Parlament Europejski
2019-2024

Komisja Rybołówstwa

2023/0172(COD)

29.11.2023

OPINIA

Komisji Rybołówstwa

dla Komisji Transportu i Turystyki

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

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Ana Miranda

PA_Legam

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

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

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

Katastrofa ta uwypukliła również poważne niedociągnięcia w reakcji rządu hiszpańskiego – podkreślone w rezolucji Parlamentu przyjętej w związku z katastrofą[1] – a także różnice w bezpieczeństwie morskim w całej UE. Parlament wyraził wówczas poważne obawy dotyczące tanich bander, a dyrektywa w sprawie wymogów dotyczących państw bandery z 2009 r. pozwoliła w pewnym stopniu zaradzić tej sytuacji.

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

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

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

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

---

[1] P5_TA(2004)0350

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

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

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

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

POPRAWKI

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

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(1) Należy zawsze zapewniać bezpieczeństwo ***unijnej żeglugi morskiej*** i korzystających z niej obywateli oraz dbać o ochronę środowiska naturalnego.	(1) Należy zawsze zapewniać bezpieczeństwo ***unijnego sektora morskiego, marynarzy*** i korzystających z niej obywateli***, a także dobrostan pasażerów i załogi,*** oraz dbać o ochronę środowiska naturalnego. ***Należy również zawsze pamiętać, że niezliczone miejsca pracy i społeczności nadbrzeżne są uzależnione od tej ochrony środowiska.***

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

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

Justification

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

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(2) Zgodnie z postanowieniami Konwencji ONZ o Prawie Morza z 1982 r. (UNCLOS) oraz konwencji, których depozytariuszem jest IMO, państwa będące stronami tych instrumentów prawnych są odpowiedzialne za publikowanie przepisów i standardów oraz podejmowanie wszystkich innych kroków, które mogą być konieczne, aby nadać tym instrumentom pełną moc prawną gwarantującą, że z punktu widzenia bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego, statek jest zdatny do działania zgodnie z przeznaczeniem.	(2) Zgodnie z postanowieniami Konwencji ONZ o Prawie Morza z 1982 r. (UNCLOS) oraz konwencji, których depozytariuszem jest IMO, państwa będące stronami tych instrumentów prawnych są odpowiedzialne za publikowanie przepisów i standardów oraz podejmowanie wszystkich innych kroków, które mogą być konieczne, aby nadać tym instrumentom pełną moc prawną gwarantującą, że z punktu widzenia bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego ***oraz osób, których źródła utrzymania zależą od tego środowiska***, statek jest zdatny do działania zgodnie z przeznaczeniem.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(2a) Niebezpieczne sytuacje na morzu mogą prowadzić do wypadków i katastrof morskich, które mogą mieć bezprecedensowy wpływ na (wrażliwe)

	ekosystemy morskie. Morza i oceany odgrywają kluczową rolę w regulowaniu klimatu Ziemi i są ogromnym pochłaniaczem dwutlenku węgla, dlatego ochrona tych ekosystemów ma kluczowe znaczenie.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(5) Na poziomie międzynarodowym prowadzenie dochodzeń w sprawie wypadków morskich należy do obowiązków państwa bandery, podczas gdy na poziomie Unii jest proces ten jest niezależny i regulowany dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE[29]. Niniejsza dyrektywa nie powinna mieć wpływu na dyrektywę 2009/18/WE.	(5) Na poziomie międzynarodowym prowadzenie dochodzeń w sprawie wypadków morskich należy do obowiązków państwa bandery, ***przy czym sprawą najwyższej wagi jest dopilnowanie, by podczas dochodzeń w sprawie wypadków priorytetowo traktowano odpowiedzialność i wyciąganie wniosków, aby zapobiegać wypadkom w przyszłości;*** tymczasem na poziomie Unii proces ten jest niezależny i regulowany dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE[29]. Niniejsza dyrektywa nie powinna mieć wpływu na dyrektywę 2009/18/WE.
[29] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 114).	[29] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 114).

Uzasadnienie

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

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 7

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

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 8

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 9

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(11) Utworzenie i rozbudowa baz danych zawierających podstawowe informacje, w formacie elektronicznym, na	(11) Utworzenie i rozbudowa baz danych zawierających podstawowe informacje, w formacie elektronicznym, na

temat statków pływających pod banderą państwa członkowskiego powinny przyczynić się do usprawnienia wymiany informacji, dodatkowo ***zwiększyć przejrzystość działań*** floty ***wysokiej jakości*** oraz umożliwić lepsze monitorowanie zobowiązań państwa bandery do zapewnienia administracjom morskim równych warunków działania.	temat statków pływających pod banderą państwa członkowskiego powinny przyczynić się do usprawnienia wymiany informacji, dodatkowo ***polepszyć warunki pracy i płace pracowników*** floty ***w celu promowania uczciwych praktyk pracy,*** oraz umożliwić lepsze monitorowanie zobowiązań państwa bandery do zapewnienia administracjom morskim równych warunków działania.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 12 a (nowy)

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

Uzasadnienie

Zapewnienie właściwym organom dostępu do informacji ma kluczowe znaczenie dla celów monitorowania. Ponadto można by wprowadzić przepisy mające na celu ochronę sygnalistów zgłaszających naruszenia bezpieczeństwa lub naruszenia ochrony środowiska, przyczyniając się do kultury przejrzystości i odpowiedzialności.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 12 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(12b) Właściwe organy powinny ustanowić mechanizmy umożliwiające sygnalistom zgłaszanie naruszeń bezpieczeństwa i ochrony środowiska bez obawy przed działaniami odwetowymi.

Uzasadnienie

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

Poprawka 12

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 17

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

Uzasadnienie

Utworzenie grupy wysokiego szczebla ds. kwestii dotyczących państwa bandery jest pozytywnym krokiem. Można go jednak wzmocnić dzięki uwzględnieniu reprezentacji pracowników i ich przedstawicieli, aby zapewnić całościowe podejście do zarządzania morskiego.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(18) Należy utworzyć elektroniczne narzędzie sprawozdawcze w celu dalszego usprawnienia spójnego gromadzenia odpowiednich statystyk oraz danych i informacji morskich z państw członkowskich.	(18) Należy utworzyć elektroniczne narzędzie sprawozdawcze w celu dalszego usprawnienia spójnego gromadzenia odpowiednich statystyk oraz danych i informacji morskich z państw członkowskich***, z uwzględnieniem już***

	istniejących obowiązków sprawozdawczych określonych w innych aktach Unii, takich jak rozporządzenie (WE) nr 1224/2009.

Poprawka 14

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

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Przed wydaniem zezwolenia na eksploatację statku, któremu przyznano prawo do pływania pod banderą danego państwa członkowskiego, państwo to zapewnia, aby statek ten odpowiadał wymaganiom obowiązujących zasad i przepisów międzynarodowych. W szczególności weryfikuje ono bezpieczeństwo statku przy pomocy protokołów inspekcji i certyfikatów znajdujących się w bazie danych, o której mowa w art. 6a. W razie konieczności konsultuje się ono z poprzednim państwem bandery ***w*** celu ***ustalenia***, ***czy jakiekolwiek*** nieusunięte niezgodności lub kwestie związane z ***bezpieczeństwem, stwierdzone przez poprzednie państwo bandery, nie zostały jeszcze usunięte lub rozwiązane***.***";***	1. Przed wydaniem zezwolenia na eksploatację statku, któremu przyznano prawo do pływania pod banderą danego państwa członkowskiego, państwo to zapewnia, aby statek ten odpowiadał wymaganiom obowiązujących zasad i przepisów międzynarodowych***, zwłaszcza w odniesieniu do warunków pracy marynarzy i ochrony środowiska***. W szczególności weryfikuje ono bezpieczeństwo statku przy pomocy protokołów inspekcji i certyfikatów znajdujących się w bazie danych, o której mowa w art. 6a. W razie konieczności konsultuje się ono z poprzednim państwem bandery***, aby zająć się wszelkimi nieusuniętymi niezgodnościami lub kwestiami związanymi z bezpieczeństwem. Współpraca ta ma na*** celu ***zapewnienie***, ***aby wszelkie*** nieusunięte niezgodności lub kwestie związane z ***bezpieczeństwem zostały w pełni rozwiązane przed rozpoczęciem eksploatacji statku***.

Poprawka 15

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

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

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

Poprawka 16

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

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) zapewnienie, aby statki uprawnione do pływania pod ich banderą zostały poddane przeglądowi zgodnie z wytycznymi do przeglądów zgodnie ze Zharmonizowanym systemem nadzorów i certyfikacji (HSSC)***; oraz***	b) zapewnienie, aby statki uprawnione do pływania pod ich banderą zostały poddane przeglądowi zgodnie z wytycznymi do przeglądów zgodnie ze Zharmonizowanym systemem nadzorów i certyfikacji (HSSC)***. Obejmuje to przeprowadzanie audytów środowiskowych w celu oceny zgodności z przepisami dotyczącymi emisji, gospodarki wodami balastowymi i innych kwestii środowiskowych, wykraczających poza standardowe kontrole bezpieczeństwa;***

Poprawka 17

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

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ba) promowanie kultury bezpieczeństwa na pokładzie poprzez zachęcanie do zgłaszania zdarzeń potencjalnie wypadkowych i

	niebezpiecznych warunków, a także ciągłe doskonalenie praktyk w zakresie bezpieczeństwa;

Poprawka 18

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

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

Poprawka 19

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

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

Poprawka 20

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

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

Poprawka 21

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

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	cb) zobowiązanie statków do składania regularnych sprawozdań dotyczących bezpieczeństwa i przestrzegania przepisów w zakresie ochrony środowiska oraz udostępnianie tych sprawozdań odpowiednim organom do przeglądu, co zwiększy sprawozdawczość i przejrzystość.

Poprawka 22

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

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ga) informacje na temat efektywności środowiskowej statku, obejmujące dane dotyczące emisji (np. emisje gazów cieplarnianych, emisje tlenku siarki) oraz dane dotyczące gospodarowania wodą

balastową i innymi substancjami potencjalnie zanieczyszczającymi;

Poprawka 23

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

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

Poprawka 24

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

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	gc) zgłoszenia wszelkich wypadków, incydentów lub zdarzeń potencjalnie wypadkowych, wraz z działaniami podejmowanymi w celu zaradzenia im, co przyczynia się do aktywnej kultury bezpieczeństwa;

Poprawka 25

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

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	gd) informacje na temat rodzaju, ilości i obsługi ładunku, w szczególności w przypadku statków przewożących

materiały niebezpieczne lub towary niebezpieczne, w celu oceny zgodności z przepisami dotyczącymi transportu i bezpieczeństwa;

Poprawka 26

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

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ge) dane dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem statku, w tym zapisy spotkań dotyczących bezpieczeństwa, oceny zagrożeń i podjętych działań naprawczych;

Poprawka 27

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

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

Poprawka 28

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

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

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

Poprawka 29

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

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	gh) dokumentacja związana z dobrostanem i warunkami życia marynarzy, w tym zapisy skarg lub obaw załogi;

Poprawka 30

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

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	gi) informacje dotyczące zdolności państw członkowskich do weryfikacji autentyczności i ważności świadectw i dokumentów przedstawianych przez statek, aby pomagać w zwalczaniu oszustw i zapewnianiu zgodności;

Poprawka 31

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

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	gj) sprawozdania na temat praktyk w zakresie zrównoważonego rozwoju, takich

jak zużycie paliwa, środki w zakresie efektywności energetycznej i wysiłki na rzecz ograniczenia wpływu na środowisko, z uwzględnieniem globalnych celów zrównoważonego rozwoju.

Poprawka 32

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

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

Poprawka 33

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

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

Poprawka 34

Wniosek dotyczący dyrektywy

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

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

Poprawka 35

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

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	jd) zachęcanie państw bandery do współpracy ze społecznościami lokalnymi w portach zawinięcia w celu rozwiązania wszelkich problemów społecznych lub środowiskowych związanych z eksploatacją statków, za sprawą promowania pozytywnych relacji i odpowiedzialnych praktyk morskich;

Poprawka 36

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

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	je) doradztwo w zakresie integracji nowych technologii, takich jak cyfrowe narzędzia sprawozdawcze i urządzenia internetu rzeczy, w celu zwiększenia skuteczności inspekcji i nadzoru państwa bandery, przy jednoczesnym

uwzględnieniu aspektów prywatności danych i cyberbezpieczeństwa;

Poprawka 37

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

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	jf) ustanowienie mechanizmów rozwiązywania konfliktów i rozstrzygania sporów związanych z inspekcjami i procedurami państwa bandery, za sprawą zapewnienia sprawiedliwych i przejrzystych procedur.

Poprawka 38

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

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(iva) inwestycje w ekologiczne i zrównoważone środowiskowo technologie, takie jak stosowanie czystszych paliw lub urządzeń służących redukcji emisji, w celu wykazania wysiłków na rzecz zmniejszenia śladu środowiskowego floty pływającej pod banderą;

Poprawka 39

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

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(ivb) inicjatywy i środki podejmowane w

	celu promowania kultury bezpieczeństwa na pokładach statków, w tym programy szkoleniowe, ćwiczenia w zakresie bezpieczeństwa oraz kampanie mające na celu zwiększenie świadomości członków załogi na temat praktyk w zakresie bezpieczeństwa;

Poprawka 40

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

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

Poprawka 41

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

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

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

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

PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

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

GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

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

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

1	0
NI	Marc Tarabella

Objaśnienie używanych znaków:
+ : za
- : przeciw
0 : wstrzymało się