



2024/3100

16.12.2024

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2024/3100**

**z dnia 27 listopada 2024 r.**

**w sprawie zmiany dyrektywy 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-Społecznego <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

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.
- (2) Ważne jest uwzględnienie warunków życia i pracy marynarzy na pokładzie oraz szkolenia i kwalifikacji marynarzy, zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE <sup>(3)</sup> i dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/993 <sup>(4)</sup>, biorąc pod uwagę, że zdrowie, bezpieczeństwo, ochrona i czynnik ludzki są ze sobą ściśle powiązane oraz że sprawą najwyższej wagi jest zapobieganie szkodom spowodowanym przez błąd ludzki.
- (3) Zgodnie z postanowieniami Konwencji ONZ o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS) oraz konwencji, których depozytariuszem jest Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) (zwanych dalej „konwencjami IMO”), państwa będące stronami tych instrumentów prawnych są odpowiedzialne za przyjęcie przepisów ustawowych i wykonawczych oraz podejmowanie wszystkich innych środków, które mogą być konieczne, aby nadać tym instrumentom pełną moc prawną zapewniającą, aby pod względem bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego statek był zdalny do działania zgodnie z przeznaczeniem.
- (4) Aby zapewnić skuteczność konwencji IMO w Unii, wszystkie państwa członkowskie powinny podjąć w odniesieniu do statków podnoszących ich banderę niezbędne środki w celu wypełnienia zadań i obowiązków ustanowionych w tych konwencjach. W tym celu państwa członkowskie powinny skutecznie i stale wywiązywać się z zadań i obowiązków państw bandery, zgodnie z przyjętą w dniu 4 grudnia 2013 r. rezolucją IMO A.1070(28) dotyczącą Kodeksu Implementacji Instrumentów IMO (kodeks III) zawierającą obowiązkowe postanowienia, które państwa bandery muszą wdrożyć. Zgodnie z art. 91 ust. 1 UNCLOS musi istnieć rzeczywisty związek między statkiem a jego państwem bandery, zgodnie z wykładnią zawartą w międzynarodowym orzecznictwie, co znajduje odzwierciedlenie w obowiązkach państwa bandery.
- (5) 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 w odniesieniu do takich działań, pozwalając przy tym statkom na kontynuowanie działalności.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C, C/2023/877, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/877/oj>.

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 10 kwietnia 2024 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 18 listopada 2024 r.

<sup>(3)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE z dnia 20 listopada 2013 r. dotycząca pewnych obowiązków państwa bandery w zakresie zgodności z Konwencją o pracy na morzu z 2006 r. oraz jej egzekwowania (Dz.U. L 329 z 10.12.2013, s. 1).

<sup>(4)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/993 z dnia 8 czerwca 2022 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (Dz.U. L 169 z 27.6.2022, s. 45).

- (6) Do stosowania kodeksu III odnoszą się następujące instrumenty międzynarodowe w ich najnowszym brzmieniu: 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.
- (7) Inspektorzy państwa bandery przeprowadzający przeglądy są upoważnieni przez administracje państw członkowskich do przeprowadzania przeglądów i certyfikacji statków. Takim inspektorom przeprowadzającym przeglądy może towarzyszyć inny personel, np. personel odpowiedzialny za inspekcję urządzeń radiowych. Do personelu tego nie powinni jednak należeć technicy biorący udział w serwisowaniu urządzeń ratunkowych ani inspektorzy przeprowadzający przeglądy niebiorący bezpośredniego udziału w przeglądzie floty handlowej.
- (8) 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 podnoszenia jego bandery 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 tego, czy rzeczywisty stan statku oraz stan załogi statku odpowiadają certyfikatом znajdującym się na pokładzie statku. Częstotliwość takich inspekcji powinna zostać ustalona przez państwa członkowskie na podstawie podejścia opartego na analizie ryzyka albo z wykorzystaniem przez nie własnych procedur i instrukcji, w tym kryteriów ilościowych lub jakościowych.
- (9) Na szczeblu międzynarodowym odpowiedzialność za prowadzenie dochodzeń w sprawie wypadków morskich spoczywa na państwie bandery, natomiast na poziomie Unii podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawie wypadków morskich, takie jak niezależność organów dochodzeniowych w państwach członkowskich, zostały uregulowane w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE<sup>(5)</sup>. Niniejszą dyrektywę stosuje się bez uszczerbku dla dyrektywy 2009/18/WE.
- (10) Administracje państw członkowskich powinny mieć możliwość wykorzystywania odpowiednich zasobów w celu wywiązania się ze swoich obowiązków państwa bandery, stosownie do wielkości i rodzaju floty i w oparciu o stosowne wymagania IMO. Minimalne kryteria i minimalne cele inspekcji dotyczące tych zasobów należy opracować na podstawie praktycznych doświadczeń państw członkowskich obejmujących korzystanie z usług inspektorów przeprowadzających inspekcje, którzy nie są zatrudnieni na wyłączność, zgodnie z kodeksem III.
- (11) Bez uszczerbku dla odpowiednich przepisów krajowych państwa członkowskie mogą zezwolić inspektorom państwa bandery przeprowadzającym przeglądy i inspektorom państwa bandery przeprowadzającym inspekcje, którzy pracują wyłącznie dla właściwego organu państwa członkowskiego, na wykonywanie innych prac, takie jak praca naukowa lub akademicka, pod warunkiem że nie spowoduje to konfliktów interesów ani nie ograniczy ich niezależności.
- (12) Inspektorzy państwa bandery przeprowadzający przeglądy i inspektorzy państwa bandery przeprowadzający inspekcje oraz pozostali personel, który uczestniczy w przeprowadzaniu przeglądów, powinni mieć wykształcenie, przeszkolenie i nadzór niezbędne do zadań, do których wykonywania są upoważnieni, oraz być odpowiednio nadzorowani. Komisja, wspomagana przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) i we współpracy z państwami członkowskimi, powinna opracować dobrowolny program szkoleniowy w celu wspierania administracji państw bandery w tym zakresie oraz powinna ułatwiać koordynację i wymianę informacji i najlepszych praktyk. Taki program szkoleniowy powinien być aktualizowany i uwzględniać nowe lub dodatkowe obowiązki wynikające z instrumentów i konwencji, takie jak nowe technologie, kwestie społeczne i inne istotne zmiany.
- (13) Ustanowienie i rozwój bazy danych zawierającej istotne informacje w formacie elektronicznym na temat statków podnoszących banderę 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, ułatwiłoby doprowadzenie do konkretnego przełomu na rzecz cyfryzacji w domenie morskiej w Unii. Taka baza danych stanowiłaby wsparcie na rzecz realizacji potrzeb operacyjnych jej użytkowników, w szczególności tych państw członkowskich, które do tej pory nie zdołały opracować własnych systemów certyfikatów elektronicznych, a także przyczyniłaby się do efektywniejszego wykorzystywania dostępnych ograniczonych zasobów.

(5) 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).

- (14) Do celów monitorowania i inspekcji istotne informacje, takie jak dane na temat statku, jego zarejestrowanego właściciela i certyfikatów, powinny być dostępne dla wszystkich zainteresowanych organów i Komisji.
- (15) Państwa członkowskie powinny nadal wykazywać, że zachowują zgodność z przepisami obowiązkowych instrumentów IMO zgodnie z rezolucją A.1067(28) w sprawie ram i procedur dotyczących mechanizmu audytu państw członkowskich IMO, w jej aktualnym brzmieniu, przyjętą przez IMO w dniu 4 grudnia 2013 r.
- (16) W celu dalszej poprawy jakości statków podnoszących banderę państwa członkowskiego i zapewnienia równych warunków działania między administracjami państw członkowskich potrzebny jest certyfikat jakości procedur administracyjnych, który jest zawarty w systemie zarządzania jakością zgodnie z ISO lub równoważnymi normami. Powinien on obejmować operacyjne aspekty działalności administracji związane z przeglądem, inspekcją państwa bandery, audytem, weryfikacją i certyfikacją, za które odpowiedzialność ponosi państwo członkowskie jako państwo bandery, niezależnie od tego, czy chodzi o statki z rejestrów krajowych (rejestr stały) czy międzynarodowych (rejestr drugi lub zagraniczny). Ponadto należy doprecyzować wszystkie odpowiednie działania, w tym szczegóły dotyczące obowiązków, uprawnień i wzajemnego powiązania personelu oraz środki sprawozdawczości i komunikacji całego personelu państwa bandery, który wykonuje przeglądy lub inspekcje lub jest w nie zaangażowany, jak również innego personelu, który pomaga w przeprowadzaniu inspekcji, który nie jest zatrudniony na wyłączność przez właściwy organ państwa członkowskiego, i który może uczestniczyć w przeprowadzaniu inspekcji innych niż przeglądy ustawowe lub inspekcje państwa bandery. System zarządzania jakością powinien zapewniać, aby zadania powierzone uznanym organizacjom w ramach zakresu stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE<sup>(6)</sup> były prowadzone zgodnie z instrukcjami państwa bandery, i powinien obejmować niezbędne środki kontroli w tym zakresie. Aby zapewnić niezależność zaangażowanego personelu, państwa członkowskie powinny podjąć odpowiednie środki w celu zapobiegania konfliktom interesów takiego personelu w odniesieniu do wykonywanych przez niego prac.
- (17) W koordynacji z Międzynarodową Organizacją Pracy (MOP) zachęca się Komisję i państwa członkowskie do dalszych działań na rzecz poprawy warunków życia i pracy marynarzy.
- (18) Należy utworzyć elektroniczne narzędzie sprawozdawcze w celu dalszego usprawnienia spójnego gromadzenia odpowiednich statystyk oraz danych i informacji morskich z państw członkowskich.
- (19) Należy przyjąć środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w odniesieniu do bazy danych 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 182/2011<sup>(7)</sup>.
- (20) Komisja powinna utworzyć forum ekspertów z państw członkowskich zajmujących się kwestiami państwa bandery, a także, w razie konieczności, innych zainteresowanych podmiotów, do celów regularnej wymiany informacji i najlepszych praktyk, a także opracowania wskazówek dotyczących kwestii, takich jak procedury inspekcji statków, zasoby szkoleniowe dla inspektorów przeprowadzających inspekcje, oparte na analizie ryzyka kryteria, które mogą być stosowane do poprawy skuteczności inspekcji, możliwość opracowania wspólnego zharmonizowanego systemu poziomu działalności, kryteria analizy działalności państwa bandery z myślą o zidentyfikowaniu najlepszych praktyk oraz wszelkie inne kwestie istotne dla wykonania dyrektywy 2009/21/WE.
- (21) Aby uniknąć nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych związanych z transpozycją niniejszej dyrektywy, państwa członkowskie mogą, o ile spełnione są odpowiednie warunki, stosować niektóre zwolnienia. Państwa członkowskie, które nie mają statków podnoszących ich banderę objętych zakresem stosowania dyrektywy 2009/21/WE, nie powinny być zobowiązane do transpozycji i wykonania art. 6 dyrektywy 2009/21/WE w odniesieniu do dzielenia się informacjami dotyczącymi statków. Państwa członkowskie, które nie mają statków podnoszących ich banderę objętych zakresem stosowania dyrektywy 2009/21/WE i które zamknęły swój rejestr dla takich statków, nie powinny być zobowiązane do transpozycji i wykonania dyrektywy 2009/21/WE.
- (22) EMSA powinna zapewnić wsparcie w wykonywaniu dyrektywy 2009/21/WE, w szczególności poprzez zapewnienie odpowiednich szkoleń dla inspektorów państwa bandery przeprowadzających przeglądy i inspektorów państwa bandery przeprowadzających inspekcje, na wniosek państw członkowskich.

<sup>(6)</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>(7)</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).

- (23) 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.
- (24) 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 otrzymuje brzmienie:

„1. Celem niniejszej dyrektywy jest:

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

- 2) art. 2 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 2

#### Zakres stosowania

Niniejszą dyrektywę stosuje się do administracji państwa członkowskiego, którego banderę podnosi statek, w odniesieniu do statków podlegających certyfikacji i wykonujących wszelkie rodzaje rejsów międzynarodowych.”;

- 3) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

- a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) »statek« oznacza statek lub jednostkę, do których stosuje się co najmniej jedną konwencję, podnoszące banderę państwa członkowskiego i w odniesieniu do których wymagane jest posiadanie certyfikatu;”;

- b) lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) »audyt IMO« oznacza audyt przeprowadzony zgodnie z przepisami rezolucji A.1067(28) w sprawie ram i procedur dotyczących mechanizmu audytu państw członkowskich IMO, w jej aktualnym brzmieniu, przyjętej przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO);”;

- c) 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 aktualnym brzmieniu;

g) »kodeks III« oznacza rezolucję A.1070(28) (zwaną dalej »Kodeksem Implementacji Instrumentów IMO«), przyjętą przez IMO, część 2, w jej aktualnym brzmieniu, z wyłączeniem pkt 16, 18, 19, 20.3, 21, 29, 30, 31, 32, 34, 38, 39, 40 i 41 tej części;

h) »inspektor państwa bandery przeprowadzający przeglądy« oznacza pracownika sektora publicznego, który pracuje wyłącznie dla właściwego organu państwa członkowskiego i jest należycie upoważniony przez ten organ, który to pracownik jest odpowiedzialny za przeglądy, weryfikacje i audyty dotyczące statków i armatorów objętych odpowiednimi obowiązkowymi instrumentami międzynarodowymi lub który przeprowadza takie przeglądy, weryfikacje i audyty, spełniając przy tym wymóg niezależności ustanowiony w art. 8 ust. 1;

- i) »inspektor państwa bandery przeprowadzający inspekcje« oznacza:
- (i) pracownika sektora publicznego, który pracuje wyłącznie dla właściwego organu państwa członkowskiego i jest należycie upoważniony przez ten organ, lub
  - (ii) osobę, która nie jest zatrudniona na wyłączność, i która jest należycie upoważniona przez właściwy organ państwa członkowskiego, pracującą na zasadzie doraźnej lub na podstawie umowy z właściwym organem państwa członkowskiego,
- która może przeprowadzać inspekcje państwa bandery oraz która spełnia wymogi dotyczące kwalifikacji i niezależności ustanowione w art. 8 ust. 1;
- j) »pozostały personel, który uczestniczy w przeprowadzaniu przeglądów« oznacza osoby należycie upoważnione przez administrację państwa członkowskiego lub przez uznaną organizację występującą w jego imieniu, które mogą towarzyszyć inspektorom państwa bandery przeprowadzającym przeglądy w przeprowadzaniu przeglądów określonych przez administrację i które spełniają wymogi w zakresie 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 stan załogi odpowiadają certyfikatом znajdującym się na pokładzie tego statku.”;

4) art. 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przed wydaniem zezwolenia na eksploatację statku, któremu przyznano prawo do podnoszenia bandery danego państwa członkowskiego, państwo to zapewnia, aby statek ten odpowiadał wymaganiom obowiązujących zasad i przepisów międzynarodowych, w tym norm w zakresie bezpieczeństwa oraz kwestii społecznych i środowiskowych. Środki mogą być podejmowane przez uznaną organizację występującą w imieniu danego państwa członkowskiego, o ile została ona należycie upoważniona do tego przez właściwy organ. W szczególności, w stosownych przypadkach, zainteresowane państwo członkowskie lub uznana organizacja działająca w jego imieniu weryfikuje zapisy dotyczące bezpieczeństwa statku, korzystając, o ile są dostępne, ze sprawozdań z inspekcji państwa bandery i z certyfikatów państwa bandery znajdujących się w jego własnej bazie danych lub – w przypadku państw członkowskich, które zdecydowały się użycie bazy danych o statkach, o której mowa w art. 6a, w tej bazie danych. W razie konieczności zainteresowane państwo członkowskie kontaktuje się 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.”;

5) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 4a

**Bezpieczeństwo statków podnoszących banderę 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 podnoszenia ich bandery międzynarodowych zasad, przepisów i norm określonych w konwencjach; środki te obejmują:

- a) zapewnienie, aby inspektor przeprowadzający przeglądy zatrudniony przez uznaną organizację mógł wykonywać te same zadania co inspektorzy państwa bandery przeprowadzający przeglądy, gdy zostanie do tego upoważniony przez właściwy organ państwa członkowskiego; oraz
- b) wykonywanie inspekcji państwa bandery w celu sprawdzenia, czy rzeczywisty stan statku odpowiada certyfikatом znajdującym się na pokładzie tego statku.

Inspekcje państwa bandery, o których mowa w akapicie pierwszym lit. b), mogą być przeprowadzane z zastosowaniem podejścia opartego na analizie ryzyka, które uwzględnia następujące kryteria:

- (i) zapisy niezgodności i braków stwierdzonych w wyniku ustawowych przeglądów, audytów i weryfikacji przeprowadzonych przez państwo bandery;
- (ii) odpowiednie sprawozdania z dochodzeń w sprawie wypadków;
- (iii) zawiadomienia o zatrzymaniu lub zakazie działalności wydane przez organ kontroli przeprowadzanej przez państwo portu;
- (iv) przekroczenie ustanowionego przez każde państwo członkowskie wskaźnika niezgodności w ramach systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu;

- (v) zapisy niezgodności dokonane w wyniku inspekcji państwa bandery przeprowadzonych zgodnie z ustawodawstwem krajowym uznanym za właściwe przez każde państwo członkowskie;
- (vi) inne istotne informacje uznane za niezbędne przez państwo członkowskie.

Państwa członkowskie stosujące podejście oparte na analizie ryzyka zapewniają, aby statki, w odniesieniu do których nie ma wystarczających danych do obliczenia stopnia ryzyka, były poddawane inspekcji nie rzadziej niż raz na 5 lat.

Państwa członkowskie niestosujące podejścia opartego na analizie ryzyka przeprowadzają inspekcje państwa bandery, korzystając z własnych procedur, instrukcji i odpowiednich informacji zgodnie z kodeksem III. Zapewniają one, aby każdy statek był poddawany inspekcji nie rzadziej niż raz na 5 lat.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby wszelkie niezgodności wymagające środków naprawczych, obejmujące kwestie dotyczące bezpieczeństwa oraz kwestie społeczne i środowiskowe, potwierdzone lub wykryte w drodze inspekcji państwa bandery zgodnie z ust. 2 lit. b) zostały usunięte w stosownych ramach czasowych określonych przez państwo bandery.

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

Artykuł 4b

#### **Wymogi w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu**

1. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby jego administracja dysponowała zasobami odpowiednimi do wielkości i rodzaju jego floty oraz do celów realizacji procesów administracyjnych, jak również i procedurami i zasobami niezbędnymi w szczególności do wypełnienia obowiązków przewidzianych w art. 4a oraz ust. 2 i 3 niniejszego artykułu.

2. Każde państwo członkowskie zapewnia nadzór nad działaniami inspektorów państwa bandery przeprowadzających przeglądy, inspektorów państwa bandery przeprowadzających inspekcje oraz pozostałego personelu, który uczestniczy w przeprowadzaniu przeglądów oraz nad działaniami uznanych organizacji.

3. Każde państwo członkowskie zapewnia rozwój lub utrzymanie zdolności w zakresie kontroli konstrukcji i podejmowania decyzji technicznych odpowiedniej do wielkości i rodzaju swojej floty.

Artykuł 4c

#### **Szkolenia i budowanie zdolności**

1. Personel odpowiedzialny za przeprowadzanie przeglądów, inspekcji państwa bandery, audytów i weryfikacji dotyczących statków i armatorów musi przejść szkolenie odpowiadające konkretnym zadaniom, które wykonuje.

2. Państwa członkowskie mogą opracować system budowania zdolności dla swoich inspektorów państwa bandery przeprowadzających inspekcje i inspektorów państwa bandery przeprowadzających przeglądy oraz aktualizować go, uwzględniając nowe lub dodatkowe obowiązki wynikające z konwencji.

3. Komisja, z pomocą Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) ustanowionej rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (\*) oraz we współpracy z państwami członkowskimi, organizuje, w stosownych przypadkach i w oparciu o wnioski państw członkowskich o wsparcie, odpowiednie szkolenia dla inspektorów państwa bandery przeprowadzających inspekcje i inspektorów państwa bandery przeprowadzających przeglądy.

(\*) 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).";

- 6) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

#### **Zatrzymanie statku podnoszącego banderę państwa członkowskiego**

1. W przypadku gdy administracja zostaje poinformowana, że statek podnoszący banderę danego państwa członkowskiego został zatrzymany przez państwo portu, nadzoruje ona, zgodnie z procedurami ustanowionymi w tym celu, doprowadzenie statku do zgodności z odpowiednimi konwencjami IMO.

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

7) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

#### **Informacje w formie elektronicznej i ich wymiana**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby następujące informacje dotyczące statków podnoszących ich banderę zostały udostępnione w formie elektronicznej w ich aktualnym brzmieniu najpóźniej do dnia 6 stycznia 2031 r.:

- a) certyfikaty ustawowe (pełne lub wstępne), w tym daty przeprowadzonych przeglądów, przeglądów dodatkowych i uzupełniających, jeżeli były wykonane, oraz audytów;
- b) dane identyfikacyjne statków, które przestały podnosić banderę danego państwa członkowskiego podczas poprzednich 12 miesięcy.

2. Komisja opracowuje, utrzymuje i aktualizuje cyfrowy interoperacyjny portal zapewniający pojedynczy punkt dostępu do informacji, o których mowa w ust. 1, i umożliwiający pochodzącym z państw członkowskich inspektorom państwa bandery przeprowadzającym inspekcje i inspektorom państwa portu przeprowadzającym inspekcje dostęp do tych informacji w ramach wykonywania ich obowiązków.

Komisja udostępnia ten portal państwom członkowskim drogą elektroniczną i bezpłatnie.

Portal ten nie zawiera danych osobowych ani informacji poufnych.

Komisja zapewnia interoperacyjność portalu z bazą danych o statkach, o której mowa w art. 6a.

Ten portal zostaje utworzony najpóźniej do dnia 6 stycznia 2028 r.

3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające techniczne funkcjonowanie portalu, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10 ust. 2.”;

8) 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 świadcząca na rzecz państw członkowskich usługi w zakresie wydawania i kontrolowania certyfikatów elektronicznych. Ta baza danych o statkach zostaje utworzona do dnia 6 stycznia 2030 r. 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 Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE (\*), oraz może mieć podobne do niej funkcje.

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

- a) mogą przekazywać do bazy danych o statkach informacje dotyczące inspekcji państwa bandery zgodnie z niniejszą dyrektywą, w tym informacje dotyczące niezgodności i certyfikatów; oraz
- b) mogą wykorzystywać tę bazę danych do wydawania, podpisywania, zatwierdzania, przedłużania i wycofywania certyfikatów elektronicznych dla swoich statków,

Takie państwa członkowskie zapewniają, aby informacje, o których mowa w akapicie pierwszym, były zgodne z wymogami tej bazy danych i interoperacyjne.

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. 2 lit. a) 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 EMSA.

5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające techniczne funkcjonowanie bazy danych, o której mowa w niniejszym artykule, w tym warunki dostępu do informacji przedłożonych przez państwa członkowskie zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10 ust. 2.

(\*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57).;

9) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

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

1. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu przeprowadzenia przez IMO audytu ich administracji zgodnie z cyklem przyjętym przez IMO. Państwa członkowskie publikują wynik audytu, zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi dotyczącymi poufności.

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

10) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

#### **System zarządzania jakością i ocena wewnętrzna**

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

System zarządzania jakością obejmuje zakres obowiązków, uprawnienia oraz zależności między personelem, który przeprowadza przeglądy, inspekcje, audyty i weryfikacje a personelem państwa bandery, który zarządza pracami związanymi z obowiązkami państwa bandery oraz wpływającymi na te obowiązki, 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 przeprowadzających inspekcje, którzy nie są zatrudnieni na wyłączność, a także określać, w jaki sposób tacy pracownicy mają się komunikować i składać sprawozdania. System zarządzania jakością wskazuje zadania, które mogą być wykonywane przez pozostały personel, który uczestniczy w przeprowadzaniu przeglądów.

Każde państwo członkowskie zapewnia, aby inspektorzy państwa bandery przeprowadzający inspekcje, którzy nie są zatrudnieni na wyłączność, oraz pozostały personel, który uczestniczy 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 członków personelu, którzy dokonują przeglądów, inspekcji, audytów i weryfikacji, a także w odniesieniu do niezależności w stosunku do wykonywanej pracy.

System zarządzania jakością obejmuje aspekty, o których mowa w tym ustępie, do dnia 6 stycznia 2028 r.

2. Państwa członkowskie, które w najnowszym opublikowanym sprawozdaniu rocznym memorandum paryskiego w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (zwanego dalej »memorandum paryskim«) wpisano na listę państw bandery o niskim poziomie działalności lub które przez dwa kolejne lata były w tym sprawozdaniu rocznym wpisane na listę państw bandery o średnim poziomie działalności, 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 lub średniego poziomu działalności.”;



11) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

### **Sprawozdania i przeglądy**

Co pięć lat, a po raz pierwszy do dnia 6 stycznia 2028 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszej dyrektywy.”;

12) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 9a

### **Wymiana najlepszych praktyk i doświadczeń**

Komisja organizuje wymianę najlepszych praktyk i doświadczeń między administracjami państw członkowskich a ekspertami państw bandery i inspektorami państw bandery przeprowadzającymi inspekcje, w tym, w stosownych przypadkach, innymi zainteresowanymi stronami, w celu wykonywania niniejszej dyrektywy.

Administracje państw członkowskich oraz eksperci państw bandery i inspektorzy państw bandery przeprowadzający inspekcje badają, wraz z Komisją, możliwość opracowania wytycznych dotyczących kwestii, takich jak metody dokonywania inspekcji państwa bandery, treść i format sprawozdań lub budowanie zdolności.

Artykuł 9b

### **Informacje i dane**

Komisja ustanawia elektroniczne narzędzie sprawozdawcze na potrzeby zbierania informacji i danych z państw członkowskich na podstawie niniejszej dyrektywy.

Raz w roku państwa członkowskie informują Komisję o liczbie inspekcji państwa bandery zgodnie z art. 4a, wskazując dla każdej inspekcji państwa bandery numer IMO statku, datę i miejsce.”;

13) 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 (\*).

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

(\*) 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).”;

14) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 10a

### **Zmiany w konwencjach i kodeksie III**

Komisja może wyłączyć zmiany w konwencjach i kodeksie III z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy zgodnie z procedurą kontroli zgodności określoną w art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.”;

15) w art. 11 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 akapit pierwszy:

- a) państwa członkowskie, które nie mają statków podnoszących ich banderę objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, mogą odstąpić od obowiązku transpozycji i wykonania art. 6 niniejszej dyrektywy, tak długo jak spełniony jest ten warunek;
- b) państwa członkowskie, które nie mają statków objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy i które zamknęły swój rejestr dla takich statków, mogą odstąpić od obowiązku transpozycji i wykonania niniejszej dyrektywy, tak długo jak spełniony jest ten warunek.

Każde państwo członkowskie, które zamierza skorzystać z tych odstępstw, o których mowa w akapicie pierwszym, powiadamia Komisję do dnia 6 lipca 2027 r. Każdą kolejną zmianę również przekazuje się Komisji.

Te państwa członkowskie nie mogą zezwolić statkom objętym zakresem stosowania niniejszej dyrektywy na podnoszenie ich bandery lub rejestrować takich statków w ich rejestrze krajowym, dopóki w pełni nie dokonają transpozycji i nie wykonają niniejszej dyrektywy.”.

#### Artykuł 2

### Transpozycja

Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia 6 lipca 2027 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie powiadamiają o nich 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 Strasburgu dnia 27 listopada 2024 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

*Przewodnicząca*

R. METSOLA

*W imieniu Rady*

*Przewodniczący*

BÓKA J.