KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 6.6.2016 r.
COM(2016) 371 final

2016/0172 (COD)

Wniosek

# DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznego użytkowania promów typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich wykonujących regularne usługi oraz zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE w sprawie kontroli państwa portu i uchylająca dyrektywę Rady 1999/35/WE**

{SWD(2016) 189 final}
{SWD(2016) 190 final}

# UZASADNIENIE

## 1. KONTEKST WNIOSKU

### 1.1 Przyczyny i cele wniosku

Zgodnie z założeniami planu Komisji dotyczącego sprawności regulacyjnej i lepszych uregulowań prawnych oraz jako element bezpośredniej reakcji na wyniki kontroli skuteczności unijnych przepisów prawnych dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich[1] Komisja przedstawia zestaw propozycji, których celem jest wprowadzenie w życie wskazanych możliwości uproszczenia.

Celem tej zmiany jest uproszczenie i uporządkowanie istniejących unijnych ram prawnych dotyczących bezpieczeństwa na statkach pasażerskich, tak aby (i) utrzymać przepisy unijne w przypadkach gdy są potrzebne i proporcjonalne; (ii) zapewnić ich właściwe stosowanie oraz (iii) wyeliminować potencjalne nakładanie się obowiązków oraz występowanie niespójności między powiązanymi aktami prawnymi. Nadrzędnym celem jest stworzenie jasnych, prostych i aktualnych ram prawnych, które byłyby łatwiejsze do stosowania, monitorowania i egzekwowania i zwiększyły tym samym ogólny poziom bezpieczeństwa.

W dyrektywie Rady 1999/35/WE[2] przewidziano różne rodzaje inspekcji dotyczących poszczególnych cech bezpieczeństwa promów typu ro-ro i szybkich jednostek. Odnoszą się one do konkretnych zagrożeń związanych z niepodzielnymi pokładami samochodowymi, przyczyniającymi się do podatności na zakłócenia stabilności i zagrożenia pożarowe oraz bardzo intensywną działalnością, ryzykiem przemieszczenia ładunku, kwestiami szczelności, podnoszonymi rampami oraz zużyciem i rozrywaniem.

Niezależnie od faktu, że specjalny system kontroli tych statków jest nadal niezbędny, wymogi przedmiotowej dyrektywy nie odpowiadały już rzeczywistości. Obecna sytuacja różni się znacznie od stanu sprzed prawie 20 lat, kiedy to przyjęto dyrektywę 1999/35/WE. W tamtym czasie UE liczyła 15 państw członkowskich i między UE a państwami trzecimi regularnie kursowały liczne promy pasażersko-samochodowe (statki typu ro-pax) i szybkie jednostki. Ponadto od tego czasu system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu został wzmocniony, zwłaszcza po wejściu w życie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE[3], w której ustanowiono system kontroli oparty na ryzyku, a także określono minimalną liczbę inspekcji na statkach wysokiego ryzyka, które to inspekcje państwa członkowskie były obowiązane przeprowadzać.

Obecnie większość państw członkowskich dokonuje łączenia inspekcji lub zastępuje niektóre inspekcje wymagane na mocy dyrektywy 1999/35/WE albo przeglądami państwa bandery, albo kontrolami przeprowadzanymi przez państwo portu. Praktyka ta sprawia, że stosowanie i egzekwowanie tej dyrektywy staje się problematyczne ze względu na różny zakres tych kontroli i nakładanie się przepisów. W szczególności ramy prawne umożliwiają zastąpienie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu przeglądem na mocy dyrektywy 1999/35/WE. Biorąc jednak pod uwagę, że zakres przeglądu określony w dyrektywie 1999/35/WE nie

---

1 Jej wyniki zostały przedstawione Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w dniu 16 października 2015 r. (COM(2015) 508).

2 Dyrektywa Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich (Dz.U. L 138, 1.6.1999, s. 1).

3 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).

obejmuje wszystkich elementów podlegających kontroli państwa portu, nakładanie się przepisów w istocie tworzy lukę regulacyjną.

Dlatego proponuje się dokonanie aktualizacji, doprecyzowania i uproszczenia istniejących wymogów w zakresie przeglądów promów typu ro-ro i szybkich jednostek, przy zachowaniu tego samego poziomu bezpieczeństwa i zasadniczych mechanizmów realizacji. Jest to całkowicie zgodne z założeniami programu sprawności i wydajności regulacyjnej Komisji, którego celem jest dalsze zracjonalizowanie działań kontrolnych administracji krajowej i zmaksymalizowanie czasu, w którym statek może być eksploatowany do celów komercyjnych.

Z tego względu, aby zapewnić jasność i spójność przepisów, niniejszy wniosek uchyla obowiązującą dyrektywę i zastępuje ją nową dyrektywą. Obejmuje on także dodatkowe zmiany do dyrektywy 2009/16/WE.

### 1.2 Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki

Wniosek jest w pełni zgodny z wnioskami w sprawie uproszczeń zmieniającymi dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE[4] oraz dyrektywę Rady 98/41/WE[5]. Zapewnia on spójność z dyrektywą 2009/16/WE poprzez włączenie dodatkowych zmian do niej. Te dodatkowe zmiany są ściśle ograniczone do tego, co jest niezbędne do zapewnienia spójności z obecnym wnioskiem, i w żaden sposób nie wpływają na przyszłą ocenę dyrektywy 2009/16/WE. Wniosek jest w pełni zgodny z zaleceniami dotyczącymi kontroli sprawności i białą księgą z 2011 r. w sprawie przyszłości transportu[6], w której uznano konieczność zmodernizowania unijnych ram prawnych w dziedzinie bezpieczeństwa statków pasażerskich.

### 1.3 Spójność z innymi politykami Unii

Niniejszy wniosek stanowi element realizacji programu Komisji dotyczącego lepszego stanowienia prawa poprzez zapewnienie, że obowiązujące przepisy są jasne i proste; wniosek nie tworzy zbędnych obciążeń i nadąża za rozwojem wydarzeń politycznych i społecznych oraz postępem technologicznym. Wniosek stanowi również realizację celów strategii transportu morskiego do 2018 r.[7] poprzez zapewnienie wysokiej jakości usługi promowych w regularnym wewnątrzunijnym transporcie pasażerskim.

## 2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

### 2.1 Podstawa prawna

Z uwagi na fakt, że niniejszy wniosek dotyczy zastąpienia dyrektywy, podstawą prawną pozostaje art. 100 ust. 2 TFUE (dawny art. 80 ust. 2 TWE), w którym ustanowiono środki w zakresie transportu morskiego.

---

4 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1).

5 Dyrektywa Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty (Dz.U. L 188 z 2.7.1998, s. 35).

6 Biała księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu" (COM(2011) 0144).

7 Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r. (COM(2009) 0008).

## 2.2 Pomocniczość

Na żądanie państw członkowskich[8] unijne przepisy prawne dotyczące bezpieczeństwa statków pasażerskich są w dużej mierze wzorowane na wymogach międzynarodowych i kształtowane zgodnie z nimi; stanowią także reakcję na szereg poważnych awarii (np. wypadki z udziałem „Herald of Free Enterprise" i promu „Estonia"). Przepisy dotyczą większości państw członkowskich jako państw bandery i państw portu.

Mimo że na szczeblu unijnym przyjęto wspólne zasady w odniesieniu do statków pasażerskich, włącznie z promami typu ro-ro i szybkimi jednostkami, odbywających rejsy krajowe, nie jest tak w przypadku podróży międzynarodowych, gdzie obowiązują konwencje międzynarodowe. Konwencje międzynarodowe dopuszczają szeroki zakres odstępstw i umożliwiają rozbieżne interpretacje norm bezpieczeństwa. Pasażerowie podróżujący w obrębie UE mają prawo oczekiwać jednakowego poziomu bezpieczeństwa bez względu na rodzaj statków lub usług, z których korzystają.

W przypadku braku mechanizmu egzekwowania na szczeblu międzynarodowym unijny system przeglądów mający zastosowanie do statków pasażerskich zarówno w żegludze krajowej, jak i międzynarodowej, jest warunkiem wstępnym utrzymania wysokiego poziomu norm bezpieczeństwa życia w odniesieniu do statków pasażerskich i wykluczania statków niespełniających norm. Gwarantuje on również, że konkurencja na wodach UE odbywa się na równych warunkach dla wszystkich przewoźników, niezależnie od ich obywatelstwa i bandery ich statków i jednostek oraz bez rozróżnienia między trasami krajowymi i międzynarodowymi. W związku z tym jednolitych warunków eksploatacji promów typu ro-ro i szybkich jednostek w żegludze do portów unijnych oraz z tych portów i wspólnego poziomu bezpieczeństwa nie można by osiągnąć za pomocą jednostronnych działań na poziomie państw członkowskich.

## 2.3 Proporcjonalność

W świetle najnowszych zmian technologicznych i prawnych wniosek mający na celu doprecyzowanie obowiązujących wymogów, usunięcie nakładania się przepisów oraz nieaktualnych pojęć uważa się za jedyne proporcjonalne i spójne rozwiązanie. Gwarantuje on, że obecny wysoki poziom bezpieczeństwa nie jest zagrożony, i umożliwia lepsze wykorzystanie zasobów, lepsze ukierunkowanie i bardziej przejrzyste wymogi bezpieczeństwa.

Zgodnie z zasadą proporcjonalności dyrektywę nadal uważa się za najodpowiedniejszą formę regulacji, prowadzącą do osiągnięcia założonych celów. Określa się w niej wspólne zasady i ujednolicony poziom bezpieczeństwa, zapewnia egzekwowanie przepisów, ale pozostawia państwom członkowskim wybór praktycznych i technicznych procedur stosowanych w każdym z nich. W ten sposób w gestii każdego państwa członkowskiego pozostaje decyzja o zastosowaniu narzędzi, które są najlepiej dopasowane do jego systemu wewnętrznego. Dyrektywa gwarantuje także, że cel niniejszego wniosku polegający na uproszczeniu zostanie osiągnięty w możliwie największym zakresie.

## 2.4 Wybór instrumentu

W celu zapewnienia jasnego i spójnego obrazu techniki prawodawczej za najodpowiedniejsze rozwiązanie uznano wniosek dotyczący nowej dyrektywy, mającej zastąpić obecnie

[8] Rezolucja Rady z dnia 22 grudnia 1994 r. w sprawie bezpieczeństwa promów pasażerskich typu ro-ro, (94/C 379/05), Dz.U. C 379 z 31.12.1994, s. 8.

obowiązującą. Alternatywne rozwiązanie, polegające na zaproponowaniu szeregu zmian do obecnej dyrektywy, zostało odrzucone z uwagi na dużą liczbę zmian, które należałoby wprowadzić do obowiązującej dyrektywy, oraz ich rodzaj.

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

### 3.1 Oceny *ex post*/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa

Kontrola sprawności wykazała, że kluczowe cele unijnych przepisów prawnych dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich odnoszące się do bezpieczeństwa pasażerów i rynku wewnętrznego są ogólnie spełniane i nadal pozostają niezwykle istotne. Unijne ramy prawne bezpieczeństwa statków pasażerskich doprowadziły do osiągnięcia wspólnego poziomu bezpieczeństwa w odniesieniu do statków pasażerskich w UE i równych warunków dla przewoźników, a także do zwiększenia transferu statków między państwami członkowskimi. Kontrola sprawności wykazała również, że istnieje możliwość dalszej poprawy poziomu bezpieczeństwa oraz efektywności i proporcjonalności niektórych wymogów regulacyjnych. Zalecenia, aby uprościć, doprecyzować i uchylić szereg niejednoznacznych, przestarzałych lub pokrywających się wymogów, sformułowano w różnych obszarach:

a) należy unikać nakładania się specjalnych przeglądów przeprowadzanych na mocy dyrektywy 1999/35/WE i rozszerzonych inspekcji określonych w art. 14 dyrektywy 2009/16/WE oraz rozporządzeniu Komisji (UE) nr 428/2010;

b) należy unikać nakładania się specjalnych przeglądów przeprowadzanych na mocy dyrektywy 1999/35/WE i rocznych przeglądów przeprowadzanych przez państwo bandery określonych w dyrektywie 2009/21/WE (w odniesieniu do rejsów międzynarodowych) i dyrektywie 2009/45/WE (w odniesieniu do rejsów krajowych);

c) należy usunąć zbędne pojęcie państwa przyjmującego określone w dyrektywie 1999/35/WE (z zachowaniem możliwości wspólnych kontroli) i zastąpić termin „przegląd” terminem „inspekcja”;

d) należy doprecyzować odstęp czasowy między dwiema dorocznymi inspekcjami statków typu ro-pax w dyrektywie 1999/35/WE, które to inspekcje powinny być przeprowadzane w regularnych sześciomiesięcznych odstępach.

### 3.2 Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Ze względu na techniczny charakter przewidywanych propozycji za najodpowiedniejsze narzędzie uznano ukierunkowane konsultacje. Przeprowadzono konsultacje z ekspertami krajowymi w ramach grupy ekspertów ds. bezpieczeństwa statku pasażerskiego. Zorganizowano warsztaty, do udziału w których zaproszono państwa członkowskie oraz stowarzyszenia branżowe i stowarzyszenia pasażerów. Planowane środki były wielokrotnie prezentowane. Ponadto opublikowanie na portalu Europa planu działania[9] umożliwiło wszystkim zainteresowanym stronom zgłoszenie uwag za pośrednictwem internetowego formularza odpowiedzi.

Podsumowanie konsultacji oraz szczegółowe informacje na temat uwag zgłoszonych w trakcie konsultacji zamieszczono w dokumencie roboczym służb Komisji uzupełniającym niniejszy wniosek. Przewidywane środki upraszczające zostały poparte przez znaczną większość ekspertów krajowych, chociaż zgłoszono szereg uwag, jeśli chodzi o dokładne

[9] http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_pl.htm

brzmienie niektórych propozycji. Wszystkie propozycje zostały uważnie zbadane i wnioski zostały odpowiednio zmienione. Ponadto niektórzy eksperci zadawali pytania dotyczące praktycznych i technicznych aspektów stosowania, które zostały omówione w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym wnioskowi i zostały uwzględnione w planie realizacji.

Zainteresowane strony reprezentujące branżę nalegały, by podstawowe zasady obowiązujących ram prawnych pozostały niezmienione, stowarzyszenie pasażerów zaapelowało natomiast o podniesienie poziomu bezpieczeństwa i ostrzegło przed jego osłabianiem. Wniosek gwarantuje zatem, że istniejący poziom bezpieczeństwa zostanie zachowany oraz – w stopniu możliwym do uzyskania w granicach uproszczonych ram prawnych – podwyższony (np. poprzez doprecyzowanie, że regularność dwóch corocznych inspekcji na mocy obecnej dyrektywy oznacza, że odbywają się one w ustalonych, sześciomiesięcznych odstępach czasowych).

### 3.3 Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej

Niniejszy przegląd opiera się głównie na danych zebranych w trakcie kontroli sprawności procesu, jak wskazano w dokumencie roboczym służb Komisji „Dostosowanie kursu: kontrola sprawności unijnego prawodawstwa w dziedzinie bezpieczeństwa statków pasażerskich" przyjętym w dniu 16 października 2015 r.[10].

Oprócz tych danych i konsultacji przeprowadzonych w ramach kontroli sprawności do przygotowania niniejszego wniosku dotyczącego uproszczenia potrzebne były dane wejściowe od ekspertów technicznych i prawnych odnoszące się do konkretnego sformułowania definicji technicznych i jednoznacznych sformułowań prawnych. Tę wiedzę specjalistyczną zebrano wewnętrznie, we współpracy z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) i grupą ekspertów ds. bezpieczeństwa statku pasażerskiego. Została ona przedstawiona w dokumencie roboczym służb Komisji uzupełniającym niniejszy wniosek.

### 3.4 Ocena skutków

Wniosek jest bezpośrednią reakcją na kontrolę sprawności, w której wyniku wskazano kwestie wymagające uproszczenia oraz oceniono możliwości uproszczenia. Jak podkreślono w planie działania, przewidywane środki albo nie przyniosą żadnych znaczących skutków (tj. poza niemierzalnymi, takimi jak pewność prawa, jego jasność i prostota), albo nie znaleziono znacząco odmiennych rozwiązań. Zgodnie z wytycznymi Komisji dotyczącymi lepszego stanowienia prawa, nie przeprowadzono dogłębnej oceny skutków.

Do wniosku w sprawie uproszczenia dołączono jednak dokument roboczy służb Komisji, w którym przypomniano zalecenia z kontroli sprawności i uściślono uzasadnienie proponowanych rozwiązań z technicznego i prawnego punktu widzenia. Dokument ten zawiera podsumowanie i informacje zwrotne z konsultacji z zainteresowanymi stronami przeprowadzonych w celu wsparcia tej inicjatywy. Załączono również plan realizacji.

### 3.5 Sprawność regulacyjna i uproszczenie

Naczelnym celem niniejszego wniosku jest zapewnienie, aby obowiązujące przepisy były odpowiednie do zamierzonego celu. Potencjał w zakresie uproszczenia polega przede wszystkim na niemierzalnych skutkach, takich jak pewność prawa, jego jasność i prostota. Główny wyrażony ilościowo element odnosi się do zniesienia wzajemnego nakładania się i

[10] SWD(2015)197.

niespójności między przeglądami specjalnymi zgodnie z obecną dyrektywą, rozszerzonymi inspekcjami przeprowadzanymi przez państwo portu oraz rocznymi przeglądami przeprowadzanymi przez państwo bandery. Przewidziane uproszczenia przyczynią się nie tylko do usunięcia stwierdzonych luk prawnych, ale również oczekuje się dalszej racjonalizacji działań w zakresie inspekcji dokonywanych przez organy administracji krajowej i zmaksymalizowania czasu, w którym statek jest eksploatowany komercyjnie.

Maksymalny potencjał połączenia oszacowano na ok. 900 000 EUR (tzn. ograniczenie ok. 670 samodzielnych przeglądów na mocy niniejszej dyrektywy rocznie w całej UE, jeśli te same statki co obecnie będą pozostawały w użyciu), z czego część została już zrealizowana w praktyce poprzez łączenie różnych rodzajów inspekcji. Oprócz tych szacunków finansowych istnieje znaczące obciążenie dla wszystkich zainteresowanych stron związane ze złożonością tych systemów inspekcji, rozproszeniem nakładających się wzajemnie wymogów w różnych aktach prawnych, formułowaniem ich w inny sposób itp. To sprawia, że ich stosowanie, monitorowanie i egzekwowanie staje się niepotrzebnie uciążliwe dla wszystkich zaangażowanych stron.

### 3.6 Prawa podstawowe

Wniosek nie ma skutków dla ochrony praw podstawowych.

## 4. WPŁYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Unii.

## 5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

### 5.1 Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania

Wnioskowi towarzyszy plan wdrożenia, który zawiera wykaz działań potrzebnych do zastosowania środków upraszczających i w którym wskazano główne techniczne, prawne i czasowe trudności związane z realizacją.

Wskazano stosowne rozwiązania dotyczące monitorowania i sprawozdawczości, które nie tworzą nowych obowiązków sprawozdawczych i obciążeń administracyjnych. Kluczowe informacje dotyczące floty, liczby wypadków i przestrzegania przepisów zostaną zebrane z pomocą EMSA, przy wykorzystaniu bazy danych wyników inspekcji (THETIS), z pomocą grupy ekspertów ds. bezpieczeństwa statków pasażerskich oraz na podstawie bazy danych europejskiej platformy informacyjnej w sprawie wypadków morskich (EMCIP). Ze względu na fakt, że pełny cykl planowanych wizytacji EMSA związanych z kontrolą wdrażania szacuje się na 5 lat, cykl oceny unijnych przepisów prawnych dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich należy ustalić na 7 lat.

### 5.2 Dokumenty wyjaśniające

Dokumenty wyjaśniające nie są wymagane, gdyż środki upraszczające nie mają zasadniczego charakteru i nie są skomplikowane.

### 5.3 Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku

**Zakres stosowania i definicje**

W art. 1 wyznacza się zakres dyrektywy z wyłączeniem statków podlegających kontroli przeprowadzanej przez państwo portu zgodnie z dyrektywą 2009/16/WE. W rezultacie zakres ogranicza się do statków świadczących regularne usługi promowe typu ro-ro oraz szybkich

jednostek pasażerskich, kursujących między portami w obrębie danego państwa członkowskiego lub między portem w państwie członkowskim a portem państwa trzeciego, jeśli bandera statku jest banderą danego państwa członkowskiego.

W art. 2 uchyla się szereg zbędnych definicji i odniesień, takich jak: „pasażer", „państwo przyjmujące", „podróże międzynarodowe", „świadectwo zwolnienia". Ponadto skreśla się odesłanie do dochodzeń w sprawach wypadków morskich, które są obecnie objęte zakresem dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE[11]. Definicje szeregu innych pojęć zostały zaktualizowane w celu uwzględnienia zmian w przepisach unijnych lub na szczeblu międzynarodowym (IMO) oraz w celu zapewnienia dostosowania tych definicji do definicji znajdujących się w dyrektywie 2009/16/WE.

**Inspekcje wstępne**

W art. 3 i 4 określono system inspekcji odnoszących się raczej do statku niż do przedsiębiorstwa przed rozpoczęciem świadczenia regularnych usług. Statek musi zostać poddany inspekcji zgodnie z załącznikiem II i należy również sprawdzić szereg kwestii związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem określonych w załączniku I. Art. 4 odnosi się do sytuacji, gdy statek został niedawno poddany inspekcji lub zostaje przeniesiony z jednej kategorii świadczenia usług do innej o podobnych cechach. W tekście stosowane jest raczej słowo „inspekcje" zamiast „przeglądy", ponieważ dokładniej odzwierciedla ono rodzaj działań objętych regulacją.

**Regularne inspekcje, sprawozdania z inspekcji, zakazy wyjścia z portu, odwołania i koszty**

Art. 5 stanowi, że statki objęte zakresem dyrektywy podlegają inspekcjom przeprowadzanym dwa razy do roku z pewnym przesunięciem czasowym między inspekcjami i że inspekcje te powinny stanowić badania eksploatacyjne w trakcie regularnej przeprawy. Przewiduje się również, że państwa członkowskie mogą – jeśli zechcą – łączyć inspekcję z przeglądem państwa bandery, który należy w odniesieniu do statku przeprowadzać corocznie. Powinno to doprowadzić do zmniejszenia obciążenia administracji, jak również operatora statku.

W art. 6, 7, 8, 9, 10 i 11 dostosowano przepisy odnoszące się do sprawozdania z inspekcji, zakazów wyjścia z portu, odwołań, kosztów, bazy danych wyników inspekcji i kar, aby były spójne z przepisami zawartymi w dyrektywie 2009/16/WE. W dyrektywie 2009/16/WE nie przewiduje się zakazu wyjścia w morze, do czego inspirację stanowi nakaz zatrzymania wydany w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

**Procedura dokonywania zmian**

Art. 12 i 13 zostały dostosowane do postanowień Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczących wykonywania przez Komisję uprawnień w odniesieniu do aktów delegowanych.

**Zmiana w dyrektywie 2009/16/WE**

W art. 14 określono dodatkową zmianę do dyrektywy 2009/16/WE w celu zapewnienia utrzymania obecnego zakresu i częstotliwości inspekcji promów typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich.

[11] 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 (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 114).

**Uchylenie**

Art. 15 stanowi, że uchyla się dyrektywę 1999/35/WE; artykuł ten odnosi się do odpowiedniej tabeli korelacji w załączniku IV.

**Przepisy dotyczące oceny**

W art. 16 określono przepisy dotyczące oceny.

2016/0172 (COD)

Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznego użytkowania promów typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich wykonujących regularne usługi oraz zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE w sprawie kontroli państwa portu i uchylająca dyrektywę Rady 1999/35/WE**

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[12],

uwzględniając opinię Komitetu Regionów[13],

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Przepisy unijne dotyczące systemu obowiązkowych przeglądów na potrzeby bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich pochodzą z 1999 r. Należy wziąć pod uwagę postępy w zakresie wdrażania systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu wprowadzonego dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE[14] oraz doświadczenia zdobyte podczas stosowania memorandum paryskiego w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, podpisanego w Paryżu w dniu 26 stycznia 1982 r.

(2) Kontrola w ramach Programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT)[15] wykazała, że unijne ramy prawne dotyczące bezpieczeństwa statków pasażerskich doprowadziły do osiągnięcia wspólnego poziomu bezpieczeństwa w odniesieniu do statków pasażerskich na obszarze Unii. Wykazano również, że w wyniku zmian zachodzących z biegiem czasu w obrębie unijnych przepisów w zakresie bezpieczeństwa pasażerów w odpowiedzi na różne potrzeby i sytuacje istnieje pewien stopień nakładania się i dublowania działań, które można i należy usprawnić i uprościć w celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych dla armatorów oraz w celu zracjonalizowania wysiłków administracji morskich państw członkowskich.

(3) Większość państw członkowskich łączy już w miarę możliwości obowiązkowe przeglądy na potrzeby bezpiecznej eksploatacji promów typu ro-ro w regularnej żegludze z przeglądami i inspekcjami innego rodzaju, a mianowicie przeglądami

[12] Dz.U. C , , s. .

[13] Dz.U. C , , s. .

[14] 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).

[15] COM(2015) 508.

państwa bandery i kontrolami przeprowadzanymi przez państwo portu. W celu dalszego ograniczenia działań kontrolnych i maksymalnego wydłużenia czasu, w którym statek może być eksploatowany do celów komercyjnych, statki podlegające kontroli przeprowadzanej przez państwo portu należy zatem objąć zakresem dyrektywy 2009/16/WE, a zakres niniejszej dyrektywy powinien ograniczać się do promów typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich obsługujących regularne połączenia między portami w obrębie danego państwa członkowskiego lub między portem w państwie członkowskim a portem państwa trzeciego, jeśli bandera statku jest banderą danego państwa członkowskiego.

(4) Pojęcie „państwo przyjmujące” zostało wprowadzone dyrektywą Rady 1999/35/WE[16] w celu ułatwienia współpracy z państwami trzecimi przed rozszerzeniem Unii w 2004 r. Pojęcie to zostało uznane za zbędne, należy je zatem usunąć.

(5) W dyrektywie 1999/35/WE ustanowiono obowiązek przeprowadzania przez państwa przyjmujące co 12 miesięcy przeglądu specjalnego oraz przeglądu w trakcie wykonywania regularnej usługi. Chociaż celem tego wymogu było zapewnienie, aby te dwie inspekcje były przeprowadzane w określonych odstępach czasu pomiędzy sobą, kontrola w ramach programu REFIT wykazała, że nie zawsze tak jest. W celu wyeliminowania niejednoznaczności tego wymogu oraz aby zapewnić wspólny poziom bezpieczeństwa, należy doprecyzować, że te dwie coroczne inspekcje powinny odbywać się w regularnych, około półrocznych odstępach czasowych.

(6) W dyrektywie 1999/35/WE była mowa raczej o „przeglądach” niż „inspekcjach”. Słowo „przegląd” jest stosowane w międzynarodowych konwencjach w celu wskazania obowiązków państwa bandery w zakresie monitorowania zgodności statków z międzynarodowymi normami oraz wydawania lub odnawiania świadectw w stosownych przypadkach. Jednakże specjalnego systemu inspekcji promów typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich obsługujących regularne połączenia nie można uznać za przeglądy, a odnośne formularze inspekcyjne nie są i nie mogą być traktowane jako świadectwa zdolności żeglugowej. Dlatego termin „przegląd” należy zastąpić terminem „inspekcja” w odniesieniu do specjalnych przeglądów statków typu ro-pax określonych obecnie w dyrektywie 1999/35/WE.

(7) W celu uwzględnienia zmian zaistniałych na poziomie międzynarodowym oraz doświadczenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wyłączenia w razie potrzeby zmian do instrumentów międzynarodowych z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy oraz do aktualizacji wymogów technicznych. Szczególnie ważne jest, aby Komisja prowadziła odpowiednie konsultacje podczas swych prac przygotowawczych, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te były prowadzone zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić równy udział w przygotowywaniu aktów delegowanych, Parlament Europejski i Rada powinny otrzymywać wszystkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji powinni mieć regularny wstęp na spotkania grup ekspertów Komisji zajmujących się przygotowywaniem aktów delegowanych.

---

[16] Dyrektywa Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich (Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 1).

(8) Należy dokonać zmiany dyrektywy 2009/16/WE w celu zapewnienia utrzymania obecnego zakresu i częstotliwości inspekcji promów typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich. Przepisy szczegółowe dotyczące inspekcji i weryfikacji promów typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich odbywających regularne usługi, kwalifikujących się do kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, należy przenieść do dyrektywy 2009/16/WE.

(9) Biorąc pod uwagę pełny cykl monitorowania przez Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa Morskiego, Komisja powinna przeprowadzić ocenę wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż [siedem lat po dacie określonej w art. 17 ust. 1 akapit drugi] i złożyć odnośne sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Państwa członkowskie powinny współpracować z Komisją w celu gromadzenia wszystkich informacji niezbędnych do przeprowadzenia takiej oceny.

(10) W celu zwiększenia jasności i spójności prawa oraz ze względu na liczbę zmian, należy uchylić dyrektywę 1999/35/WE, a dyrektywę 2009/16/WE należy odpowiednio zmienić,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

*Artykuł 1*
**Zakres**

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do promów typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich wykonujących regularne usługi między portem państwa członkowskiego a portem państwa trzeciego, jeśli bandera statku jest banderą danego państwa członkowskiego, lub odbywających rejsy krajowe w żegludze regularnej na obszarach morskich, na których mogą prowadzić działalność statki klasy A zgodnie z art. 4 dyrektywy 2009/45/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[17].

2. Państwa członkowskie mogą stosować niniejszą dyrektywę do promów typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich wykonujących regularne usługi krajowe na obszarach morskich innych niż te, które określono w ust. 1, na których mogą prowadzić działalność statki innych klas.

*Artykuł 2*
**Definicje**

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

1) „prom typu ro-ro” oznacza statek pasażerski z urządzeniami umożliwiającymi wtaczanie na statek i wytaczanie ze statku pojazdów drogowych i szynowych, przewożący więcej niż 12 pasażerów;

2) „szybka jednostka pasażerska” oznacza szybką jednostkę pasażerską, która została zdefiniowana w prawidle X/1 Konwencji SOLAS z 1974 r., w jej zaktualizowanej wersji, która to jednostka przewozi więcej niż 12 pasażerów;

3) „konwencja SOLAS z 1974 r.” oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, wraz z odpowiednimi protokołami i zmianami, w zaktualizowanej wersji;

[17] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1).

4) „kodeks jednostek szybkich” oznacza Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich zawarty w rezolucji IMO MSC.36(63) z dnia 20 maja 1994 r. lub Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich z 2000 r. (2000 HSC Code) zawarty w rezolucji IMO MSC.97(73) z grudnia 2000 r., w ich zaktualizowanych wersjach;

5) „regularne usługi” oznaczają serię przepraw promów typu ro-ro lub szybkich jednostek pasażerskich wykonywanych w celu obsługi ruchu między tymi samymi dwoma portami lub większą ich liczbą bądź serię podróży z tego samego portu i z powrotem bez zawijania do portów pośrednich, albo:

   a) zgodnie z publikowanym rozkładem jazdy; albo

   b) w taki sposób, że połączenia te są na tyle regularne lub częste, że stanowią dający się wyróżnić systematyczny szereg połączeń;

6) „obszar morski” oznacza dowolny obszar morski ujęty w wykazie ustalonym zgodnie z art. 4 ust. 2 dyrektywy 2009/45/WE;

7) „świadectwa” oznaczają:

   a) w odniesieniu do promów typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich wykonujących rejsy międzynarodowe – świadectwa bezpieczeństwa wydane w ramach Konwencji SOLAS z 1974 r. lub na podstawie Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa jednostek szybkich, łącznie z odpowiednimi dołączonymi wykazami wyposażenia;

   b) w odniesieniu do promów typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich wykonujących rejsy krajowe – świadectwa bezpieczeństwa wydane zgodnie z dyrektywą 2009/45/WE, łącznie z odpowiednimi dołączonymi wykazami wyposażenia;

8) „administracja państwa bandery” oznacza właściwe organy państwa, którego banderę ma prawo nosić dany prom typu ro-ro lub dana szybka jednostka pasażerska;

9) „rejs krajowy” oznacza każdą podróż, która odbywa się morzem między portem państwa członkowskiego a tym samym lub innym portem tego państwa członkowskiego;

10) „uznana organizacja” oznacza organizację uznaną zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009[18];

11) „armator” oznacza właściciela promu typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej bądź każdą inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub czarterujący statek, która przejęła odpowiedzialność za eksploatację promu typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej od armatora i która, przez przejęcie odpowiedzialności, wyraziła zgodę na przejęcie wszelkich wynikających z tego obowiązków i zobowiązań nałożonych przez Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczeństwem (ISM);

12) „inspektor” oznacza pracownika sektora publicznego lub inną osobę odpowiednio upoważnioną przez właściwe organy państwa członkowskiego do

[18] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 47).

przeprowadzania inspekcji przewidzianych w niniejszej dyrektywie i odpowiedzialną przed tym właściwym organem oraz spełniającą minimalne kryteria określone w załączniku XI do dyrektywy 2009/16/WE.

*Artykuł 3*

**Inspekcje wstępne**

1. Przed rozpoczęciem wykonywania regularnej usługi przez prom typu ro-ro lub szybką jednostkę pasażerską, objęte niniejszą dyrektywą, państwa członkowskie przeprowadzają inspekcję wstępną, obejmującą:

   a) weryfikację zgodności z wymogami określonymi w załączniku I;

   b) inspekcję, zgodnie z załącznikiem II, w celu upewnienia się, że dany prom typu ro-ro lub dana szybka jednostka spełnia wymagania niezbędne do bezpiecznego wykonywania regularnej usługi.

2. Inspekcję wstępną można pominąć, jeżeli na statku w ciągu poprzednich sześciu miesięcy przeprowadzono roczny przegląd państwa bandery lub kontrolę przeprowadzaną przez państwo członkowskie, w których przestrzegano właściwych procedur i wytycznych dotyczących przeglądów przeprowadzanych zgodnie z rezolucją IMO A 1053(27) w wersji skonsolidowanej (Wytyczne do przeglądów zgodnie ze Zharmonizowanym systemem nadzorów i certyfikacji (HSSC), 2011) lub procedur umożliwiających osiągnięcie tego samego celu.

3. Inspekcję wstępną przeprowadza inspektor. Przegląd przeprowadzany przez państwo bandery lub kontrola przeprowadzana przez państwo członkowskie, o których mowa w ust. 2, są przeprowadzane przez inspektora lub przez uznaną organizację upoważnioną przez państwo bandery do przeprowadzania przeglądów i inspekcji, w celu zapewnienia, że wszystkie wymagania niniejszej dyrektywy są spełnione.

4. Na wniosek państwa członkowskiego armatorzy dostarczają dowody zgodności z wymaganiami załącznika I z wyprzedzeniem, ale nie wcześniej niż miesiąc przed inspekcją wstępną.

*Artykuł 4*

**Wyjątki w odniesieniu do obowiązku inspekcji wstępnej**

1. Gdy prom typu ro-ro lub szybka jednostka pasażerska ma być włączony/włączona do innej regularnej usługi, państwo członkowskie uwzględnia inspekcje tego promu lub jednostki przeprowadzone uprzednio celem dopuszczenia go/jej do wykonywania poprzedniej regularnej usługi, objęte niniejszą dyrektywą. Jeżeli te uprzednie inspekcje i przeglądy spełniają wymagania państwa członkowskiego i w przypadku gdy są one istotne w odniesieniu do nowych warunków eksploatacji, przeprowadzenie inspekcji i przeglądów, o których mowa w art. 3 ust. 1, nie jest konieczne przed rozpoczęciem wykonywania przez prom typu ro-ro lub szybką jednostkę pasażerską nowej regularnej usługi.

2. Na wniosek armatora państwa członkowskie mogą potwierdzić z wyprzedzeniem swoją zgodę odnośnie do przydatności wcześniejszych inspekcji i przeglądów do nowych warunków działania.

3. W przypadkach gdy w wyniku nieprzewidzianych okoliczności w celu zapewnienia ciągłości wykonywania usługi należy szybko wprowadzić zamienny prom typu ro-ro lub szybką jednostkę pasażerską, a ust. 1 nie ma zastosowania, państwo

członkowskie może zezwolić na rozpoczęcie wykonywania usługi przez ten prom lub tę jednostkę, pod warunkiem że:

a) oględziny oraz kontrola dokumentów nie budzą podejrzeń, że dany prom typu ro-ro lub dana szybka jednostka pasażerska nie spełnia wymagań koniecznych do bezpiecznego działania, i

b) państwo członkowskie dokona inspekcji wstępnej określonej w art. 3 ust. 1 w terminie jednego miesiąca.

*Artykuł 5*

**Regularne inspekcje**

1. Państwo członkowskie przeprowadza raz w ciągu każdego 12-miesięcznego okresu:

a) inspekcję zgodnie z załącznikiem II oraz

b) inspekcję w trakcie trwania regularnej usługi, nie wcześniej niż pięć miesięcy, lecz nie później niż siedem miesięcy od zakończenia inspekcji. Inspekcja ta obejmuje elementy wymienione w załączniku III i wystarczającą liczbę pozycji wymienionych w załącznikach I i II celem zapewnienia, że dany prom typu ro-ro lub dana szybka jednostka pasażerska w dalszym ciągu spełnia wszystkie wymagania niezbędne do bezpiecznego działania.

Inspekcję wstępną zgodnie z art. 3 uznaje się za inspekcję do celów niniejszego artykułu.

2. Inspekcję, o której mowa w ust. 1, można zależnie od uznania państwa członkowskiego przeprowadzić jednocześnie lub w połączeniu z rocznym przeglądem państwa bandery lub inspekcją, w których przestrzegane są właściwe procedury i wytyczne dotyczące przeglądów przeprowadzanych zgodnie z rezolucją IMO A 1053(27) w wersji skonsolidowanej (Wytyczne do przeglądów zgodnie ze Zharmonizowanym systemem nadzorów i certyfikacji (HSSC), 2011) lub procedury umożliwiające osiągnięcie tego samego celu.

3. Państwa członkowskie przeprowadzają inspekcję zgodnie z załącznikiem II za każdym razem, gdy prom typu ro-ro lub szybka jednostka pasażerska podlega naprawie, zmianom lub modyfikacjom o istotnym znaczeniu lub gdy zachodzi zmiana zarządzania banderą bądź przeniesienie do innej klasy. W przypadku zmiany zarządzania banderą albo przeniesienia do innej klasy państwo członkowskie może jednak, po uwzględnieniu inspekcji wykonanych poprzednio w odniesieniu do danego promu lub danej szybkiej jednostki i pod warunkiem że zmiana ta nie wpłynie na bezpieczeństwo użytkowania tego promu lub jednostki, odstąpić od inspekcji tego promu lub jednostki, wymaganej zgodnie z niniejszym ustępem.

*Artykuł 6*

**Powiadomienie i sprawozdanie z inspekcji**

1. Na zakończenie każdej inspekcji przeprowadzonej zgodnie z niniejszą dyrektywą inspektor opracowuje sprawozdanie zgodnie z załącznikiem IX do dyrektywy 2009/16/WE.

2. Informacje zawarte w sprawozdaniu są przekazywane do bazy danych wyników inspekcji ustanowionej w art. 10. Kopia protokołu z inspekcji zostaje dostarczona kapitanowi statku.

*Artykuł 7*

**Korygowanie uchybień, zakaz wyjścia w morze i zawieszenie inspekcji**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby wszelkie uchybienia potwierdzone lub wykryte w drodze inspekcji przeprowadzonych zgodnie z niniejszą dyrektywą były korygowane.

2. W przypadku uchybień, które stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa lub zdrowia bądź stanowią bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa promu typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej, jego/jej załogi i pasażerów, państwo członkowskie zapewnia, aby dany prom typu ro-ro lub dana szybka jednostka pasażerska został/została objęta zakazem wyjścia w morze. Kopia zakazu wyjścia w morze zostaje dostarczona kapitanowi statku.

3. Zakaz wyjścia w morze zostaje zniesiony dopiero wtedy, gdy zagrożenie zostanie usunięte lub gdy państwo członkowskie stwierdzi, że statek może, pod wszelkimi niezbędnymi warunkami, wypłynąć w morze bądź jego eksploatacja może zostać wznowiona bez zagrożenia dla bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów lub załogi, bez zagrożenia dla promu typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej bądź dla innych statków.

4. Jeżeli takie uchybienie nie może zostać z łatwością skorygowane w porcie, w którym dana nieprawidłowość została potwierdzona lub wykryta, państwo członkowskie może zezwolić, aby statek udał się do odpowiedniej stoczni remontowej najbliżej portu zatrzymania, gdzie nieprawidłowość może zostać z łatwością skorygowana.

5. W wyjątkowych okolicznościach, kiedy ogólny stan promu typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej w oczywisty sposób nie odpowiada międzynarodowym normom, państwo członkowskie może zawiesić inspekcję do czasu podjęcia przez armatora kroków niezbędnych do zapewnienia, że dany prom typu ro-ro bądź dana szybka jednostka pasażerska nie stanowi już wyraźnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lub zdrowia bądź nie stwarza bezpośredniego zagrożenia dla życia załogi i pasażerów lub że dany prom bądź dana jednostka spełnia odpowiednie wymogi obowiązujących konwencji międzynarodowych.

6. W przypadku gdy państwo członkowskie zawiesi inspekcję zgodnie z ust. 5, prom typu ro-ro lub szybka jednostka pasażerska zostaje automatycznie objęty/objęta zakazem wyjścia w morze. Zakaz wyjścia w morze zostaje cofnięty po wznowieniu i pomyślnym zakończeniu inspekcji i jeżeli warunki określone w ust. 3 niniejszego artykułu oraz w art. 9 ust. 2 zostały spełnione.

7. Aby rozładować nadmierne zagęszczenie jednostek w porcie, państwo członkowskie może zezwolić promowi typu ro-ro lub szybkiej jednostce pasażerskiej objętemu/objętej zakazem wyjścia w morze na przemieszczenie w inne miejsce w obrębie portu, jeżeli takie przemieszczenie jest bezpieczne. Ryzyko nadmiernego zagęszczenia jednostek w porcie nie może wpływać jednak na podjęcie decyzji o zakazie wyjścia w morze lub o uchyleniu takiego zakazu. Organy portowe lub zarządzające portem ułatwiają przyjmowanie takich statków.

*Artykuł 8*

**Procedura odwoławcza**

1. Armator ma prawo odwołania się od zakazu wyjścia w morze wydanego przez państwo członkowskie. Odwołanie nie ma skutku zawieszającego w odniesieniu do zakazu wyjścia w morze, chyba że zostaną wydane decyzje tymczasowe zgodnie z

prawem krajowym. Państwa członkowskie ustanawiają i stosują w tym celu odpowiednie procedury zgodnie z przepisami krajowymi.

2. Państwa członkowskie informują kapitana promu typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej objętego/objętej zakazem wyjścia w morze o prawie do odwołania i o obowiązujących procedurach. Jeżeli w wyniku odwołania lub wniosku złożonego przez armatora zakaz wyjścia w morze zostanie cofnięty lub zmieniony, państwa członkowskie zapewniają, aby baza danych wyników inspekcji, ustanowiona w art. 10, została niezwłocznie odpowiednio zaktualizowana.

*Artykuł 9*
**Koszty**

1. Jeśli w trakcie inspekcji, o których mowa w art. 3 i 5, zostaną potwierdzone lub wykryte uchybienia uzasadniające zakaz wyjścia w morze, wszystkie koszty związane z inspekcjami pokrywa armator.

2. Zakaz wyjścia w morze nie zostaje uchylony do czasu, kiedy zostanie wniesiona pełna opłata lub zapewniona zostanie wystarczająca gwarancja zwrotu kosztów.

*Artykuł 10*
**Baza danych wyników inspekcji**

1. Komisja opracowuje, utrzymuje i aktualizuje bazę danych wyników inspekcji, która będzie zawierała wszystkie informacje wymagane do wdrożenia systemu inspekcji określonego w niniejszej dyrektywie lub dalszego wzmocnienia bazy danych wyników inspekcji, o której jest mowa w art. 24 dyrektywy 2009/16/WE.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje dotyczące inspekcji przeprowadzonych zgodnie z niniejszą dyrektywą, w tym na temat uchybień i zakazów wyjścia w morze, były przekazywane do bazy danych wyników inspekcji natychmiast po zakończeniu sprawozdania z inspekcji lub uchyleniu zakazu wyjścia w morze. W odniesieniu do szczegółowych informacji stosuje się odpowiednio przepisy załącznika XIII do dyrektywy 2009/16/WE.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje przekazane do bazy danych wyników inspekcji były potwierdzane w terminie 72 godzin do celów ich publikacji.

4. Komisja zapewnia, aby baza danych wyników inspekcji umożliwiała pozyskanie wszelkich danych dotyczących wykonania niniejszej dyrektywy na podstawie danych z inspekcji przekazanych przez państwa członkowskie.

5. Państwa członkowskie mają dostęp do wszelkich informacji zachowanych w bazie danych wyników inspekcji istotnych dla stosowania systemu inspekcji określonego niniejszą dyrektywą i dyrektywą 2009/16/WE.

*Artykuł 11*
**Kary**

Państwa członkowskie ustanawiają system kar za naruszenie przepisów krajowych przyjętych z zastosowaniem niniejszej dyrektywy i podejmują wszelkie niezbędne działania, aby kary te były stosowane. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

*Artykuł 12*

**Procedura dokonywania zmian**

1. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 13, dokonywania zmian w załącznikach w celu uwzględnienia zmian na szczeblu międzynarodowym, w szczególności w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej, oraz do poprawienia specyfikacji technicznych w świetle uzyskanego doświadczenia.

2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 13, zmieniających niniejszą dyrektywę w celu wyłączenia z jej zakresu wszelkich zmian w międzynarodowych instrumentach, o których mowa w art. 2, tylko wtedy, gdy na podstawie oceny Komisji istnieje oczywiste ryzyko, że międzynarodowa zmiana spowoduje obniżenie norm bezpieczeństwa na morzu, norm zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki lub norm ochrony warunków życia i pracy na statku, które to normy zostały ustanowione w unijnych przepisach prawa morskiego, lub jest z tymi przepisami niezgodna.

*Artykuł 13*

**Wykonanie przekazanych uprawnień**

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 12, podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 12, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [the date of entry into force].

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 12, 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. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez wszystkie państwa członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go jednocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 12 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, 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.

7. Akt delegowany wyłączający z zakresu niniejszej dyrektywy wszelkie zmiany do instrumentów międzynarodowych zgodnie z art. 12 ust. 3 przyjmuje się co najmniej trzy miesiące przed upływem terminu ustalonego na szczeblu międzynarodowym dla dorozumianego przyjęcia odnośnej zmiany lub przewidzianej daty wejścia w życie tej zmiany. W okresie poprzedzającym wejście w życie takiego aktu delegowanego

państwa członkowskie powstrzymują się od inicjatyw zmierzających do włączenia zmiany do przepisów krajowych lub stosowania odnośnej zmiany do międzynarodowego instrumentu.

*Artykuł 14*

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

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

1) w art. 2 dodaje się pkt 25–28 w brzmieniu:

„25. »prom typu ro-ro« oznacza statek pasażerski z urządzeniami umożliwiającymi wtaczanie na statek i wytaczanie ze statku pojazdów drogowych i szynowych, przewożący więcej niż 12 pasażerów;

26. »szybka jednostka pasażerska« oznacza szybką jednostkę pasażerską, która została zdefiniowana w prawidle 1 rozdziału X Konwencji SOLAS z 1974 r., w jej zaktualizowanej wersji, która to jednostka przewozi więcej niż 12 pasażerów;

27. »regularne usługi« oznaczają serię przepraw promów typu ro-ro lub szybkich jednostek pasażerskich wykonywanych w celu obsługi ruchu między tymi samymi dwoma portami lub większą ich liczbą bądź serię podróży z tego samego portu i z powrotem bez zawijania do portów pośrednich, albo:

(i) zgodnie z publikowanym rozkładem jazdy; albo

(ii) w taki sposób, że połączenia te są na tyle regularne lub częste, że stanowią dający się wyróżnić systematyczny szereg połączeń;

28. »inspekcja wstępna« oznacza inspekcję w odniesieniu do promu typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej objętego/objętej zakresem niniejszej dyrektywy przed rozpoczęciem wykonywania regularnej usługi w celu sprawdzenia, czy spełnione są wymogi ustanowione w art. 3 oraz załącznikach I i II do dyrektywy [XXXX].”;

2) w art. 3 ust. 1 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Niniejsza dyrektywa ma również zastosowanie do inspekcji promów typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich, wykonywanych poza portem lub poza miejscem kotwiczenia podczas regularnych usług zgodnie z art. 14a.”;

3) dodaje się art. 14 a w brzmieniu:

„*Artykuł 14a*

**Inspekcje promów typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich wykonujących regularną usługę**

1. Przed rozpoczęciem wykonywania regularnej usługi przez prom typu ro-ro lub szybką jednostkę pasażerską, objęte niniejszą dyrektywą, państwa członkowskie przeprowadzają inspekcję wstępną zgodnie z art. 3 dyrektywy [XXXX] w celu upewnienia się, że dany prom typu ro-ro lub szybka jednostka pasażerska spełnia wymogi konieczne do bezpiecznego prowadzenia regularnych usług oraz w celu potwierdzenia, że spełnia on/ona wymagania ustanowione w załączniku I do dyrektywy [XXXX].

2. Promy typu ro-ro i szybkie jednostki pasażerskie są w każdym dwunastomiesięcznym okresie przedmiotem dwóch inspekcji przeprowadzanych przez państwo portu. Jedną z takich inspekcji jest inspekcja w trakcie trwania regularnej usługi, która – w zależności od wyboru państwa członkowskiego – może przybierać formę

a) rozszerzonej inspekcji albo

b) inspekcji obejmującej elementy wymienione w załączniku III i wystarczającą liczbę pozycji wymienionych w załącznikach I i II do dyrektywy [XXXX] w celu upewnienia się, że dany prom typu ro-ro lub dana szybka jednostka pasażerska w dalszym ciągu spełnia wszystkie wymagania niezbędne do bezpiecznej eksploatacji.

3. Państwa członkowskie, planując inspekcje promu typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej, należycie uwzględniają harmonogram pracy i konserwacji danego promu lub jednostki. Państwo członkowskie może zgodzić się na przeprowadzenie inspekcji promu typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej na wniosek innego państwa członkowskiego.

4. Jeżeli prom typu ro-ro lub szybka jednostka pasażerska podlega inspekcji, inspekcję taką należy odnotować jako rozszerzoną inspekcję w bazie danych wyników inspekcji oraz uwzględnić do celów art. 10, 11 i 12 oraz do celów obliczenia wykonania zobowiązań inspekcyjnych każdego państwa członkowskiego w takim stopniu, że wszystkie elementy, o których mowa w załączniku VII do niniejszej dyrektywy, są nimi objęte.”;

4) w art. 15 skreśla się ust. 3;

5) art. 16 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

– pływa pod banderą państwa, które z racji wskaźnika zatrzymań znajduje się na czarnej liście przyjętej zgodnie z memorandum paryskim na podstawie informacji zapisanych w bazie danych wyników inspekcji i publikowanej corocznie przez Komisję, oraz został zatrzymany więcej niż dwukrotnie w ciągu ostatnich 36 miesięcy w porcie lub na kotwicowisku państwa członkowskiego lub państwa sygnatariusza memorandum paryskiego; lub

– pływa pod banderą państwa, które z racji wskaźnika zatrzymań znajduje się na szarej liście przyjętej zgodnie z memorandum paryskim na podstawie informacji zapisanych w bazie danych wyników inspekcji i publikowanej corocznie przez Komisję, oraz został zatrzymany więcej niż dwukrotnie w ciągu ostatnich 24 miesięcy w porcie lub na kotwicowisku państwa członkowskiego lub państwa sygnatariusza memorandum paryskiego.

Akapit pierwszy nie ma zastosowania w sytuacjach opisanych w art. 21 ust. 6.

Decyzja o odmowie dostępu zaczyna obowiązywać od chwili, gdy statek opuścił port lub kotwicowisko, w którym/na którym został zatrzymany po raz trzeci i w którym/na którym wydano decyzję o odmowie dostępu.”;

6) art. 22 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Jeśli właściwy organ państwa portu nie jest w stanie zapewnić wymaganej wiedzy fachowej, inspektorowi tego organu może pomagać osoba o wiedzy wymaganej w tym zakresie.

Inspektorowi właściwego organu państwa portu może podczas inspekcji statku typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej towarzyszyć inspektor państwa portu w innym państwie członkowskim lub, jeżeli zażąda tego armator, przedstawiciel państwa bandery statku.”.

*Artykuł 15*
**Uchylenie**

Dyrektywa 1999/35/WE traci moc.

Odesłania do uchylonej dyrektywy odczytuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy zgodnie z tabelą korelacji w załączniku IV.

*Artykuł 16*
**Przegląd**

Komisja dokonuje oceny wykonania niniejszej dyrektywy i przedstawia wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie nie później niż [siedem lat po dacie określonej w drugim akapicie art. 17 ust. 1].

*Artykuł 17*
**Transpozycja do prawa krajowego**

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia [12 miesięcy od daty wejścia w życie] r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

   Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia [12 miesięcy od daty wejścia w życie] r.

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

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

*Artykuł 18*
**Wejście w życie**

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

*Artykuł 19*

**Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

| | |
|---|---|
| *W imieniu Parlamentu Europejskiego* | *W imieniu Rady* |
| *Przewodniczący* | *Przewodniczący* |