



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 5 grudnia 2023 r.
(OR. en)

16375/23

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0172(COD)

TRANS 576
MAR 160
OMI 87
IA 347
CODEC 2397

WYNIK PRAC

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Delegacje

Nr poprz. dok.: 15953/23

Nr dok. Kom.: 10103/23

Dotyczy: Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery
– *Podejście ogólne*

Delegacje otrzymują w załączniku *podejście ogólne* w sprawie wyżej wymienionego wniosku, przyjęte przez Radę na jej 3991. posiedzeniu, które odbyło się w dniu 4 grudnia 2023 r.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) Należy zawsze zapewniać bezpieczeństwo unijnej żeglugi morskiej i korzystających z niej obywateli oraz dbać o ochronę środowiska naturalnego.

¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

- 2) Zgodnie z postanowieniami Konwencji ONZ o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS) oraz konwencji, których depozytariuszem jest Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO), państwa będące stronami tych instrumentów prawnych są odpowiedzialne za przyjęcie przepisów i standardów oraz podejmowanie wszystkich innych środków, które mogą być konieczne, aby nadać tym instrumentom pełną moc prawną gwarantującą, że pod względem bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego statek jest zdalny do działania zgodnie z przeznaczeniem.
- 3) Aby zapewnić skuteczność konwencji IMO w Unii, wszystkie państwa członkowskie powinny podjąć w odniesieniu do statków pływających pod ich banderą niezbędne środki w celu wypełnienia obowiązków ustanowionych w tych konwencjach. W tym celu państwa członkowskie powinny skutecznie i stale wywiązywać się ze zobowiązań dotyczących państw bandery, zgodnie z przyjętą 4 grudnia 2013 r. rezolucją IMO A.1070(28) dotyczącą Kodeksu wdrażania instrumentów prawnych IMO (kodeks III) zawierającą obowiązkowe postanowienia, które państwa bandery muszą wdrożyć.
- 3a) Bez uszczerbku dla przepisów dotyczących siły wyższej ustanowionych w konwencjach IMO państwa członkowskie powinny mieć możliwość – w sytuacjach kryzysowych, które mogą zagrozić integralności cielesnej personelu odpowiedzialnego za przeglądy, inspekcje, audyty i weryfikacje lub ich dokonującego – wprowadzenia ograniczeń takich działań, pozwalając przy tym statkom na kontynuowanie działalności.
- 3b) Do stosowania kodeksu III odnoszą się następujące instrumenty międzynarodowe w ich najnowszych wersjach: Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r.; Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowana przynależnym do niej protokołem z 1978 r.; Protokół z 1997 r. zmieniający Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowaną przynależnym do niej protokołem z 1978 r.; Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r.; Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych z 1966 r. i przynależny do niej protokół z 1988 r.; Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r., oraz Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r.

- 3c) Rzecznawcy państwa bandery to osoby upoważnione przez właściwe organy państw członkowskich do przeprowadzania przeglądów i certyfikacji statków. Takemu personelowi może towarzyszyć inny personel, np. odpowiedzialny za inspekcję urządzeń radiowych. Do personelu tego nie powinni jednak należeć technicy biorący udział w serwisowaniu urządzeń ratunkowych ani rzeczoznawcy niebiorący bezpośredniego udziału w przeglądzie floty handlowej.
- 3d) Sekcja 22 kodeksu III stanowi, że państwo bandery powinno podjąć wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia przestrzegania międzynarodowych zasad i norm przez statki uprawnione do pływania pod jego banderą oraz przez podmioty i osoby znajdujące się pod jego jurysdykcją, tak by zapewnić przestrzeganie jego zobowiązań międzynarodowych. W szczególności sekcja 22.2 dotyczy inspekcji mających na celu sprawdzenie rzeczywistego stanu statku oraz tego, czy stan załogi statku odpowiada opisowi zawartemu w certyfikatach przechowywanych na pokładzie statku. Częstotliwość takich inspekcji powinna zostać ustalona przez państwa członkowskie albo na podstawie podejścia opartego na analizie ryzyka, albo z wykorzystaniem przez nie własnych procedur i instrukcji, w tym kryteriów ilościowych lub jakościowych. Celem przeprowadzanych przez państwa bandery inspekcji, o których mowa w niniejszej dyrektywie, powinno być zapewnienie zgodności z kodeksem III, nie zaś z prawodawstwem Unii wynikającym z konwencji IMO.
- 4) Ponieważ rezolucję IMO A.948 (23) uchylono rezolucją IMO A.1156(32), państwa członkowskie powinny stosować wobec statków pływających pod ich banderą zharmonizowane wymagania w zakresie certyfikacji i przeglądów dokonywanych przez państwo bandery, określone w stosownych procedurach i wytycznych załączonych do rezolucji IMO A.1156(32) w sprawie wytycznych do przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji. Załącznikami do wytycznych do przeglądów należy kierować się w stopniu uznanym za niezbędny przez rzeczoznawców państwa bandery.
- 5) Na szczeblu międzynarodowym odpowiedzialność za prowadzenie dochodzeń w sprawie wypadków morskich spoczywa na państwie bandery, natomiast na szczeblu Unii podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawie wypadków morskich, takie jak niezależność organów dochodzeniowych w państwach członkowskich, zostały uregulowane w dyrektywie 2009/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady³. Niniejsza dyrektywa nie powinna mieć wpływu na dyrektywę 2009/18/WE.
- 6) (skreślono)

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 114).

- 7) Administracje państw członkowskich powinny mieć możliwość wykorzystywania odpowiednich zasobów przy wypełnianiu zobowiązań dotyczących państwa bandery, w zależności od wielkości i rodzaju floty i w oparciu o stosowne wymagania IMO. Minimalne kryteria i cele kontroli dotyczące tych zasobów należy opracować na podstawie doświadczeń praktycznych państw członkowskich obejmujących korzystanie z usług inspektorów niepracujących na zasadzie wyłączności, zgodnie z Kodeksem wdrażania instrumentów prawnych IMO (A.1070(28)) (kodeks III IMO).
- 7a) Bez uszczerbku dla odpowiednich przepisów krajowych państwa członkowskie mogą zezwolić, by rzeczoznawcy i inspektorzy państwa bandery, którzy pracują wyłącznie dla właściwego organu państwa członkowskiego, mogli wykonywać inne prace, takie jak praca naukowa lub akademicka, pod warunkiem że nie spowoduje to konfliktu interesów ani nie ograniczy ich niezależności.
- 8) (skreślono)
- 9) (skreślono)
- 10) (skreślono)
- 11) Ustanowienie i rozwój bazy danych zawierającej istotne informacje w formacie elektronicznym i dotyczącej statków pływających pod banderą danego państwa członkowskiego oraz zapewnienie możliwości wydawania elektronicznych certyfikatów powinno przyczynić się do usprawnienia wymiany informacji między państwami członkowskimi. Rozwój wspólnej i jednolitej bazy danych na potrzeby wydawania certyfikatów elektronicznych, w tym narzędzi do sprawdzania ich ważności, ułatwiłby doprowadzenie do konkretnego przełomu na rzecz cyfryzacji w domenie morskiej w Unii. Stanowiłby również wsparcie na rzecz realizacji potrzeb operacyjnych jej podmiotów, w szczególności tych państw członkowskich, które do tej pory nie zdołały opracować własnych systemów certyfikatów elektronicznych, a także przyczyniłby się do efektywniejszego wykorzystywania dostępnych ograniczonych zasobów.
- 12) Do celów monitorowania należy zachęcać do tego, by podstawowe informacje, takie jak dane statku, zarejestrowany właściciel i dane dotyczące certyfikatów statku, były dostępne dla wszystkich zainteresowanych organów i dla Komisji.

- 13) Państwa członkowskie powinny nadal wykazywać, że zachowują zgodność z przepisami obowiązkowych instrumentów IMO zgodnie z aktualną wersją rezolucji A.1067(28) w sprawie ram i procedur dotyczących mechanizmu audytu państw członkowskich IMO przyjętej przez zgromadzenie IMO w dniu 4 grudnia 2013 r.
- 14) (skreślono)
- 15) W celu dalszej poprawy jakości statków pływających pod banderą i zapewnienia administracjom morskim państw członkowskich równych warunków działania certyfikacja jakościowa procedur administracyjnych, włączona do systemu zarządzania jakością zgodnie z ISO lub równoważnymi normami, powinna obejmować operacyjne części administracji morskiej związane z przeglądem, inspekcją, audytem, weryfikacją i certyfikacją, za które odpowiada dane państwo członkowskie jako państwo bandery. Ponadto należy doprecyzować wszystkie odpowiednie działania, w tym obowiązki, uprawnienia, wzajemne powiązania oraz środki sprawozdawczości i komunikacji całego personelu państwa bandery wykonującego przeglądy lub inspekcje lub zaangażowanego w nie, jak również innego personelu pomagającego w przeprowadzaniu inspekcji, który nie jest zatrudniony wyłącznie przez właściwy organ państwa członkowskiego i który może uczestniczyć w przeprowadzaniu inspekcji innych niż przeglądy ustawowe lub inspekcje przeprowadzane przez państwo bandery. System zarządzania jakością powinien zapewniać, by zadania powierzone uznanym organizacjom w ramach zakresu stosowania niniejszej dyrektywy były zgodne z instrukcjami państwa bandery, i powinien obejmować niezbędne środki kontroli w tym zakresie. Aby zapewnić ich niezależność, państwa członkowskie powinny podjąć odpowiednie środki w celu zapobiegania konfliktom interesów w przypadku zaangażowanego personelu w odniesieniu do wykonywanych przez niego prac.
- 16) (skreślono)
- 17) (skreślono)
- 18) (skreślono)
- 19) (skreślono)

- 20) Należy przyjąć środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w odniesieniu do bazy danych informacji o statkach. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania dyrektywy 2009/21/WE należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁴.
- 20a) Komisja powinna zbadać możliwość utworzenia forum ekspertów z państw członkowskich zajmujących kwestiami państwa bandery, a także, o ile okaże się konieczne, innych zainteresowanych podmiotów, do celów regularnej wymiany informacji i najlepszych praktyk, a także opracowania wskazówek dotyczących takich kwestii jak procedury inspekcji statków, zasoby szkoleniowe dla inspektorów, oparte na analizie ryzyka kryteria, które mogą być stosowane do poprawy skuteczności inspekcji, możliwość opracowania wspólnego zharmonizowanego systemu skuteczności działania, kryteria analizy skuteczności działania państwa bandery z myślą o zidentyfikowaniu najlepszych praktyk oraz wszelkich innych kwestii istotnych dla wykonania niniejszej dyrektywy.
- 20b) Aby uniknąć nakładania nieproporcjonalnego obciążenia administracyjnego na państwa członkowskie nieposiadające statków pływających pod ich banderą, które byłyby objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, takie państwa członkowskie, dopóki ten warunek jest spełniony, nie powinny być zobligowane do transpozycji i wdrażania niniejszej dyrektywy.
- 21) (skreślono)
- 22) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, mianowicie poprawa bezpieczeństwa morskiego i zapobieganie zanieczyszczeniom przez statki, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary lub skutki działań możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

⁴ 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).

23) Dyrektywa 2009/21/WE powinna zatem zostać odpowiednio zmieniona,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 2009/21/WE

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

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

- „a) zapewnienie skutecznego i spójnego wypełniania przez państwa członkowskie ich zadań i obowiązków jako państw bandery; oraz
- b) poprawa bezpieczeństwa i zapobieganie zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków podnoszących banderę państwa członkowskiego.”;

0) art. 2 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 2

Zakres stosowania

Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do administracji tego państwa, którego banderę podnosi statek, w odniesieniu do statków podlegających certyfikacji i wykonujących rejsy międzynarodowe.”;

1) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

-a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

- „a) »statek« oznacza statek lub jednostkę podnoszące banderę państwa członkowskiego, które objęte są zakresem odpowiednich konwencji IMO w ramach zakresu stosowania kodeksu III i które objęte są wymogiem posiadania zaświadczenia;”;

- a) lit. e) otrzymuje brzmienie:
- „e) »audyt IMO« oznacza audyt przeprowadzony zgodnie z przepisami rezolucji A.1067(28) (»Ramy i procedury dotyczące mechanizmu audytu państw członkowskich IMO«), w jej aktualnym brzmieniu, przyjętej przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO);”;
- b) dodaje się litery w brzmieniu:
- „f) »konwencje« oznaczają konwencje wraz z protokołami i zmianami do nich, które nadają obowiązkowy charakter stosowaniu kodeksu III, oraz powiązane kodeksy o charakterze obowiązkowym w ich aktualnej wersji;
- g) »kodeks III« oznacza część 2 rezolucji A.1070(28) (»Kodeks Implementacji Instrumentów IMO«), przyjętą przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), z wyjątkiem pkt 16, 18, 19, 20, 21, 29, 30, 31, 32, 34, 38, 39, 40 i 41, w jej aktualnej wersji;
- h) »rzeczoznawca państwa bandery« oznacza pracownika sektora publicznego należycie upoważnionego przez właściwy organ państwa członkowskiego i pracującego wyłącznie dla tych organów, który jest odpowiedzialny za przeglądy, weryfikacje i audyty lub je przeprowadza w odniesieniu do statków i przedsiębiorstw objętych odpowiednimi obowiązkowymi instrumentami międzynarodowymi, spełniając przy tym wymóg niezależności ustanowiony w art. 8 ust. 1;
- i) »inspektor państwa bandery« oznacza:
- (i) pracownika sektora publicznego pracującego wyłącznie dla właściwego organu państwa członkowskiego i należycie przez ten organ upoważnionego; lub
- (ii) osobę niebędącą pracownikiem zatrudnionym przez właściwy organ państwa członkowskiego na wyłączność i należycie upoważnioną przez ten organ, pracującą na zasadzie doraźnej lub w sytuacji umownej z właściwym organem państwa członkowskiego, która może przeprowadzać inspekcje państwa bandery oraz spełnia wymogi dotyczące kwalifikacji i niezależności ustanowione w art. 8 ust. 1;

- j) »pozostały personel uczestniczący w przeprowadzaniu przeglądów« oznacza osoby należycie upoważnione przez właściwy organ państwa członkowskiego lub przez uznaną organizację występujące w ich imieniu, które mogą towarzyszyć rzeczoznawcom państwa bandery w przeprowadzaniu przeglądów określonych przez właściwy organ i które spełniają kryteria komunikacji, kwalifikacji i niezależności ustanowione w art. 8 ust. 1;
- k) »inspekcja państwa bandery« oznacza inspekcję, której skutkiem nie jest certyfikacja, przeprowadzaną w celu sprawdzenia, czy rzeczywisty stan statku i załogi odpowiada opisowi zawartemu w certyfikatach przechowywanych na pokładzie statku; jeżeli inspekcja nie jest przeprowadzana na pokładzie statku, zapewnia on taki sam poziom bezpieczeństwa i pewności jak inspekcje przeprowadzane na miejscu;
- j) »HSSC« oznacza rezolucję A.1156(32) (»Wytyczne do przeglądów zgodnie ze Zharmonizowanym systemem nadzorów i certyfikacji«) z 2021 r., w jej aktualnej wersji, przyjętą przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).”;

2) art. 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

3) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 4a

Bezpieczeństwo statków pływających pod banderą państwa członkowskiego

1. W odniesieniu do żeglugi międzynarodowej państwa członkowskie w pełni stosują obowiązkowe przepisy dotyczące państwa bandery ustanowione w konwencjach zgodnie z ustanowionymi w nich warunkami oraz w odniesieniu do statków, o których w nich mowa.
2. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia przestrzegania przez statki uprawnione do pływania pod ich banderą międzynarodowych zasad, regulacji i norm powiązanych z konwencjami. Ponadto państwa członkowskie podejmują następujące środki:
 - a) ~~(skreślono)~~;
 - b) zapewnienie, aby statki uprawnione do pływania pod ich banderą zostały poddane przeglądowi zgodnie z Wytycznymi do przeglądów zgodnie ze Zharmonizowanym systemem nadzorów i certyfikacji (HSSC), oraz kierowanie się jego załącznikami w stopniu, jaki zostanie uznany za niezbędny;
 - ba) zapewnienie, by rzeczoznawcza zatrudniony przez uznaną organizację mógł wykonywać te same zadania co rzeczoznawcy państwa bandery, jeżeli zostanie upoważniony przez właściwy organ państwa członkowskiego; oraz
 - c) wykonywanie inspekcji przeprowadzanych przez państwo bandery celu sprawdzenia, czy stan statku faktycznie odpowiada opisowi zawartemu w certyfikatach przechowywanych na pokładzie statku; takie inspekcje mogą być przeprowadzane z zastosowaniem podejścia opartego na analizie ryzyka, które może uwzględniać następujące kryteria:
 - (i) zapisy niedociągnięć i niezgodności stwierdzonych w wyniku ustawowych przeglądów, audytów i weryfikacji przeprowadzonych przez państwo bandery;
 - (ii) raporty o bardzo poważnych wypadkach;
 - (iii) statki, które zostały zatrzymane lub którym zostało wydane zawiadomienie o zakazie eksploatacji przez organ kontroli państwa portu;

(iv) statki, które przekraczają ustanowiony przez każde państwo członkowskie wskaźnik niezgodności w systemie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu;

(v) zapisy niezgodności dokonane w wyniku inspekcji przeprowadzonych zgodnie z prawodawstwem krajowym uznanym za właściwe przez każde państwo członkowskie.

Państwa członkowskie mogą odstąpić od podejścia opartego na analizie ryzyka i przeprowadzać inspekcje państwa bandery, korzystając z własnych procedur, instrukcji i odpowiednich informacji zgodnie z kodeksem III.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby wszelkie niezgodności potwierdzone lub wykryte w drodze inspekcji przeprowadzonej zgodnie z ust. 2 lit. c) zostały usunięte w stosownych ramach czasowych określonych przez państwo bandery.

4. Po zakończeniu inspekcji państwa bandery inspektor państwa bandery sporządza protokół z jej ustaleń.

Artykuł 4b

Wymogi w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu

1. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby jego administracja dysponowała odpowiednimi zasobami – własnymi lub przekazanymi – stosownie do wielkości i rodzaju swojej floty oraz do celów realizacji administracyjnych procesów, procedur i zasobów niezbędnych w szczególności do wypełnienia obowiązków przewidzianych w art. 4a oraz ust. 2 i 3 niniejszego artykułu.

2. Każde państwo członkowskie zapewnia nadzór nad działaniami rzeczoznawców państwa bandery, inspektorów państwa bandery oraz pozostałego personelu uczestniczącego w przeprowadzaniu przeglądów oraz nad działaniami uznanych organizacji.

3. Każde państwo członkowskie rozwija lub utrzymuje zdolność w zakresie kontroli konstrukcji i podejmowania decyzji technicznych – własną lub przekazaną – stosownie do wielkości i rodzaju swojej floty.

4. (skreślono)

Artykuł 4c

Szkolenia i budowanie zdolności

1. Personel odpowiedzialny za przeprowadzanie przeglądów, inspekcji, audytów i weryfikacji statków i przedsiębiorstw przechodzi szkolenie odpowiadające konkretnym zadaniom, które wykonuje.

2. Państwa członkowskie mogą opracować system budowania zdolności dla swoich inspektorów i rzeczoznawców państwa bandery oraz aktualizować go, uwzględniając nowe lub dodatkowe obowiązki wynikające z konwencji i instrumentów, o których mowa w kodeksie III.”;

4) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) jedyny ustęp otrzymuje numer 1;

b) dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

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

5) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

Informacje w formie elektronicznej i ich wymiana

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby w odniesieniu do statków pływających pod ich banderą co najmniej następujące informacje były udostępniane w formacie elektronicznym:

- a) dane statku (nazwa, numer IMO itp.);
- b) data ważności oficjalnych certyfikatów (pełnych lub tymczasowych);
- c) dane identyfikacyjne uznanych organizacji uczestniczących w certyfikacji statku;
- d) (skreślono);
- e) (skreślono);
- f) dane identyfikacyjne statków, które przestały pływać pod banderą danego państwa członkowskiego podczas poprzednich 12 miesięcy;
- g) (skreślono).

2. (skreślono);

6) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 6a

Baza danych o statkach

1. Komisja opracowuje, utrzymuje i aktualizuje bazę danych o statkach zawierającą informacje, o których mowa w art. 6, i świadczącą na rzecz państw członkowskich usługi w zakresie wydawania i kontrolowania certyfikatów elektronicznych. Wszystkie państwa członkowskie mogą się podłączyć do tej bazy danych. Ta baza danych może być oparta na bazie danych, o której mowa w art. 24 dyrektywy 2009/16/WE, oraz może mieć podobne funkcje.

2. Bez uszczerbku dla krajowych wymogów w zakresie ochrony danych państwa członkowskie, które decydują się na korzystanie z bazy danych o statkach:

- a) przekazują informacje zawarte w art. 6; oraz
- b) mogą przekazywać do bazy danych o statkach informacje dotyczące inspekcji przeprowadzonych zgodnie z niniejszą dyrektywą, w tym informacje dotyczące niezgodności i certyfikatów; oraz
- c) mogą wykorzystywać tę bazę danych do wydawania, podpisywania, zatwierdzania, przedłużania lub wycofywania certyfikatów elektronicznych dla swoich statków,

zapewniając kompatybilność i interoperacyjność tych informacji.

2a. Państwa członkowskie mogą korzystać z własnych baz danych w celu gromadzenia informacji, o których mowa w art. 6. Informacje te są przekazywane Komisji co najmniej raz w roku. Komisja wprowadza te dane do bazy danych o statkach.

3. Komisja zapewnia, aby baza danych o statkach umożliwiała pozyskanie odpowiednich danych dotyczących wykonania niniejszej dyrektywy w oparciu o dane z inspekcji przekazane przez państwa członkowskie.

4. Państwa członkowskie, które zdecydowały się na korzystanie z bazy danych, mają dostęp do wszelkich informacji zapisanych w bazie danych o statkach, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, i w systemie inspekcji przewidzianym w dyrektywie 2009/16/WE. Żaden z przepisów niniejszej dyrektywy nie uniemożliwia wymiany takich informacji między odpowiednimi właściwymi organami w obrębie państw członkowskich i między nimi, z Komisją lub z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) ustanowioną rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady⁵.

5. Państwa członkowskie, które zdecydowały się na korzystanie z bazy danych, zapewniają, aby data ważności oficjalnych certyfikatów, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b), była przekazywana drogą elektroniczną do bazy danych o statkach, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, z wykorzystaniem specyfikacji funkcjonalnych i technicznych zharmonizowanego elektronicznego interfejsu sprawozdawczego przewidzianego w art. 24a dyrektywy 2009/16/WE.

5a. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia funkcjonowania i możliwości bazy danych, o której mowa w art. 6a ust. 2 lit. a). Państwa członkowskie przekazujące dane zgodnie z ust. 2a niniejszego artykułu mają dostęp w bazie danych do informacji, które zostały przekazane zgodnie z art. 6a ust. 2 lit. a), na warunkach określonych w tych aktach wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10 ust. 2.”;

⁵ Rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiające Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1).

7) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

Monitorowanie zgodności i działalności państw członkowskich

1. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w zakresie przeprowadzenia przez IMO ich audytu administracyjnego zgodnie z cyklem przyjętym przez IMO.

2. (skreślono)

3. W celu zapewnienia skutecznego wykonania niniejszej dyrektywy oraz monitorowania ogólnego funkcjonowania państwa bandery w kontekście przestrzegania prawnych obowiązków administracji wynikających z niniejszej dyrektywy Komisja gromadzi niezbędne informacje podczas wizyt w państwach członkowskich.”;

8) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

System zarządzania jakością ma objąć aspekty związane z niniejszym artykułem w ciągu trzech lat od daty transpozycji niniejszej dyrektywy.”;

a2) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„Państwa członkowskie, które są wpisane na listę związaną z niskim poziomem działalności publikowaną w najnowszym sprawozdaniu rocznym memorandum paryskiego w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (zwanego dalej „memorandum paryskim”), dostarczają Komisji – nie później niż cztery miesiące po opublikowaniu sprawozdania memorandum paryskiego – sprawozdanie z własnej działalności jako państw bandery.

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

b) (skreślono)

9) uchyla się art. 9;

10) (skreślono)

11) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10

Procedura komitetowa

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) ustanowiony na mocy rozporządzenia (WE) nr 2099/2002. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.”;

12) (skreślono)

13) (skreślono)

13a) w art. 11 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 akapit pierwszy państwa członkowskie nieposiadające statków pływających pod ich banderą, które byłyby objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, mogą odstąpić od obowiązku transpozycji i wdrożenia niniejszej dyrektywy, dopóki spełniony jest wyżej wymieniony warunek. Każde państwo członkowskie, które zamierza skorzystać z tego odstępstwa, powiadamia Komisję do dnia *[data transpozycji]*. Każdą kolejną zmianę również przekazuje się Komisji.

Te państwa członkowskie nie mogą zezwolić statkom objętym zakresem niniejszej dyrektywy na pływanie pod ich banderą ani rejestrować takich statków w ich rejestrze krajowym, dopóki nie dokonają transpozycji i wdrożenia niniejszej dyrektywy.”.

14) (skreślono)

Artykuł 2

Transpozycja

Do dnia ... [*Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę: cztery lata od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej*] państwa członkowskie przyjmują i publikują przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

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

Artykuł 3

Wejście w życie

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

Artykuł 4

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodniczący / Przewodnicząca

W imieniu Rady

Przewodniczący / Przewodnicząca
