

## I

(Akty ustawodawcze)

## DYREKTYWY

## DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2013/38/UE

z dnia 12 sierpnia 2013 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

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) W dniu 23 lutego 2006 r. Międzynarodowa Organizacja Pracy (MOP) przyjęła Konwencję o pracy na morzu z 2006 r. (zwaną dalej „konwencją MLC 2006”) z zamiarem stworzenia jednego spójnego instrumentu obejmującego w miarę możliwości wszystkie uaktualnione normy istniejących międzynarodowych konwencji i zaleceń dotyczących pracy na morzu, a także podstawowe zasady, które można znaleźć w innych międzynarodowych konwencjach o pracy.
- (2) Decyzja Rady 2007/431/WE <sup>(3)</sup> upoważniła państwa członkowskie, w interesie Wspólnoty Europejskiej, do ratyfikowania konwencji MLC 2006. Państwa członkowskie powinny zatem jak najszybciej ją ratyfikować.
- (3) Państwa członkowskie, wykonując kontrole przeprowadzane przez państwa portu zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu <sup>(4)</sup>, w odniesieniu do kwestii obję-

tych zakresem konwencji, których te państwa jeszcze nie ratyfikowały i które stanowią, że każdy statek znajdujący się w porcie innego umawiającego się państwa lub innej umawiającej się strony podlega inspekcji przeprowadzanej przez należycie uprawnionych oficerów, powinny dołożyć wszelkich starań w celu spełnienia wymogów procedur i praktyk wynikających z tych konwencji i co za tym idzie, nie powinny przedkładać Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) ani MOP sprawozdań dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Państwa członkowskie, które nie ratyfikowały jeszcze konwencji międzynarodowej objętej zakresem dyrektywy 2009/16/WE w momencie wejścia tej konwencji w życie, powinny dołożyć wszelkich starań, aby zgodnie z wymogami konwencji zapewnić podobne warunki na swoich statkach.

- (4) Aby zapewnić zharmonizowane podejście do skutecznego egzekwowania norm międzynarodowych przez państwa członkowskie przy wykonywaniu kontroli przeprowadzanych zarówno przez państwo bandery, jak i państwo portu, oraz aby uniknąć konfliktu między prawem międzynarodowym a prawem Unii, państwa członkowskie powinny dążyć do ratyfikowania konwencji do dnia, w którym wchodzi ona w życie, a przynajmniej tych części konwencji, które wchodzi w zakres kompetencji Unii.
- (5) Konwencja MLC 2006 określa normy pracy na morzu dla wszystkich marynarzy, niezależnie od ich obywatelstwa i bandery statków, na których pływają.
- (6) Do celów dyrektywy 2009/16/WE, zamiast zdefiniowania terminów „marynarz” i „załoga”, należy raczej interpretować je w każdym przypadku zgodnie z ich definicją lub interpretacją w stosownych konwencjach międzynarodowych. W szczególności we wszystkich kwestiach dotyczących wykonania konwencji MLC 2006 termin „załoga” powinien być interpretowany jako odnoszący się do „marynarza”, zgodnie z definicją w konwencji MLC 2006.
- (7) We wszelkich kwestiach objętych zakresem niniejszej dyrektywy dotyczących wykonania konwencji MLC 2006, w tym w odniesieniu do statków, do których

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 299 z 4.10.2012, s. 153.

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 2 lipca 2013 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 22 lipca 2013 r.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 161 z 22.6.2007, s. 63.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57.

nie ma zastosowania Międzynarodowy Kodeks Zarządzania Bezpieczeństwem, odniesienia do „przedsiębiorstwa” zawarte w dyrektywie 2009/16/WE należy interpretować jako „właściciela statku” zgodnie z definicją w stosownym postanowieniu konwencji MLC 2006, ponieważ ta druga definicja lepiej spełnia szczególne wymogi konwencji MLC 2006.

- (8) Znaczna część norm konwencji MLC 2006 została wdrożona w ramach prawa Unii dyrektywą Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE<sup>(1)</sup> oraz dyrektywą Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotyczącą Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST)<sup>(2)</sup>. Te normy konwencji MLC 2006, które są objęte zakresem dyrektywy 2009/13/WE lub dyrektywy 1999/63/WE, powinny być wdrożone przez państwa członkowskie zgodnie z tymi dyrektywami.
- (9) Co do zasady środki przyjęte, aby nadać skuteczność niniejszej dyrektywie, nie powinny w żadnych okolicznościach stanowić uzasadnienia dla obniżenia przez państwa członkowskie ogólnego poziomu ochrony – wynikającego z mającego zastosowania prawa socjalnego Unii – marynarzy pracujących na statkach podnoszących banderę państwa członkowskiego.
- (10) Konwencja MLC 2006 zawiera postanowienia dotyczące egzekwowania, określające zadania państw wykonujących obowiązki w zakresie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. W celu ochrony bezpieczeństwa i uniknięcia zakłóceń konkurencji należy umożliwić państwom członkowskim sprawdzanie, czy postanowienia konwencji MLC 2006 są przestrzegane przez wszystkie statki zawijające do ich portów i kotwicowisk, niezależnie od państwa, którego banderę podnoszą.
- (11) Kontrola przeprowadzana przez państwo portu jest regulowana dyrektywą 2009/16/WE, która powinna uwzględnić konwencję MLC 2006 wśród konwencji, których wdrożenie jest weryfikowane przez organy państw członkowskich w ich portach.
- (12) Wykonując kontrole przeprowadzane przez państwo portu zgodnie z dyrektywą 2009/16/WE, państwa członkowskie powinny uwzględnić postanowienia konwencji MLC 2006, które przewidują, że morski certyfikat pracy oraz deklaracja zgodności z przepisami o pracy na morzu mają być akceptowane jako dowód *prima facie* na zgodność z wymogami konwencji MLC 2006.
- (13) Prawo Unii powinno również odzwierciedlać procedury określone w konwencji MLC 2006 w odniesieniu do rozpatrywania skarg składanych na lądzie, odnoszących się do spraw, których dotyczy konwencja MLC 2006.
- (14) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania dyrektywy 2009/16/WE należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Komisja powinna być uprawniona do przyjęcia aktów wykonawczych: w celu wdrażania metodologii rozpatrywania parametrów ryzyka ogólnego dotyczących w szczególności kryteriów państwa bandery i kryteriów działalności przedsiębiorstwa; w celu zapewnienia jednolitych warunków w odniesieniu do zakresu rozszerzonej inspekcji, w tym obszarów ryzyka, jakie mają zostać objęte; w celu zapewnienia jednolitych warunków stosowania procedur kontroli oraz kontroli ochrony; w celu ustanowienia zharmonizowanego formatu elektronicznego zgłaszania skarg dotyczących konwencji MLC 2006; w celu wdrożenia zharmonizowanych procedur zgłaszania widocznych anomalii przez pilotów i władze lub organy portu oraz działań następczych podjętych przez państwa członkowskie; oraz w celu ustanowienia szczegółowych warunków publikowania informacji o przedsiębiorstwach o niskim lub bardzo niskim poziomie działalności, kryteriów dotyczących agregowania stosownych danych oraz częstotliwości aktualizacji. Jest to operacja wysoce techniczna, którą należy przeprowadzić zgodnie z zasadami i kryteriami ustanowionymi tą dyrektywą. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontrolowania przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję<sup>(3)</sup>.
- (15) Akty wykonawcze odnoszące się do metodologii rozpatrywania parametrów ryzyka ogólnego dotyczących w szczególności kryteriów państwa bandery i kryteriów działalności przedsiębiorstwa, do raportów pilotów i władz lub organów portu, łącznie ze zharmonizowanymi procedurami zgłaszania widocznych anomalii przez pilotów i władze lub organy portu, do działań następczych podjętych przez państwa członkowskie oraz szczegółowych uzgodnień warunków publikowania informacji o przedsiębiorstwach o niskim lub bardzo niskim poziomie działalności, nie powinny być przyjmowane przez Komisję, w przypadku gdy komitet, o którym mowa w niniejszej dyrektywie, nie wyda opinii na temat projektu aktu wykonawczego przedstawionego przez Komisję.
- (16) Ustanawiając przepisy wykonawcze, Komisja powinna szczegółowo uwzględnić wiedzę fachową i doświadczenie zdobyte w ramach systemu inspekcji w Unii i korzystać z wiedzy fachowej w ramach protokołu ustaleń w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, podpisanym w Paryżu w dniu 26 stycznia 1982 r. w jego aktualnej wersji („memorandum paryskie”).
- (17) Przepisy wykonawcze, w tym odniesienia do instrukcji i wytycznych zawartych w memorandum paryskim, nie powinny narazić na szwank osądu zawodowego inspektorów lub właściwego organu ani elastyczności przewidzianej w dyrektywie 2009/16/WE.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 124 z 20.5.2009, s.30.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 167 z 2.7.1999, s. 33.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

- (18) Baza danych wyników inspekcji, o której mowa w dyrektywie 2009/16/WE, powinna zostać dostosowana i rozwinięta w oparciu o zmiany wprowadzone niniejszą dyrektywą lub zmiany przyjęte w kontekście memorandum paryskiego.
- (19) Celem memorandum paryskiego jest wyeliminowanie statków niespełniających norm za pomocą zharmonizowanego systemu kontroli państwa portu, obejmującego skoordynowane inspekcje statków zawijających do portów, w tym portów państw członkowskich, w regionie podlegającym memorandum paryskiemu. Inspekcje te mają na celu sprawdzenie, czy statki spełniają międzynarodowe normy dotyczące bezpieczeństwa, ochrony i środowiska oraz czy marynarze mają odpowiednie warunki życia i pracy, zgodnie z obowiązującymi konwencjami międzynarodowymi. Przy wykonywaniu inspekcji i w przypadku odniesień do instrukcji i wytycznych memorandum paryskiego należy wziąć pod uwagę fakt, że te instrukcje i wytyczne są opracowywane i przyjmowane w celu zapewnienia spójności inspekcji i ukierunkowywania tych inspekcji z myślą o ułatwieniu konwergencji w jak największym stopniu.
- (20) Inspekcja warunków życia i pracy marynarzy na pokładzie oraz ich szkolenia i kwalifikacji, w celu sprawdzenia, czy spełniają one wymogi konwencji MLC 2006, wymaga od inspektorów niezbędnego poziomu przeszkolenia. Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego oraz państwa członkowskie powinny promować takie szkolenia inspektorów do celów sprawdzania zgodności z konwencją MLC 2006.
- (21) Aby umożliwić Komisji szybką aktualizację stosownych procedur, co ma sprzyjać osiągnięciu równych warunków działania w skali światowej w dziedzinie żeglugi, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wprowadzania zmian w załączniku VI do dyrektywy 2009/16/WE zawierającym wykaz „instrukcji” przyjętych przez memorandum paryskie, tak aby procedury mające zastosowanie i podlegające egzekwowaniu na terytorium państw członkowskich pozostały zgodne z procedurami uzgodnionymi na szczeblu międzynarodowym oraz zgodne ze stosownymi konwencjami. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (22) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary i skutki działania możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może 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.
- (23) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2009/16/WE.
- (24) Zgodnie z art. VIII, konwencja MLC 2006 powinna wejść w życie 12 miesięcy po dniu, w którym zarejestrowano ratyfikacje co najmniej 30 członków MOP, których łączny udział w światowym tonażu brutto statków wynosi 33 procent. Warunek ten został spełniony w dniu 20 sierpnia 2012 r., a konwencja MLC 2006 wchodzi w życie z dniem 20 sierpnia 2013 r.
- (25) Niniejsza dyrektywa powinna wejść w życie w tym samym dniu co konwencja MLC 2006,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

### Zmiany dyrektywy 2009/16/WE

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

- 1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
  - a) w pkt 1 wprowadza się następujące zmiany:
    - (i) lit. g) traci moc;
    - (ii) dodaje się litery w brzmieniu:
      - „i) Konwencja o pracy na morzu z 2006 r. (konwencja MLC 2006);
      - j) Międzynarodowa konwencja o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach (AFS 2001);
      - k) Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi z 2001 r. (konwencja o olejach bunkrowych, 2001 r.);”;
    - b) dodaje się punkty w brzmieniu:
      - „23) „morski certyfikat pracy” oznacza certyfikat, o którym mowa w prawidle 5.1.3 konwencji MLC 2006;
      - 24) „deklaracja zgodności” oznacza deklarację, o której mowa w prawidle 5.1.3 konwencji MLC 2006.”;
    - c) dodaje się akapit w brzmieniu:

„Wszystkie odniesienia w niniejszej dyrektywie do konwencji, międzynarodowych kodeksów i rezolucji, w tym dotyczące certyfikatów i innych dokumentów, uznaje się za odniesienia do tych konwencji, międzynarodowych kodeksów i rezolucji w ich zaktualizowanych wersjach”;
  - b) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:
    - a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Podczas inspekcji statku podnoszącego banderę państwa niebędącego stroną konwencji państwa członkowskie zapewniają, aby ten statek i jego załoga nie były traktowane bardziej korzystnie niż statki podnoszące banderę państwa, które jest stroną tej konwencji. Taki statek jest poddawany bardziej szczegółowej inspekcji zgodnie z procedurami ustanowionymi w memorandum paryskim.”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„5. Środki przyjęte, aby nadać skuteczność niniejszej dyrektywie, nie mogą prowadzić do obniżenia ogólnego poziomu ochrony marynarzy na mocy prawa socjalnego Unii w dziedzinach, do których ma zastosowanie niniejsza dyrektywa, w porównaniu z sytuacją, która już ma miejsce w każdym z państw członkowskich. Jeżeli w ramach wykonywania tych środków właściwy organ państwa portu dowiedział się o wyraźnym naruszeniu prawa Unii na pokładzie statków podnoszących banderę państwa członkowskiego, organ ten zgodnie z prawem i praktykami krajowymi niezwłocznie informuje wszelkie inne właściwe organy, aby mogły one podjąć odpowiednie działania.”;

3) art. 8 ust. 4 traci moc;

4) art. 10 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Komisji przyznaje się uprawnienia wykonawcze do wdrażania metodologii rozpatrywania parametrów ryzyka ogólnego dotyczących w szczególności kryteriów państwa bandery i kryteriów działalności przedsiębiorstwa. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 3.”;

5) art. 14 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Zakres rozszerzonej inspekcji, w tym obszary ryzyka, jakie mają zostać objęte, określony został w załączniku VII. Komisja może przyjąć szczegółowe środki mające na celu zapewnienie jednolitych warunków stosowania załącznika VII. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 3.”;

6) art. 15 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Komisja może przyjąć szczegółowe środki, aby zapewnić jednolite stosowanie procedur, o których mowa w ust. 1, oraz kontroli ochrony, o której mowa w ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 3.”;

7) w art. 17 dodaje się akapity w brzmieniu:

„W przypadku gdy w następstwie bardziej szczegółowej inspekcji warunki życia i pracy na statku uznane zostaną za niezgodne z wymogami konwencji MLC 2006, inspektor niezwłocznie zgłasza kapitanowi statku braki oraz określa wymagane terminy ich usunięcia.

W przypadku gdy inspektor uzna, że braki te są znaczące lub jeżeli odnoszą się one do ewentualnej skargi na mocy art. 19 części A załącznika V, inspektor zgłasza te braki również właściwym organizacjom marynarzy i armatorów w państwie członkowskim, w którym prowadzona jest inspekcja, oraz może:

a) powiadomić przedstawiciela państwa bandery;

b) przekazać stosowne informacje właściwym organom następnego portu, do którego zawinie statek.

W odniesieniu do kwestii dotyczących konwencji MLC 2006, państwo członkowskie, w którym dokonuje się inspekcji, ma prawo przekazać kopię protokołu z inspekcji, wraz z każdą odpowiedzią otrzymaną od właściwych organów państwa bandery w określonym terminie, dyrektorowi generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy w celu podjęcia działań, jakie mogą zostać uznane za właściwe i celowe, aby zapewnić zachowanie takich informacji oraz zgłoszenie ich stronom, które mogłyby być zainteresowane skorzystaniem ze stosownych procedur odwoławczych.”;

8) art. 18 akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

„Tożsamość osoby składającej skargę nie jest ujawniana kapitanowi ani właścicielowi statku, którego to dotyczy. Inspektor podejmuje odpowiednie działania w celu zapewnienia poufności skarg złożonych przez marynarzy, w tym zapewnia poufność podczas wszystkich rozmów z marynarzami.”;

9) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 18a

#### **Procedury rozpatrywania składanych na lądzie skarg związanych z konwencją MLC 2006**

1. Skarga marynarza na naruszenie wymagań konwencji MLC 2006 (w tym praw marynarzy) może zostać zgłoszona inspektorowi w porcie, do którego zawinął statek marynarza. W takich przypadkach inspektor wszczyna wstępne dochodzenie.

2. W stosownych wypadkach, z uwagi na charakter skargi, wstępne dochodzenie obejmuje stwierdzenie, czy skorzystano z pokładowych procedur wnoszenia skarg przewidzianych w prawie 5.1.5 konwencji MLC 2006. Inspektor może również przeprowadzić bardziej szczegółowe dochodzenie zgodnie z art. 13 niniejszej dyrektywy.

3. W stosownych przypadkach inspektor stara się zapewnić rozpatrzenie skargi na pokładzie statku.

4. W przypadku gdy dochodzenie lub inspekcja wykazują niezgodność, która wchodzi w zakres art. 19, zastosowanie ma ten artykuł.

5. W przypadku gdy ust. 4 nie ma zastosowania, a skarga marynarza dotycząca kwestii objętych konwencją MLC 2006 nie została rozpatrzona na pokładzie statku, inspektor niezwłocznie powiadamia o tym państwo bandery, starając się o uzyskanie od tego państwa, w wyznaczonym terminie, opinii i planu działań naprawczych. Sprawozdanie z każdej przeprowadzonej inspekcji przekazywane jest drogą elektroniczną do bazy danych wyników inspekcji, o której mowa w art. 24.

6. W przypadku gdy nie udało się rozstrzygnąć skargi w wyniku działań podjętych zgodnie z ust. 5, państwo portu przekazuje dyrektorowi generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy kopię protokołu z inspekcji. Protokołowi towarzyszą wszelkie odpowiedzi otrzymane w wyznaczonym terminie od właściwych organów państwa bandery. W podobny sposób informuje się właściwe organizacje marynarzy i właścicieli statków w państwie portu. Ponadto dane statystyczne i informacje dotyczące rozpatrzonych skarg są regularnie przekazywane przez państwo portu dyrektorowi generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy.

Takie przekazywanie przewidziane jest, aby umożliwić – na podstawie działań uznanych za właściwe i celowe – prowadzenie rejestrów tych informacji i zgłaszanie tych informacji stronom, w tym organizacjom marynarzy i właścicielom statków, które mogłyby być zainteresowane skorzystaniem ze stosownych procedur odwoławczych.

7. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego artykułu Komisji powierza się uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do ustanowienia zharmonizowanego formatu elektronicznego oraz procedur dotyczących zgłaszania działań następczych podjętych przez państwa członkowskie. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 3.

8. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku dla art. 18. Art. 18 akapit czwarty ma również zastosowanie do skarg związanych z kwestiami objętymi konwencją MLC 2006.”;

10) w art. 19 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. W przypadku gdy warunki życia i pracy na pokładzie stwarzają wyraźne zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia lub ochrony marynarzy lub występują braki, które stanowią poważne lub powtarzające się naruszenie wymogów konwencji MLC 2006 (w tym praw marynarzy), właściwy organ państwa portu, w którym statek jest poddawany inspekcji, zapewnia zatrzymanie statku lub zawieszenie pracy, podczas której braki zostały wykryte.

Nakaz zatrzymania statku lub zawieszenia pracy jest znoszony dopiero, gdy te braki zostaną poprawione lub jeśli właściwy organ zaakceptuje plan działań zmierzających do poprawienia tych braków i będzie przekonany, że plan ten zostanie szybko wdrożony. Przed zaakceptowaniem planu działań inspektor może skonsultować się z państwem bandery.”;

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. W przypadku zatrzymania właściwy organ natychmiast informuje na piśmie, załączając protokół z inspekcji, administrację państwa bandery lub, jeśli

nie jest to możliwe, konsula bądź, w przypadku jego nieobecności, najbliższą placówkę dyplomatyczną tego państwa, o wszystkich okolicznościach uzasadniających interwencję. Ponadto w stosownych przypadkach powiadamia się również wyznaczonych rzeczoznawców lub uznane organizacje zajmujące się wydawaniem świadectw klasy lub świadectw ustawowych zgodnie z konwencjami. Ponadto, jeżeli statkowi uniemożliwiono żeglugę ze względu na poważne lub powtarzające się naruszenia wymogów konwencji MLC 2006 (w tym praw marynarzy), lub z uwagi na to, że warunki życia i pracy na pokładzie stwarzają wyraźne zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia lub ochrony marynarzy, właściwy organ niezwłocznie powiadamia o tym państwo bandery i w miarę możliwości wzywa przedstawiciela tego państwa, zwracając się do państwa bandery o odpowiedź w określonym terminie. Właściwy organ niezwłocznie informuje też stosowne organizacje marynarzy i właścicieli statków w państwie portu, w którym przeprowadzono inspekcję.”;

11) art. 23 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Komisji przyznaje się uprawnienia wykonawcze do przyjmowania środków służących wdrożeniu niniejszego artykułu, w tym zharmonizowanych procedur zgłaszania widocznych anomalii przez pilotów i władze lub organy portu oraz działań następczych podjętych przez państwa członkowskie. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 3.”;

12) art. 27 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Komisji przyznaje się uprawnienia wykonawcze do ustanowienia szczegółowych warunków publikowania informacji, o których mowa w akapicie pierwszym, kryteriów dotyczących agregowania stosownych danych oraz częstotliwości aktualizacji. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 3.”;

13) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 30a

#### **Akty delegowane**

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 30b, dotyczących zmian załącznika VI, aby do wykazu znajdującego się w tym załączniku dodać dalsze instrukcje dotyczące kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, przyjęte w ramach organizacji memorandum paryskiego.

Artykuł 30b

#### **Wykonywanie przekazanych uprawnień**

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 30a, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 20 sierpnia 2013 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 30a, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 30a wchodzi w życie, tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub jeśli, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;

14) art. 31 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 31

#### **Komitet**

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) ustanowiony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2009/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (\*). 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.

W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii w sprawie projektu aktu wykonawczego, który ma zostać przyjęty zgodnie z, odpowiednio, art. 10 ust. 3, art. 23 ust. 5 i art. 27 akapit drugi, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

(\*) Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1;”

15) art. 32 traci moc;

16) art. 33 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 33

#### **Przepisy wykonawcze**

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

17) w załączniku I część II pkt 2B wprowadza się następujące zmiany

a) tiret piąte otrzymuje brzmienie:

„— Statki, które były przedmiotem sprawozdania lub skargi, w tym skargi złożonej na lądzie, zgłoszonych przez kapitana, członka załogi lub jakąkolwiek osobę bądź organizację mającą uzasadniony interes w bezpiecznej eksploatacji statku, warunkach życia i pracy lub zapobieganiu zanieczyszczeniom, chyba że zainteresowane państwo członkowskie uznaje sprawozdanie bądź skargę za wyraźnie bezpodstawną.”;

b) dodaje się tiret w brzmieniu:

„— Statki, dla których uzgodniono plan działań zmierzających do usunięcia braków, o których mowa w art. 19 ust. 2a, ale w odniesieniu do których realizacja tego planu nie została sprawdzona przez inspektora.”;

18) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 14, 15 i 16 otrzymują brzmienie:

„14. Zaświadczenia lekarskie (zob. konwencja MLC 2006).

15. Tabela ustaleń dotycząca pracy na statku (zob. konwencja MLC 2006 i konwencja STCW 78/95).

16. Ewidencja godzin pracy i odpoczynku marynarzy (zob. konwencja MLC 2006).”;

b) dodaje się punkty w brzmieniu:

„45. Morski certyfikat pracy.

46. Deklaracja zgodności z przepisami o pracy na morzu, część I i II.

47. Świadcstwo AFS.

48. Zaświadczenie ubezpieczeniowe lub inne zabezpieczenie finansowe dotyczące odpowiedzialności cywilnej w zakresie szkód spowodowanych zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi.”;

19) w załączniku V część A dodaje się punkty w brzmieniu:

- „16. Dokumenty wymagane na mocy konwencji MLC 2006 nie są okazywane lub prowadzone, bądź są prowadzone w sposób niezgodny z prawdą, lub też okazywane dokumenty nie zawierają informacji wymaganych przez konwencję MLC 2006 lub są z innych powodów nieważne.
17. Warunki życia i pracy na statku nie spełniają wymogów konwencji MLC 2006.
18. Istnieją uzasadnione podstawy, by sądzić, że statek zmienił banderę w celu uniknięcia przestrzegania konwencji MLC 2006.
19. Złożono skargę, zgodnie z którą określone warunki życia i pracy na statku nie spełniają wymogów konwencji MLC 2006.”;

20) w załączniku X pkt 3.10 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Obszary objęte konwencją MLC 2006”;

b) dodaje się punkty w brzmieniu:

- „8. Warunki na pokładzie stanowią wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub ochrony marynarzy.
9. Niezgodność stanowi poważne lub powtarzające się naruszenie wymogów konwencji MLC 2006 (w tym praw marynarzy), odnoszących się do warunków życia i pracy marynarzy na statku, wyszczególnionych w morskim certyfikacie pracy dla tego statku oraz jego deklaracji zgodności z przepisami o pracy na morzu.”.

Artykuł 2

### Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 21 listopada 2014 r. Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. Środki przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych środków prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

### Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem 20 sierpnia 2013 r., z dniem wejścia w życie konwencji MLC 2006.

Artykuł 4

### Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 12 sierpnia 2013 r.

W imieniu Parlamentu  
Europejskiego  
M. SCHULZ  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
L. LINKEVIČIUS  
Przewodniczący