyfrowych;

<sup>31</sup> O którym mowa w art. 58 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

zapewnienie skutecznego i zharmonizowanego podejścia do inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

### 1.4.3. *Oczekiwane wyniki i wpływ*

*Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.*

Oczekuje się, że wniosek pozwoli zagwarantować zharmonizowany i wysoki poziom bezpieczeństwa kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w całej Unii oraz posłuży do wprowadzenia systemu cyfrowego w celu zwiększenia skuteczności inspekcji przez lepsze ukierunkowanie na ryzyko związane ze statkami, lepiej przygotowane inspekcje oraz łatwiejszą i szybszą wymianę istotnych informacji. Oczekuje się również zwiększenia znaczenia przywiązywanego do aspektów środowiskowych kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

Oczekuje się także, że wniosek zwiększy ochronę statków rybackich, ich załóg i środowiska, co spowoduje zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i rannych, jak również strat paliwa bunkrowego na morzu.

### 1.4.4. *Wskaźniki dotyczące realizacji celów*

*Należy wskazać wskaźniki stosowane do monitorowania postępów i osiągnięć.*

Skuteczność proponowanej dyrektywy w odniesieniu do celu szczegółowego nr 1 zostanie określona na podstawie analizy horyzontalnej przeprowadzonej przez EMSA i dyskusji na warsztatach.

Skuteczność proponowanej dyrektywy w odniesieniu do celu szczegółowego nr 2 zostanie określona na podstawie liczby inspekcji większych statków rybackich (powyżej 24 metrów) oraz sprawozdań przesłanych do bazy danych THETIS dotyczącej wyznaczania i protokołów inspekcji, a także liczby braków lub zatrzymań odnotowanych w odniesieniu do tego rodzaju statków zawijających do portów UE.

Skuteczność proponowanej dyrektywy w odniesieniu do celu szczegółowego nr 3 zostanie określona na podstawie informacji przesłanych do THETIS. Liczby elektronicznych świadectw przesłanych przez państwa bandery do narzędzia walidacji EMSA i centralnego repozytorium, a także liczby inspekcji, które obejmowały elektroniczne świadectwa.

Skuteczność proponowanej dyrektywy w odniesieniu do celu szczegółowego nr 4 zostanie określona na podstawie wyników corocznych audytów systemu zarządzania jakością, które zostaną udostępnione Komisji, liczby inspekcji przeprowadzonych przez więcej niż jednego inspektora oraz liczby protokołów inspekcji zatwierdzonych przez osobę inną niż inspektor przeprowadzający daną inspekcję, a także liczby postępowań w sprawie naruszeń przepisów prawa w kolejnych latach.

## 1.5. **Uzasadnienie wniosku/inicjatywy**

### 1.5.1. *Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy*

EMSA będzie zobowiązana do organizowania szkoleń dla oficerów kontroli państwa portu w odniesieniu do dużych statków rybackich ze szczególnym uwzględnieniem odpowiednich wytycznych UE oraz do opracowania odpowiednich kursów. EMSA będzie również

zobowiązana do opracowania modułu THETIS dotyczącego statków rybackich oraz wspólnego programu nauczania w zakresie kontroli statków rybackich przeprowadzanej przez państwo portu, który obejmie wszystkie odpowiednie instrukcje i wytyczne.

Agencja będzie zobowiązana do organizowania szkoleń dla oficerów kontroli państwa portu w zakresie korzystania z elektronicznych świadectw ustawowych i będzie musiała opracować narzędzie walidacji i repozytorium.

EMSA będzie zobowiązana do opracowania lepszych narzędzi szkoleniowych/budowania zdolności dla oficerów kontroli państwa portu w zakresie nowych technologii, w tym między innymi paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, które są szczególnie istotne w świetle pakietu „Gotowi na 55”, oraz automatyzacji, poprzez ulepszenie internetowych narzędzi szkoleniowych EMSA i zatrudnienie ekspertów.

Do 2025 r. potrzebne będą 2 ekwiwalenty pełnego czasu pracy, aby wspierać zadania EMSA w zakresie opracowywania narzędzi.

- 1.5.2. *Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tego punktu „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaaby wytworzona przez same państwa członkowskie.*

Przyczyny działania na poziomie europejskim (ex ante)

Działania UE w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego pozwalają zapewnić zharmonizowane stosowanie standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska oraz ograniczyć wszelką przewagę konkurencyjną przez zniechęcenie właścicieli statków lub państw bandery, które mogą próbować uzyskać taką przewagę, nie przestrzegając ściśle zasad i standardów określonych w konwencjach międzynarodowych. Włączenie procedur i narzędzi z memorandum paryskiego do prawodawstwa europejskiego czyni je zaskarżalnymi przed Trybunałem Sprawiedliwości oraz zapewnia ich jednolite egzekwowanie w Unii.

Oczekiwana wygenerowana unijna wartość dodana (ex post)

Interwencja na poziomie UE przyniosła korzyści, których nie udało się osiągnąć na poziomie krajowym lub tylko na poziomie IMO lub memorandum paryskiego. Unijna wartość dodana interwencji w sektorze pod względem jej skuteczności, wydajności i synergii, które przynosi. Dyrektywa umożliwia dostosowanie przepisów UE do regulacji IMO i prowadzi do zharmonizowanej sprawozdawczości w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. W odniesieniu do większych statków rybackich przykład memorandum paryskiego i dyrektywy mającej zastosowanie do komercyjnych statków transportowych pokazuje, że tylko zharmonizowane procedury i wspólne kryteria PSC w odniesieniu do tych statków mogą rozwiązać tę kwestię. Niedostosowanie dyrektywy zniwelowałoby synergiczne korzyści uzyskane dzięki jej wdrożeniu.

- 1.5.3. *Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań*

W ocenie *ex post* i ocenie adekwatności dotyczącej transportu morskiego w ramach REFIT z 2018 r. stwierdzono, że dyrektywa PSC wnosi wartość dodaną, łącząc ramy PSC

z mechanizmem egzekwowania prawa, aby zapewnić prawidłowe i spójne wdrażanie w państwach członkowskich. Spowodowało to presję na osiąganie wyników i nieustanne doskonalenie, a tym samym lepszą alokację zasobów na poziomie państw członkowskich na potrzeby PSC. W ocenie stwierdzono, że dyrektywa PSC przyczyniła się do osiągnięcia zamierzonych celów dotyczących poprawy bezpieczeństwa morskiego, ochrony morskiej, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz zapewnienia lepszych warunków pracy i życia na statku.

Pomoc EMSA stanowiła wsparcie na rzecz unijnego systemu PSC pod istotnymi względami. W ocenie podkreślono znaczenie bazy danych THETIS. Ponad dwie trzecie państw członkowskich UE/EOG przeprowadzających inspekcje w ramach PSC korzysta wyłącznie z THETIS, aby podjąć decyzję o wyborze statków do inspekcji. Za niezwykle istotne uznano również rolę EMSA w zarządzaniu i aktualizowaniu THETIS, a także zapewnianie przez Agencję szkolenia inspektorów z myślą o harmonizacji inspekcji wdrażania w całym regionie podlegającym memorandum paryskiemu. W podobnym duchu w ocenie adekwatności dotyczącej transportu morskiego wskazano na szereg możliwych ulepszeń w zakresie PSC.

Wyniki oceny *ex post* zostały przedstawione w ocenie skutków towarzyszącej niniejszej inicjatywie, podsumowanej w załączniku V.

#### 1.5.4. *Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami*

Proponowana zmiana jest głównym wynikiem komunikatu Komisji w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, w którym przedstawiono wizję UE dotyczącą przyszłego systemu transportu. W strategii ogłoszono, że w 2021 r. Komisja planuje rozpocząć szeroko zakrojony przegląd obowiązującego prawodawstwa w zakresie obowiązków państwa bandery, kontroli przeprowadzanej przez państwo portu i badania wypadków (w ramach inicjatywy przewodniej 10 – Poprawa bezpieczeństwa i ochrony transportu).

Proponowana zmiana stworzy synergię z innymi elementami unijnych ram regulacyjnych, w szczególności z dyrektywą 2009/18/WE regulującą dochodzenia w sprawach wypadków i dyrektywą 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery.

Wniosek jest zgodny z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi, chociaż będzie wymagał przeprogramowania w ramach działu 1 w odniesieniu do rocznego wkładu na rzecz EMSA (potrącenie budżetowe w postaci kompensacyjnego obniżenia wydatków zaprogramowanych w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – Transport (02 03 01)). Wpływ niniejszego wniosku na budżet został już uwzględniony w budżecie przeznaczonym na potrzeby wniosku Komisji dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1406/2002.

Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

1.5.5. *Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym zakresu przegrupowania środków*

Wpływ niniejszej inicjatywy na budżet odnosi się do dodatkowych zasobów wymaganych ze względu na coraz większą rolę EMSA we wspieraniu oficerów kontroli państwa portu (tj. w odniesieniu do dużych statków rybackich – zorganizowania szkoleń i opracowania modułu THETIS oraz wspólnego programu nauczania, w odniesieniu do elektronicznych świadectw – opracowania narzędzia walidacji i repozytorium oraz opracowania ulepszonych narzędzi szkoleniowych/rozwoju zdolności w zakresie nowych technologii, w tym między innymi paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz automatyzacji) na podstawie wnioskowanej dyrektywy. Są to nowe zadania dla EMSA, które zyskają charakter stały, natomiast istniejące zadania nie ulegną ograniczeniu ani częściowemu zniesieniu. Dodatkowemu zapotrzebowaniu na zasoby ludzkie nie można sprostać poprzez przegrupowanie, zaś dodatkowe potrzeby budżetowe zostaną zaspokojone dzięki kompensacji w ramach istniejących programów zarządzanych przez DG MOVE zgodnie z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi.

Wzrost środków dla EMSA zostanie zrekompensowany przez wyrównawcze zmniejszenie zaprogramowanych wydatków w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – Transport (02 03 01). Wpływ niniejszego wniosku na budżet został już uwzględniony w budżecie przeznaczonym na potrzeby wniosku Komisji dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1406/2002.

Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

## 1.6. Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy

### Ograniczony czas trwania

- Okres trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.
- Okres trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r.

### Nieograniczony czas trwania

- Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od RRRR r. do RRRR r. *[nie dotyczy]*
- po którym następuje faza operacyjna.

## 1.7. Planowane metody wykonania budżetu<sup>32</sup>

### Bezpośrednie zarządzanie przez Komisję za pośrednictwem

- agencji wykonawczych

### Zarządzanie dzielone z państwami członkowskimi

### Zarządzanie pośrednie poprzez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

- organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (należy wyszczególnić);
- EBI oraz Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu;
- organom, o których mowa w art. 70 i 71;
- organom prawa publicznego;
- podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, o ile są im zapewnione odpowiednie gwarancje finansowe;
- podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego i zapewniono odpowiednie gwarancje finansowe;
- podmiotom lub osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym.

Uwagi

---

<sup>32</sup> Szczegóły dotyczące metod wykonania budżetu oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na stronie BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

Zarządzanie proponowaną dyrektywą będzie ogólnie prowadzone przez służby Komisji wspomagane, w stosownych przypadkach, przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego.

Państwa członkowskie będą zobowiązane do transpozycji przepisów dyrektywy w odpowiednim terminie.

## 2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

### 2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

*Określić częstotliwość i warunki*

Komisja będzie ogólnie odpowiedzialna za wdrożenie proponowanej dyrektywy, a także za składanie sprawozdań Parlamentowi Europejskiemu i Radzie na temat wykonania i przestrzegania przez państwa członkowskie.

Komisja dysponuje środkami monitorowania wdrażania przepisów dyrektywy w państwach członkowskich i przez państwa członkowskie w czasie zbliżonym do rzeczywistego, ponieważ wyniki inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu należy przesyłać do bazy danych THETIS w ciągu 72 godzin od danej inspekcji. Komisja lub EMSA mogą w ten sposób monitorować bazę danych THETIS w celu zweryfikowania, czy inspekcje są przeprowadzane zgodnie z wymogami i czy protokoły są przesyłane do bazy danych. Wskaźniki te będą także monitorowane w odniesieniu do inspekcji przeprowadzanych na pokładach statków rybackich o długości powyżej 24 metrów przez te państwa członkowskie, które przeprowadzają takie inspekcje.

Komisja lub EMSA mogą skutecznie monitorować postępy państw członkowskich na dany tydzień, a państwa członkowskie wiedzą, że są monitorowane, jeśli dany środek stanie się obowiązkowy. W takim przypadku Komisja może podjąć szybkie działania w celu wyeliminowania wszelkich niedociągnięć, z uwzględnieniem dodatkowego wsparcia technicznego lub szkolenia ze strony EMSA lub wszczęcia przez Komisję postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego.

EMSA, w imieniu Komisji, przeprowadza również wizyty w państwach członkowskich mające na celu weryfikację działań w terenie.

Państwa członkowskie będą musiały mieć system zarządzania jakością w celu certyfikacji, że ich organizacja, polityki, procesy, zasoby i dokumentacja są odpowiednie do osiągnięcia celów. System ten będzie musiał otrzymać certyfikat, a następnie być poddawany audytom co pięć lat. Państwa członkowskie będą musiały udostępniać Komisji lub EMSA wyniki audytów przeprowadzanych przez akredytowany organ, tak aby administracja PSC zachowała certyfikat dotyczący systemu zarządzania jakością.

EMSA przeprowadzi analizę horyzontalną dającą wgląd w to, jak funkcjonuje prawodawstwo, i pozwalającą zidentyfikować luki i sposoby ich zniwelowania, a także składać sprawozdania Komisji i państwom członkowskim, m.in. w drodze dyskusji podczas warsztatów.

Ponadto dziesięć lat po upływie terminu wdrożenia prawodawstwa służby Komisji powinny przeprowadzić ocenę w celu sprawdzenia, w jakim stopniu osiągnięto cele inicjatywy.

## 2.2. System zarządzania i kontroli

### 2.2.1. Uzasadnienie dla systemu zarządzania, mechanizmów finansowania wykonania, warunków płatności i proponowanej strategii kontroli

Komisja będzie ogólnie odpowiedzialna za wdrożenie proponowanej dyrektywy, a także za składanie sprawozdań Parlamentowi Europejskiemu i Radzie na temat jej skuteczności i wykonania. W stosownych przypadkach Komisja będzie wspierana przez EMSA w zakresie świadczenia usług informatycznych i opracowywania narzędzi informatycznych niezbędnych do wykonania przepisów proponowanej dyrektywy dotyczących sprawozdawczości, monitorowania i weryfikacji, a także organizowania szkoleń. Państwa członkowskie będą zobowiązane do dokonania transpozycji dyrektywy do prawa krajowego w terminie wskazanym w dyrektywie. Działania związane z egzekwowaniem przepisów będą prowadzone w ramach kontroli przeprowadzanych przez państwa portu.

### 2.2.2. Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia

Komisja będzie ogólnie odpowiedzialna za wdrożenie proponowanej dyrektywy, a także za składanie sprawozdań Parlamentowi Europejskiemu i Radzie na temat wykonania i przestrzegania przez państwa członkowskie, natomiast Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego będzie odpowiadać za wykonywanie swoich działań i wdrożenie ram kontroli wewnętrznej. Będzie ona zobowiązana do opracowania narzędzi i modułów informatycznych, a także do organizowania szkoleń dla oficerów kontroli państw portu, a państwa członkowskie będą zobowiązane do egzekwowania obowiązujących przepisów.

EMSA ma najlepsze warunki do wykonywania zadań dotyczących sprawozdawczości i oceny zgodności, ponieważ będzie to praca techniczna, wymagająca dużej wiedzy fachowej w zakresie zarządzania danymi, a także dogłębnego zrozumienia złożonych kwestii technicznych związanych z elektronicznymi świadectwami i szkoleniami.

Państwa członkowskie mają największe możliwości egzekwowania proponowanej dyrektywy, w szczególności poprzez dalsze egzekwowanie przeprowadzania kontroli przez państwo portu w sposób zharmonizowany.

DG MOVE będzie stosować niezbędne kontrole zgodnie z przyjętą w 2017 r. strategią nadzoru w sprawie stosunków dyrekcji generalnej z agencjami zdecentralizowanymi i wspólnymi przedsięwzięciami. W ramach strategii DG MOVE monitoruje wskaźniki wykonania budżetu, zalecenia z audytu i kwestie administracyjne. Agencja przedstawia sprawozdanie dwa razy w roku. Kontrole prowadzone w zakresie nadzoru nad Agencją, a także powiązanego z nim zarządzania finansowego i budżetowego są zgodne ze strategią kontroli DG MOVE zaktualizowaną w 2022 r.

Dodatkowe zasoby oddane do dyspozycji EMSA zostaną objęte systemem kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem EMSA, który jest dostosowany do stosownych norm międzynarodowych i obejmuje szczególne rodzaje kontroli mające na celu zapobieganie konfliktom interesów i zapewnienie ochrony sygnalistom.

2.2.3. *Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)*

Zgodnie z proponowaną dyrektywą dodatkowe finansowanie otrzyma jedynie EMSA, która będzie zobowiązana do opracowania narzędzi i modułów informatycznych, a także do organizowania szkoleń krajowych oficerów kontroli państw portu.

EMSA ponosi pełną odpowiedzialność za wykonanie swojego budżetu, natomiast DG MOVE jest odpowiedzialna za regularne wpłacanie składek ustalonych przez władzę budżetową. Prawdopodobne ryzyko błędu przy płatności i przy zamykaniu jest na poziomie podobnym do tego związanego z dopłatami budżetowymi przekazywanymi Agencji.

Nie przewiduje się, aby dodatkowe zadania wynikające z proponowanej zmiany doprowadziły do określonych dodatkowych kontroli. Przewiduje się zatem, że koszt kontroli DG MOVE (mierzony według relacji do wartości zarządzanych funduszy) pozostanie na stałym poziomie.

## 2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

*Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony, np. ze strategii zwalczania nadużyć finansowych.*

Proponowana dyrektywa zawiera szereg przepisów ukierunkowanych w szczególności na zapobieganie nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom. Państwa członkowskie będą musiały mieć system zarządzania jakością w celu certyfikacji, że ich organizacja, polityka, procesy, zasoby i dokumentacja są odpowiednie do osiągnięcia celów. System ten będzie musiał otrzymać certyfikat, a następnie być poddawany audytom co pięć lat. Państwa członkowskie będą musiały udostępniać Komisji lub EMSA wyniki audytów przeprowadzanych przez akredytowany organ, tak aby administracja PSC zachowała certyfikat dotyczący systemu zarządzania jakością. W dyrektywie przewidziano również, że wszystkie protokoły inspekcji w ramach PSC zatwierdza osoba (inny oficer kontroli państwa portu lub osoba nadzorująca) inna niż oficer, który przeprowadził inspekcję, zanim protokół inspekcji zostanie przekazany do bazy danych.

Zgodnie z podejściem Komisji EMSA stosuje zasady zwalczania nadużyć finansowych obowiązujące zdecentralizowane agencje UE. W marcu 2021 r. Agencja przyjęła zaktualizowaną strategię zwalczania nadużyć finansowych opartą na metodyce i wytycznych dotyczących strategii zwalczania nadużyć finansowych przedstawionych przez OLAF, a także na strategii zwalczania nadużyć finansowych DG MOVE. Zapewnia ona ramy obejmujące kwestie zapobiegania nadużyciom finansowym, ich wykrywania i warunków prowadzenia dochodzeń w ich sprawie na poziomie Agencji. EMSA nieustannie dostosowuje i ulepsza swoją politykę i działania w celu propagowania najwyższego poziomu uczciwości pracowników EMSA, wspierania skutecznego zapobiegania ryzyku nadużyć finansowych i jego wykrywania oraz ustanowienia odpowiednich procedur zgłaszania potencjalnych przypadków nadużyć finansowych i postępowania z nimi oraz ich wyników. W 2015 r. EMSA przyjęła ponadto politykę dotyczącą konfliktu interesów mającą zastosowanie do zarządu.

EMSA współpracuje ze służbami Komisji w zakresie kwestii związanych z zapobieganiem nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom. Komisja zapewni kontynuację i zacieśnienie tej współpracy.

## 3. SZACUNKOWY WPLYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

### 3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

- Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych.

Dział wieloletnic	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład
-------------------	-----------------	----------------	-------

h ram finansowy	Numer	Zrózn./niezrózn. <sup>33</sup>	państw EFTA <sup>34</sup>	krajów kandydujących i potencjalnych krajów kandydujących <sup>35</sup>	innych państw trzecich	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel
1	02 10 02	Środki niezróżnicowane	TAK	NIE	NIE	NIE

- Proponowane nowe linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowy	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zrózn./niezrózn.	państw EFTA	krajów kandydujących i potencjalnych krajów kandydujących	innych państw trzecich	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel
	[XX.YY.YY.YY]		TAK/NIE	TAK/NIE	TAK/NIE	TAK/NIE

<sup>33</sup> Środki zróżnicowane/środki niezróżnicowane.

<sup>34</sup> EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu.

<sup>35</sup> Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

### 3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki

#### 3.2.1. Synteza szacunkowego wpływu na wydatki

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

<b>Dział wieloletnich ram finansowych</b>	1	Jednolity rynek, innowacje i gospodarka cyfrowa
---	---	---

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA)			Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028–2034	OGÓLEM
Tytuł 1:	Środki na zobowiązania	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	<b>3,249</b>
	Środki płatności	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	<b>3,249</b>
Tytuł 2:	Środki na zobowiązania	(1a)					
	Środki płatności	(2a)					
Tytuł 3:	Środki na zobowiązania	(3a)	0,068	0,479	0,504	1,778	<b>2,829</b>
	Środki płatności	(3b)	0,068	0,479	0,504	1,778	<b>2,829</b>
<b>OGÓLEM środki dla EMSA</b>	Środki na zobowiązania	=1+1a +3a	0,239	0,821	0,846	4,172	<b>6,078</b>
	Środki płatności	=2+2a +3b	0,239	0,821	0,846	4,172	<b>6,078</b>

Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

<b>Dział wieloletnich ram finansowych</b>	<b>7</b>	„Wydatki administracyjne”
---	----------	---------------------------

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			OGÓŁEM
DYREKCJA GENERALNA: <.....>									
• Zasoby ludzkie									
• Pozostałe wydatki administracyjne									
<b>OGÓŁEM Dyrekcja Generalna</b> <....>	Środki								

<b>OGÓŁEM środki na DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych</b>	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)								
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028–2034	OGÓŁEM
<b>OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 7 wieloletnich ram finansowych</b>	Środki na zobowiązania	0,239	0,821	0,846	4,172	<b>6,078</b>
	Środki na płatności	0,239	0,821	0,846	4,172	<b>6,078</b>

Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

3.2.2. Szacunkowy wpływ na środki EMSA

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej:

kwoty w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Określić cele i produkty ↓			Rok N		Rok N+1		Rok N+2		Rok N+3		Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)						OGÓLEM		
	PRODUKT																		
	Rodzaj <sup>36</sup>	Średni koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba ogółem
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1 <sup>37</sup>																			
- Produkt																			
- Produkt																			
- Produkt																			
Cel szczegółowy nr 1 – suma cząstkowa																			
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 2																			
- Produkt																			
Cel szczegółowy nr 2 – suma cząstkowa																			

<sup>36</sup> Produkty odnoszą się do produktów i usług, które zostaną zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).  
<sup>37</sup> Zgodnie z opisem w pkt 1.4.2. „Cel(e) szczegółowy(e) ...”.

<b>KOSZT OGÓLEM</b>																
---------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

W stosownych przypadkach kwoty odzwierciedlają sumę wkładu Unii na rzecz agencji i innych dochodów agencji (opłat i należności).

### 3.2.3. Szacunkowy wpływ na zasoby ludzkie EMSA

#### 3.2.3.1. Streszczenie

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku). W stosownych przypadkach kwoty odzwierciedlają sumę wkładu Unii na rzecz agencji i innych dochodów agencji (opłat i należności).

	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028–2034	OGÓLEM
--	-------------	-------------	-------------	------------------	--------

Pracownicy zatrudnieni na czas określony (grupy zaszerogowania AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Pracownicy zatrudnieni na czas określony (grupy zaszerogowania AST)					
Personel kontraktowy					
Oddelegowani eksperci krajowi					

<b>OGÓLEM</b>	<b>0,171</b>	<b>0,342</b>	<b>0,342</b>	<b>2,394</b>	<b>3,249</b>
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

Zapotrzebowanie na pracowników (EPC):

	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028–2034	OGÓLEM
--	-------------	-------------	-------------	------------------	--------

Pracownicy zatrudnieni na czas określony (grupy zaszerogowania AD)	2	2	2	2	2
Pracownicy zatrudnieni na czas określony (grupy zaszerogowania AST)					
Personel kontraktowy					

Oddelegowani eksperci krajowi					
-------------------------------	--	--	--	--	--

<b>OGÓLEM</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
---------------	----------	----------	----------	----------	----------

Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

EMSA rozpocznie przygotowania do procesu rekrutacyjnego niezwłocznie po przyjęciu niniejszego wniosku. Koszty oszacowano przy założeniu, że od 1 lipca 2025 r. zatrudnieni zostaną pracownicy świadczący pracę w wymiarze odpowiadającym dwóm EPC. Oznacza to, że w pierwszym roku konieczne będzie pokrycie zaledwie 50 % kosztów związanych z zasobami ludzkimi.

### 3.2.3.2. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie macierzystej DG

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

*Wartości szacunkowe należy wyrazić w pełnych kwotach (lub najwyżej z dokładnością do jednego miejsca po przecinku)*

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
<b>• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)</b>							
20 01 02 01 i 20 01 02 02 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)							
20 01 02 03 (w delegaturach)							
01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe)							
10 01 05 01 (bezpośrednie badania naukowe)							
<b>• Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: EPC)<sup>38</sup></b>							
20 02 01 (CA, SNE, INT)							

<sup>38</sup> CA = personel kontraktowy; LA = personel miejscowy; SNE = oddelegowany ekspert krajowy; INT = personel tymczasowy; JPD = młodszy specjalista w delegaturze.

z globalnej koperty finansowej)								
20 02 03 (CA, LA, SNE, INT i JPD w delegaturach)								
Linia budżetowa (określić) <sup>39</sup>	- w centrali <sup>40</sup>							
	- w delegaturach							
<b>01 01 01 02</b> (CA, SNE, INT – pośrednie badania naukowe)								
10 01 05 02 (CA, SNE, INT – bezpośrednie badania naukowe)								
Inna linia budżetowa (określić)								
<b>OGÓLEM</b>								

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

Opis zadań do wykonania:

Urzednicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	
Personel zewnętrzny	

Opis metody obliczenia kosztów ekwiwalentów pełnego czasu pracy powinien zostać zamieszczony w załączniku V pkt 3.

<sup>39</sup> W ramach podpułapu na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne linie „BA”).

<sup>40</sup> Głównie w odniesieniu do funduszy polityki spójności UE, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW) oraz Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury (EFMRA).

### 3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

- Wniosek/inicjatywa jest zgodny(-a) z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi.
- Wniosek/inicjatywa wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w wieloletnich ramach finansowych.

Zadania przydzielone EMSA będą wymagały przeprogramowania linii budżetowej dotyczącej rocznego wkładu na rzecz Agencji (02 10 02) zgodnie z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi. Wzrost środków dla EMSA zostanie zrekompensowany przez wyrównawcze zmniejszenie zaprogramowanych wydatków w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – Transport (02 03 01) zgodnie z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi. Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

- Wniosek/inicjatywa wymaga zastosowania instrumentu elastyczności lub zmiany wieloletnich ram finansowych<sup>41</sup>.

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając linie budżetowe, których ma on dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

### 3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu

- Wniosek/inicjatywa nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich
- Wniosek/inicjatywa przewiduje współfinansowanie szacowane zgodnie z poniższym:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			Ogółem
Określić organ współfinansujący								
OGÓLEM środki objęte współfinansowaniem								

<sup>41</sup> Zob. art. 12 i 13 rozporządzenia Rady (UE, Euratom) 2020/2093 z dnia 17 grudnia 2020 r. określającego wieloletnie ramy finansowe na lata 2021–2027.

### 3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

- Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody
- Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:
  - wpływ na zasoby własne
  - wpływ na dochody inne

Wskazać, czy dochody są przypisane do linii budżetowej po stronie wydatków

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Linia budżetowa po stronie dochodów	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy <sup>42</sup>					Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3				
Artykuł ...									

W przypadku wpływu na dochody różne „przeznaczone na określony cel” należy wskazać linie budżetowe po stronie wydatków, które ten wpływ obejmie.

Należy określić metodę obliczania wpływu na dochody.

<sup>42</sup> W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 20 % na poczet kosztów poboru.