



Bruksela, dnia 1.6.2023 r.
COM(2023) 268 final

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

Bezpieczeństwo morskie: centralny element czystej i nowoczesnej żeglugi

KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW

Bezpieczeństwo morskie: centralny element czystej i nowoczesnej żeglugi

Transport morski ma strategiczne znaczenie dla gospodarki UE oraz połączeń między państwami członkowskimi i wewnątrz nich. W związku z tym, że 75 % handlu zewnętrznego UE odbywa się drogą morską, sprawny, bezpieczny i bardziej zrównoważony sektor morski ma zasadnicze znaczenie dla unijnej konkurencyjności handlowej oraz pozyskiwania towarów i materiałów na unijny jednolity rynek. Transport morski jest nie tylko główną arterią zglobalizowanej gospodarki, ale także podstawowym czynnikiem rozwoju naszych wysp oraz peryferyjnych i odległych regionów morskich. Sektor ten okazał się szczególnie odporny podczas pandemii COVID-19, umożliwiając ciągły handel podstawowymi towarami, takimi jak żywność i materiały medyczne. Pandemia wyraźnie przypominała o kluczowej roli, jaką odgrywa transport morski i ludzie w nim zatrudnieni, a także o potrzebie uwzględnienia znaczenia tego sektora w polityce UE. Nowe okoliczności geopolityczne wywołane wojną Rosji przeciwko Ukrainie i wynikające z niej zmiany w handlu i modelach energetycznych uwypukliły pilną potrzebę wzmocnienia autonomii strategicznej UE, w tym jej sektora morskiego.

Poziom bezpieczeństwa morskiego na wodach UE jest obecnie bardzo wysoki, z niewielką liczbą ofiar śmiertelnych i brakiem poważnych wycieków ropy naftowej na skalę wypadków tankowców *Erika* i *Prestige*¹. Każdego roku zgłaszanych jest jednak ponad 2 000 wypadków i incydentów morskich². Tylko jeden wypadek z udziałem statku pasażerskiego lub towarowego przewożącego niebezpieczne lub szkodliwe materiały może mieć katastrofalny wpływ na pracowników, ogół obywateli i środowisko morskie. Przejście na czystsza i bardziej autonomiczną żeglugę również rodzi nowe wyzwania. Bezpieczeństwo, ochrona i zrównoważenie środowiskowe systemu transportu są kwestiami pierwszorzędnej wagi i nie powinny być zagrożone. UE powinna opracować proaktywną i zapobiegawczą politykę i pozostać światowym liderem w tej dziedzinie w oparciu o ciągłe działania podejmowane we współpracy z władzami międzynarodowymi, krajowymi i lokalnymi oraz zainteresowanymi stronami, w tym społeczeństwem obywatelskim.

Dwojaka transformacja – cyfrowa i zrównoważona wymaga, aby transport morski przeszedł gruntowną transformację. Sektor ten, odpowiadający za 3 % globalnej emisji gazów cieplarnianych (GHG), musi przejść na technologie, układy napędowe i paliwa o niskiej lub zerowej emisji gazów cieplarnianych. Powinien on również ograniczyć emisje zanieczyszczeń powietrza i ogólny wpływ na środowisko morskie, w tym odpady morskie z tworzyw sztucznych i hałas podwodny. Jednocześnie transformacja cyfrowa i przejście na inteligentne i autonomiczne systemy żeglugowe niosą ze sobą nowe możliwości i wyzwania. Transformacje te wymagają środowiska wspierającego innowacje, w tym finansowania,

¹ Wypadek MV Erika we Francji w 1999 r. (20 000 ton ropy naftowej), wypadek MV Prestige w Hiszpanii w 2002 r. (63 000 ton ropy naftowej).

² Roczny przegląd wypadków i incydentów morskich EMSA, Europejska Platforma Informacji o Wypadkach Morskich EMCIP.

takiego jak zapewniane w ramach partnerstwa na rzecz bezemisyjnego transportu wodnego³. Muszą one również iść w parze z szeroko zakrojonymi działaniami na rzecz przekwalifikowania i rozwoju zawodowego siły roboczej, a także środkami mającymi na celu przyciągnięcie pracowników do sektora, zwłaszcza osób młodych. Marynarze i osoby zatrudnione w transporcie morskim są najcenniejszymi aktywami sektora i muszą znajdować się w centrum bezpiecznej transformacji w stronę modelu zrównoważonego.

Europejski Zielony Ład, kompleksowa strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności⁴ oraz plan działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń⁵ wyznaczyły kierunek na poziomie UE, z ogólnym dążeniem do zerowej liczby wypadków, zerowej ilości odpadów, zerowego poziomu zanieczyszczeń, dekarbonizacji, inteligentnego i odpornego transportu morskiego. Dzięki pakietowi „Gotowi na 55” osiągnięto znaczny postęp w kierunku wprowadzenia sektora na bardziej zrównoważoną ścieżkę. Poprzez rozporządzenie FuelEU Maritime⁶ – które ma na celu zachęcanie do stosowania zrównoważonych paliw w transporcie morskim – oraz rozszerzenie unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS) na transport morski⁷, UE przyjęła środki, które będą napędzać inwestycje w czyste technologie i paliwa oraz zapewnią wkład sektora w osiągnięcie celu porozumienia paryskiego, jakim jest ograniczenie wzrostu globalnego ocieplenia do 1,5 °C.

Komisja przedstawia wnioski w sprawie zmiany pięciu aktów prawnych w celu unowocześnienia przepisów UE dotyczących bezpieczeństwa morskiego i zrównoważoności oraz zapewnienia UE narzędzi wspierających czystą i nowoczesną żeglugę. Służy to zapewnieniu, aby sektor morski UE spełniał swoje zadanie. Wnioski te, razem wzięte, stanowią podstawę unijnych działań na rzecz zapewnienia wydajnego, zrównoważonego i bezpiecznego ruchu i transportu morskiego na wodach UE i poza nimi, z korzyścią dla obywateli Unii, społeczności nadbrzeżnych, środowiska morskiego i zdrowych oceanów. Równoległe do tych solidnych ram prawnych UE jest zaangażowana w pracę w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), aby wysoko postawić poprzeczkę w kwestiach bezpieczeństwa i ochrony, transformacji cyfrowej oraz ekologizacji i obniżenia emisyjności żeglugi. Współistnienie takich europejskich przepisów i działań UE w ramach IMO zapewnia utrzymanie równych szans na jednolitym rynku, a także na całym świecie, oraz pozwala uniknąć ryzyka przerejestrowania i utraty europejskich interesów.

Pakiet morski składa się z pięciu wniosków w sprawie zmian dotyczących:

- dyrektywy 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery;
- dyrektywy 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu;
- dyrektywy 2009/18/WE regulującej dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego;
- dyrektywy 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji; oraz

³ [Partnership - waterborne.eu](https://partnership-waterborne.eu)

⁴ <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-04/2021-mobility-strategy-and-action-plan.pdf>

⁵ COM(2019) 640, COM(2021) 400 final

⁶ COM(2021) 562 final – Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmieniającego dyrektywę 2009/16/WE.

⁷ COM(2021) 551 final – Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii.

- rozporządzenia (WE) nr 1406/2002 ustanawiającego Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego.

1. Istniejące ramy UE dotyczące bezpieczeństwa morskiego i zrównoważoności: solidne ramy prawne, które należy zmodernizować

Trzy dyrektywy w sprawie wymagań dotyczących państwa bandery, kontroli przeprowadzanej przez państwo portu i dochodzeń w sprawach wypadków są kluczowymi filarami bezpieczeństwa morskiego. Odzwierciedlają one międzynarodowe zobowiązania spoczywające na państwach członkowskich jako państwach bandery, państwach portu i państwach nadbrzeżnych, określone w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS), której UE jest umawiającą się stroną. Założeniem działań UE w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego jest zarówno uzupełnienie, jak i wdrożenie międzynarodowych ram prawnych, przede wszystkim szczegółowych przepisów i norm określonych w głównych konwencjach IMO. Włączenie takich przepisów i norm do systemu prawnego UE sprawia, że przepisy te mogą być zaskarżone do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, zapewniając tym samym ich jednolite egzekwowanie w całej UE i gwarantując równe szanse zarówno państwom członkowskim, jak i podmiotom działającym w tym sektorze. Jednocześnie włączenie przepisów międzynarodowych do prawa Unii, a tym samym dostosowanie prawa Unii do przepisów międzynarodowych, zapewnia unijnym państwom bandery i operatorom równe warunki działania na całym świecie oraz utrzymanie konkurencyjności unijnej żeglugi.

Bezpieczeństwo morskie jest zorganizowane wokół trzech linii ochrony dla działań publicznych, podczas gdy właściciele statków i operatorzy mają obowiązek zawsze utrzymywać swoje statki w stanie zgodnym z ich przeznaczeniem. Główna odpowiedzialność spoczywa na państwie bandery, które musi zapewnić, aby statek był zdolny do żeglugi i posiadał niezbędne certyfikaty wykazujące zgodność z międzynarodowymi przepisami i normami. Państwo bandery jest zatem pierwszą linią ochrony. W związku z tym, że przepisy danego państwa bandery mają jednak zastosowanie wyłącznie do statków pływających pod daną banderą, a niektóre państwa bandery nie chcą lub nie są w stanie egzekwować obowiązujących przepisów w odniesieniu do swoich flot, oficerowie kontroli państwa portu przeprowadzają kontrole zagranicznych statków, gdy te przebywają w portach. Kontrola przeprowadzana przez państwo portu jest zatem drugą linią ochrony. Pomimo tych dwóch poziomów zapobiegania, wypadki i umyślne lub wynikające z zaniedbania naruszenia odpowiednich obowiązków mogą nadal mieć miejsce. Należy badać ich przyczyny w celu zapewnienia ciągłej poprawy, uniknięcia ponownego wystąpienia podobnych wypadków i ukarania sprawców nielegalnych działań. Jest to trzecia linia ochrony.

Celem tych wszystkich linii ochrony jest zagwarantowanie właściwego egzekwowania przepisów, a zatem powinny one prowadzić do zmniejszenia liczby incydentów i wypadków, a w ostatecznym rozrachunku powinny zapobiegać utracie życia ludzkiego i zanieczyszczeniu środowiska.

W wyniku oceny adekwatności przeprowadzonej w 2018 r. stwierdzono, że te trzy dyrektywy przyniosły wartość dodaną, zwłaszcza w zakresie zharmonizowanego wdrażania i egzekwowania przepisów międzynarodowych, oraz że przyczyniły się do osiągnięcia zamierzonych celów. W ramach oceny adekwatności wykazano jednak również, że istnieje możliwość poprawy i szanse na dalszą transformację cyfrową, współpracę między państwami członkowskimi i zwiększone wsparcie ze strony Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA).

Wypadki morskie nie tylko powodują ofiary i straty ekonomiczne, ale mają bezpośredni wpływ na środowisko. Zanieczyszczenia uwalniane przez statki, przypadkowo, umyślnie lub w wyniku zaniedbania, takie jak ropa naftowa, ścieki lub substancje chemiczne, mają negatywny wpływ na środowisko morskie i mogą poważnie zanieczyszczać siedliska morskie i przybrzeżne. Zanieczyszczenia te są zatem przedmiotem szczegółowych uzupełniających przepisów UE dotyczących nielegalnych zrzutów, a mianowicie dyrektywy w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków.

W dyrektywie tej nie ustanowiono norm dotyczących specyfikacji takich zrzutów. Specyfikacje te są regulowane na szczeblu międzynarodowym poprzez konwencję MARPOL Międzynarodowej Organizacji Morskiej (o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki), w której określono, czy zrzut jest dozwolony czy nielegalny. Rolą dyrektywy jest natomiast zobowiązanie państw członkowskich do ustanowienia skutecznych, proporcjonalnych i odstrasżających sankcji, w tym karnych, za nielegalne zrzuty. Przewidziano w niej również współpracę w zakresie egzekwowania przepisów w całej UE przy wsparciu EMSA. Dyrektywa uzupełnia międzynarodowy system, wspierając państwa członkowskie UE w identyfikowaniu sprawców dzięki informacjom z nadzoru satelitarnego na temat potencjalnych wycieków ropy naftowej oraz dzięki systemowi odpowiedzialności ułatwiającemu karanie zanieczyszczających.

W ocenie dyrektywy wskazano na kilka niedociągnięć, które proponowane zmiany mają wyeliminować. Obejmuje to zapewnienie odpowiedniego wykrywania nielegalnych zrzutów, ścigania naruszeń, karania sprawców nielegalnych działań, co będzie skutkowało ostatecznym ograniczeniem nielegalnych zrzutów w celu zmniejszenia wpływu na środowisko. Zmiany mają na celu, wraz z dyrektywą w sprawie portowych urządzeń odbiorczych, zniechęcenie wszystkich właścicieli i operatorów statków (niezależnie od bandery) do wszelkiego rodzaju nielegalnych zrzutów do mórz europejskich. Normą powinno stać się dostarczanie wszystkich odpadów ze statków do portowych urządzeń odbiorczych w UE.

EMSA odgrywa kluczową rolę w unijnych ramach dotyczących bezpieczeństwa na morzu i znacząco przyczyniła się do osiągnięcia zachęcających wyników w UE w zakresie zapewnienia wysokiej jakości żeglugi i kultury bezpieczeństwa. Agencja ta została utworzona w 2002 r., w następstwie katastrof morskich statków Prestige i Erika, w celu wspierania Komisji Europejskiej i państw członkowskich w stosowaniu i monitorowaniu przepisów UE dotyczących bezpieczeństwa morskiego. Poprzez swoje wizyty i inspekcje (jednostka audytu) Agencja jest podstawą wartości dodanej UE w zakresie bezpieczeństwa morskiego dzięki jej pomocy w egzekwowaniu i ułatwianiu skutecznego i wydajnego wdrażania przepisów. Agencja musi nadal przeznaczać wystarczające zasoby na to podstawowe zadanie, pomimo rozszerzającego się zakresu jej działalności, aby nadal świadczyć wysokiej jakości usługi na rzecz państw członkowskich, Komisji i szerszej społeczności morskiej.

Od 2002 r. zadania Agencji rzeczywiście się rozszerzyły i obecnie oferuje ona pomoc techniczną, naukową i operacyjną w szerokim zakresie obszarów związanych z transportem morskim, zwłaszcza w odniesieniu do transformacji ekologicznej i cyfrowej. Mandat Agencji, z wyjątkiem poprawki dotyczącej współpracy straży przybrzeżnej, został ostatnio zmieniony w 2013 r. i wymaga aktualizacji w celu odzwierciedlenia obecnego zakresu

działań EMSA, zmieniających się ram regulacyjnych, w szczególności niniejszego pakietu morskiego, oraz zmian w sektorze morskim.

2. Dostosowanie do przepisów międzynarodowych i rozszerzony zakres skuteczniejszych ram prawnych

Jedną z głównych przyczyn wprowadzenia zmian do pięciu aktów prawnych jest potrzeba i korzyści płynące z dostosowania do zaktualizowanych przepisów międzynarodowych. Współistnienie niedopasowanych norm i przepisów powoduje obciążenie i brak pewności prawa w odniesieniu do przemysłu i administracji krajowych oraz podważa równe warunki działania i konkurencyjność żeglugi w UE. Włączenie przepisów międzynarodowych do prawa Unii powinno odbywać się w sposób zapewniający ich skuteczne stosowanie, jednolitość i właściwe egzekwowanie, a tym samym wysoką jakość żeglugi.

W przypadku dyrektywy w sprawie państwa bandery włączenie „Kodeksu Implementacji Instrumentów IMO” (kodeks III), który został przyjęty w 2013 r. i wszedł w życie w 2016 r., ma kluczowe znaczenie dla zmiany dyrektywy. Kodeks III był ważnym narzędziem IMO, ponieważ zapewnia organom krajowym zasoby i uprawnienia potrzebne państwu bandery do podjęcia ich międzynarodowych zobowiązań. Kodeks III, który obowiązywał już państwa członkowskie UE od 2009 r., wprowadził również obowiązek przeprowadzania kompleksowego audytu IMO co 7 lat przez wszystkie strony IMO.

Biorąc pod uwagę jej znaczenie, egzekwowanie międzynarodowej Konwencji o pracy na morzu, która reguluje wszystkie kwestie związane z warunkami pracy i życia marynarzy, zostało już wprowadzone do prawa UE poprzez odrębny akt prawny⁸ mający zastosowanie do państw bandery⁹. Przepisy socjalne są rzeczywiście kluczowe dla dobrego samopoczucia załóg i bezpieczeństwa na morzu (czynnik ludzki jest odpowiedzialny za większość incydentów).

Zmiana dyrektywy w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu będzie skutkowałą aktualizacją przepisów UE i dostosowaniem ich do nowo obowiązujących międzynarodowych instrumentów prawnych, a mianowicie konwencji IMO o postępowaniu z wodami balastowymi i Międzynarodowej konwencji o usuwaniu wraków. Aby zwiększyć skuteczność, państwa portu przeprowadzające inspekcje kontrolne państwa portu systematycznie koordynują swoją pracę na poziomie regionalnym. Memorandum paryskie w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu¹⁰ (zwane dalej „memorandum paryskim”), ustanowione w 1982 r., jest pierwszą z dziewięciu takich struktur międzyrządowych. Wszystkie 24 państwa członkowskie Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) posiadające porty morskie, a także Kanada, Federacja Rosyjska¹¹ i Zjednoczone Królestwo są członkami memorandum paryskiego. UE nie jest jego członkiem.

⁸ 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).

⁹ Oraz poprzez zmianę dyrektywy w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w części dotyczącej egzekwowania przepisów przez państwo portu – 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, (Dz.U. L 218 z 14.8.2013, s. 1).

¹⁰ www.parismou.org

¹¹ Po inwazji na Ukrainę członkostwo Federacji Rosyjskiej w memorandum paryskim zostało zawieszono w maju 2022 r.

Kontrola przeprowadzana przez państwo portu w UE opiera się na procedurze i narzędziach memorandum paryskiego z 2009 r., kiedy to przyjęto dyrektywę. W związku z tym konieczne jest uwzględnienie szeregu zmian i ulepszeń wprowadzonych w ciągu ostatnich 14 lat w ramach memorandum paryskiego. W odniesieniu do dyrektywy regulującej dochodzenia w sprawie wypadków szereg definicji i odniesień zostało zaktualizowanych w celu uwzględnienia zmian w międzynarodowym otoczeniu regulacyjnym, w szczególności w kodeksie dochodzeń w sprawach wypadków IMO, oraz w celu należytego uwzględnienia sytuacji statków w portach i wypadków dotyczących pracowników portowych.

Komisja proponuje rozszerzenie zakresu dyrektywy w sprawie państwa portu i dyrektywy regulującej dochodzenia w sprawie wypadków w odniesieniu do statków rybackich, w przypadku których utrzymują się poważne obawy dotyczące bezpieczeństwa. Dobrowolny system kontroli przeprowadzanych przez państwa portu w odniesieniu do statków rybackich o długości powyżej 24 metrów zawijających do portów UE będzie dostępny dla tych państw członkowskich, które chcą przeprowadzać takie kontrole, oferując drugą linię ochrony dla tego typu statków. W rzeczywistości główna odpowiedzialność za bezpieczeństwo statków rybackich spoczywa na państwie bandery, ponieważ mniejsze statki rybackie zazwyczaj nie zawijają do zagranicznych portów i w wielu przypadkach nie są objęte konwencjami międzynarodowymi. Dochodzenia w sprawie wypadków będą teraz obejmować nie tylko większe statki rybackie, ale zostaną częściowo rozszerzone na najpoważniejsze wypadki z udziałem mniejszych statków rybackich mierzących mniej niż 15 metrów, przy jednoczesnym zapewnieniu ograniczenia obciążeń administracyjnych do niezbędnego minimum.

W odniesieniu do zanieczyszczeń pochodzących ze statków zakres stosowania dyrektywy rozszerzono, aby w pełni objąć pięć załączników do konwencji MARPOL IMO¹². Oprócz nielegalnych zrzutów ropy naftowej i szkodliwych substancji ciekłych (obecny zakres) dyrektywa obejmie nielegalne zrzuty szkodliwych substancji w postaci opakowanej, ścieków, śmieci i wód zrzutowych oraz zanieczyszczeń z systemów oczyszczania gazów spalinowych (skruberów). Jest to również ważny wkład w realizację celów Zielonego Ładu UE, w ramach którego dąży się do zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń, oraz realizację celów zrównoważonej i inteligentnej mobilności, które obejmują również inne szkodliwe substancje.

Dostosowanie do konwencji MARPOL ma kluczowe znaczenie dla zmiany dyrektywy w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków. Parlament Europejski i Rada wezwały do dostosowania przepisów w 2019 r., kiedy przyjęto zmienioną dyrektywę w sprawie portowych urządzeń odbiorczych w odniesieniu do pozostałości ładunku i odpadów¹³. Zamiarem było uzupełnienie uzgodnionych bardziej rygorystycznych przepisów dotyczących portowych urządzeń odbiorczych poprzez uniknięcie sytuacji, w której mogłyby one w sposób niezamierzony zachęcać do większej liczby nielegalnych zrzutów na morzu.

¹² Szósty załącznik obejmuje emisje zanieczyszczeń powietrza i częściowo jest już objęty przepisami UE (dyrektywa siarkowa) lub zostanie rozpatrzony później i podlega klauzuli przeglądowej w zmienionej dyrektywie w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków (tlenki azotu, odpady morskie i hałas podwodny).

¹³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniająca dyrektywę 2010/65/UE i uchylająca dyrektywę 2000/59/WE (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 116).

Ze względu na zmiany opisane powyżej i szersze zmiany w ogólnym otoczeniu regulacyjnym od 2013 r. mandat EMSA również wymaga aktualizacji, aby lepiej odzwierciedlać rosnącą rolę Agencji we wspieraniu wielu obszarów związanych z transportem morskim, takich jak bezpieczeństwo, zapobieganie zanieczyszczeniom i ochrona środowiska, działania w dziedzinie klimatu, ochrona, nadzór i zarządzanie kryzysowe oraz transformacja cyfrowa. Zmieniony mandat będzie odzwierciedlał nie tylko zadania powierzone Agencji przez Komisję i państwa członkowskie od 2013 r., ale także nowe zadania w zakresie bezpieczeństwa i zrównoważoności wynikające z tego pakietu legislacyjnego. Dzięki zmienionemu mandatowi Agencja będzie również przygotowana na przyszłość, przewidując rozwój, zwłaszcza w zakresie transformacji cyfrowej i automatyzacji.

3. Dążenie do większego zrównoważenia środowiskowego

Transport morski jest obecnie jednym z najczystszych rodzajów transportu, biorąc pod uwagę jego wielkość i udział przewożonych towarów oraz jego wkład w gospodarkę UE i gospodarkę światową¹⁴. Zapewnienie wysokiej jakości żeglugi oraz bezpiecznego sektora morskiego jest niezbędne do utrzymania jego atrakcyjności. Sektor morski jest jednak również głównym emitentem gazów cieplarnianych i jest odpowiedzialny za znaczne zanieczyszczenie powietrza i morza, szkodliwe dla środowiska morskiego, jego różnorodności biologicznej i odporności na emisje dwutlenku węgla, a także dla zdrowia ludności przybrzeżnej. Ponieważ inne sektory gospodarki, takie jak transport drogowy, obniżają emisyjność dwutlenku węgla lub szybko redukują emisje innych zanieczyszczeń, transport morski będzie musiał wnieść stosunkowo większy wkład w redukcję takich emisji i zanieczyszczeń. W związku z tym należy wciąż zwracać uwagę na te kwestie i kontynuować działania w tym zakresie.

Dzięki temu pakietowi Komisja zamierza promować wysokiej jakości żeglugę oraz nowoczesny, czysty i prosperujący sektor morski, zgodny z odpowiednimi zobowiązaniami międzynarodowymi i unijnymi. Ramy prawne UE powinny służyć do zniechęcania i karania tych, którzy omijają lub chcą omijać przepisy, jednocześnie zachęcając do inwestowania we wdrażanie czystych technologii i zrównoważonych praktyk. Jest to jedyny sposób, aby pomóc w ustanowieniu wysokich światowych norm i utrzymać wiodącą pozycję żeglugi UE na świecie.

W wyniku zmiany dyrektywy w sprawie państwa bandery wprowadzone zostaną skuteczniejsze ramy oparte na odpowiednim poziomie i jakości kontroli statków oraz ogólnym nadzorze floty, budowaniu zdolności administracji państwa bandery i lepszym pomiarze ich wyników. Będzie to służyć przede wszystkim bezpieczeństwu, ale powinno również przynieść korzyści w zakresie ochrony środowiska. Gdy bardziej rygorystyczne przepisy środowiskowe stają się skuteczne na mocy konwencji międzynarodowych, odpowiedzialność państwa bandery za ich egzekwowanie jest automatycznie rozszerzana. W wyniku zmiany dyrektywy w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu dodatkowo poprawi się zdolność państw członkowskich do wykrywania i korygowania braku zgodności nie tylko z zasadami bezpieczeństwa, ale także z przepisami i normami dotyczącymi zapobiegania zanieczyszczeniom.

¹⁴ *Rail and waterborne - best for low-carbon motorised transport* [„Transport kolejowy i wodny – najlepsze rozwiązania dla niskoemisyjnego transportu zmotoryzowanego”], badanie Europejskiej Agencji Środowiska, 2021 r.

Ponadto przez zmianę dyrektywy w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu wyraźnie zmieni się profil ryzyka statku, na którym opiera się wyznaczanie statków do kontroli, aby w większym stopniu uwzględnić czynniki środowiskowe. W przypadku statków towarowych i pasażerskich o wyporności ponad 5 000 ton brutto (uznawanych za najbardziej zanieczyszczające) profil ryzyka statku będzie uwzględniał wskaźnik intensywności emisji IMO. W przypadku wszystkich statków kwalifikujących się do kontroli przeprowadzanej przez państwo portu profil ryzyka dostosowuje współczynnik ważenia w celu przywiązywania większej wagi do wcześniej zidentyfikowanych uchybień i zatrzymań związanych z ochroną środowiska (na mocy konwencji MARPOL, konwencji o wodach balastowych i konwencji o szkodliwych systemach przeciwporostowych) odnoszących się do statku poddawanego kontroli.

W wyniku zmiany dyrektywy w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków zostanie wzmocniona ochrona środowiska morskiego nie tylko poprzez dostosowanie jej zakresu do norm międzynarodowych, ale także poprzez zwiększenie skuteczności egzekwowania międzynarodowych przepisów dotyczących transgranicznych zanieczyszczeń pochodzących ze statków. Nowa dyrektywa ma na celu umożliwienie organom krajowym odpowiedzialnym za wykrywanie i weryfikację zanieczyszczeń, w szczególności nielegalnych zrzutów, działania w sposób bardziej skoordynowany i staranny. Zostanie to osiągnięte dzięki ulepszonym narzędziom cyfrowym, budowaniu zdolności i dostosowanym szkoleniom, a także dzięki obowiązkowi przesyłania sprawozdań do zintegrowanego systemu obsługiwane przez EMSA. Zmiana powinna również umożliwić podjęcie odpowiednich działań na szczeblu krajowym w przypadku naruszenia przepisów poprzez ustanowienie solidniejszych ram w odniesieniu do kar i ich stosowania, bez wpływu na możliwość nakładania sankcji karnych w ramach dyrektywy w sprawie przestępstw przeciwko środowisku¹⁵.

Chociaż obecny zakres dyrektywy w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków nie obejmuje emisji zanieczyszczeń powietrza, ze względu na ich wpływ na jakość powietrza w portach i na obszarach przybrzeżnych, Komisja oceni, w jaki sposób uwzględnić je w przyszłości w oparciu o nowe dane i doświadczenia zebrane przez EMSA w zakresie egzekwowania odpowiednich wymogów prawnych dotyczących zanieczyszczenia powietrza siarką (SOx) i tlenkami azotu (NOx) określonych w załączniku VI do konwencji MARPOL. W tym celu we wniosku dotyczącym zmiany rozporządzenia w sprawie mandatu EMSA położono większy nacisk na zdolność Agencji do zapewnienia pomocy technicznej w zakresie egzekwowania obowiązujących przepisów dotyczących NOx i SOx w tym obszarze.

Z biegiem lat EMSA była coraz częściej wzywana do wspierania Komisji i państw członkowskich w poprawie zrównoważenia środowiskowego transportu morskiego. Od samego początku Agencja zajmowała się zanieczyszczeniami mórz i zapewniała pomoc operacyjną poprzez bardzo skuteczną dodatkową zdolność operacyjną statków podejmujących działania w odpowiedzi na zanieczyszczenia ropą naftową, które są w gotowości w przypadku wycieków ropy naftowej. Wraz ze zmianą dyrektywy siarkowej w 2012 r. EMSA zaczęła odgrywać kluczową rolę we wdrażaniu i egzekwowaniu przepisów UE dotyczących emisji do powietrza ze statków. Taka pomoc ma charakter zarówno techniczny, obejmując obsługę odpowiednich baz danych, które stanowią podstawę kontroli

¹⁵ Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ochrony środowiska poprzez prawo karne i zastępującej dyrektywę 2008/99/WE – COM(2021) 851 final.

przeprowadzanych przez państwa członkowskie, jak i operacyjny, obejmując usługi monitorowania emisji BSP¹⁶, o które państwa członkowskie proszą lub które uzupełniają ich istniejące zdolności w zakresie nadzoru. Jeżeli chodzi o emisje gazów cieplarnianych ze statków, EMSA obsługuje unijny system monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji¹⁷. EMSA pomaga również państwom członkowskim we wdrażaniu obowiązków w zakresie recyklingu statków, a także w zakresie hałasu podwodnego i zanieczyszczenia plastikiem.

EMSA zapewnia również Komisji i państwom członkowskim kluczową wiedzę techniczną i naukową w celu przyspieszenia prac w ramach IMO nad wszystkimi kwestiami środowiskowymi w ramach Zielonego Ładu oraz poprzez wydawanie aktualnych sprawozdań, badań dotyczących pojawiających się kwestii zrównowazenia środowiskowego (utrata kontenerów, odgazowanie ładunku, sadza), a także wytycznych dla władz morskich i portowych, takich jak te dotyczące energii elektrycznej pobieranej z ładu.

Nowe zadania określone w tym pakiecie muszą zostać lepiej uwzględnione w zmienionym mandacie i dopasowane do odpowiednich zasobów. Ponadto nowe ramy prawne dotyczące transportu morskiego określone w ramach pakietu „Gotowi na 55” jeszcze bardziej wzmocnią dążenie do zrównowazenia środowiskowego. Komisja będzie nadal polegać na wsparciu EMSA we wdrażaniu rozporządzenia w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim i rozszerzeniu EU ETS na transport morski. Równie ważna będzie pomoc w zakresie zmian regulacyjnych w ramach IMO. Kluczowym priorytetem na przyszłość jest zapewnienie proaktywnej analizy zagrożeń dla bezpieczeństwa związanych ze stosowaniem paliw alternatywnych o niskiej lub zerowej emisji gazów cieplarnianych, przy jednoczesnym dalszym wspieraniu i ułatwianiu operacyjnego przyjmowania i wdrażania tych paliw za pomocą wytycznych i badań.

4. Transformacja cyfrowa jako czynnik wspierający

Transformacja cyfrowa stanowi najważniejszy element pakietu morskiego. Rozwój technologii informatycznych i inteligentne technologie są kluczowymi czynnikami umożliwiającymi zwiększoną wymianę informacji i przejrzystość, a tym samym egzekwowanie przepisów. Transformacja cyfrowa zmniejsza obciążenie operatorów i administracji, zapewniając ogólnie skuteczniejsze ramy UE i lepszy wpływ na efektywność łańcucha logistycznego. EMSA odgrywa kluczową rolę jako gospodarz i techniczny twórca systemów i usług monitorowania i informacji morskich, które zapewniają interoperacyjność i kompatybilność. Te systemy i usługi zwiększają wsparcie dla państw członkowskich pełniących rolę państw bandery, państw portu lub państw nadbrzeżnych.

Poleganie na procedurach papierowych okazało się szczególnie nieodpowiednie podczas pandemii COVID-19, ponieważ nie było możliwości sprawdzenia i ułatwienia tymczasowego przedłużenia certyfikatów. Propozycje dotyczące kontroli przeprowadzanych przez państwa bandery i państwa portu przewidują częstsze korzystanie z rozwiązań cyfrowych i zachęcają do niego. Zmieniona dyrektywa w sprawie państwa bandery ma na celu transformację cyfrową bander państw członkowskich poprzez rejestry certyfikacji elektronicznej udostępniające certyfikaty elektroniczne, z wykorzystaniem rozwiązań informatycznych opartych na EMSA i powszechnie dostępnego protokołu technicznego umożliwiającego interoperacyjność na poziomie UE.

¹⁶ Zdalnie kierowane bezzałogowe systemy powietrzne (BSP)

¹⁷ Moduł Thetis dotyczący MRV – <https://www.emsa.europa.eu/tackling-air-emissions/greenhouse-gas.html>

Równolegle w dyrektywie w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu Komisja będzie zachęcać do korzystania z certyfikatów elektronicznych (w szczególności poprzez powiązanie ich stosowania z profilem ryzyka statku) i zapewni wspólne narzędzie danych, narzędzie walidacji i repozytorium na poziomie UE. Wydawanie certyfikatów elektronicznych przez państwa bandery (lub uznane organizacje działające w ich imieniu) będzie wspierane przez nowy parametr dodany do profilu ryzyka statku, dzięki czemu certyfikowane statki będą rzadziej poddawane inspekcjom kontrolnym państwa portu.

Wdrożenie istniejących i nowych technologii może również pomóc sektorowi przyczynić się do zielonej transformacji. Cyfryzacja procedur w celu zapewnienia stosowania dyrektywy w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków zwiększy jej skuteczność. Identyfikację domniemanych zanieczyszczających ułatwią zintegrowane zdolności poszczególnych systemów obsługiwanych przez EMSA (obserwacja Ziemi w celu wykrywania zanieczyszczeń – CleanSeaNet¹⁸, narzędzie kontroli portów – THETIS-EU¹⁹ oraz system monitorowania i wymiany informacji o ruchu statków pomagający w identyfikacji domniemanych zanieczyszczających – SafeSeaNet²⁰). Systematyczne udostępnianie danych i wymiana ukierunkowanych informacji z administracjami krajowymi zapewni skuteczniejsze egzekwowanie przepisów, co ostatecznie przełoży się na mniejsze zanieczyszczenie.

W ostatnich latach EMSA poczyniła już znaczące postępy w cyfryzacji swoich operacji i usług oferowanych Komisji, państwom członkowskim oraz szerszej społeczności morskiej. Cyfrowe systemy i narzędzia Agencji stały się punktem odniesienia na całym świecie. Mandat Agencji zostanie zmieniony, aby odzwierciedlał jej rozszerzone już możliwości cyfrowe. Obejmuje to wdrożenie europejskiego systemu morskich pojedynczych punktów kontaktowych z wykorzystaniem zbioru danych zapewniającego wspólne specyfikacje dotyczące obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich w portach oraz bazy danych dotyczącej statków zawierającej informacje identyfikacyjne statków oraz zapis zwolnień dotyczących sprawozdawczości statków. Agencja nieustannie rozwija również swoje zintegrowane usługi transportu morskiego wspierające nadzór prowadzony przez państwa członkowskie i inne agencje UE w szerokim zakresie funkcji straży przybrzeżnej.

W ramach pakietu „Gotowi na 55” Agencja otrzymała nowe zadania, takie jak opracowanie narzędzi zgodności dla EU ETS i rozporządzenia FuelEU Maritime w oparciu o swoje istniejące systemy i usługi. Jak wskazano we wspólnym komunikacie i planie działania dotyczącym strategii Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego²¹, Agencja odgrywa istotną rolę w zapewnieniu wzmocnionych zdolności do nadzoru dzięki swoim zintegrowanym usługom morskim oraz dobrowolnemu wspólnemu mechanizmowi wymiany informacji (CIS), a także pomocy w zakresie odporności na zagrożenia cyberbezpieczeństwa. Wojna Rosji przeciwko Ukrainie i pandemia COVID-19 ukazały wartość dodaną wspierania przez EMSA starań UE w zakresie nadzoru morskiego, planowania ewentualnościowego oraz gotowości na wypadek sytuacji kryzysowej i reagowania na zdarzenia na morzu dzięki

¹⁸ [Usługi satelitarne – usługa CleanSeaNet – EMSA – Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego \(europa.eu\)](#)

¹⁹ [THETIS EU – EMSA – Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego \(europa.eu\)](#)

²⁰ [SafeSeaNet – EMSA – Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego \(europa.eu\)](#)

²¹ Wspólny komunikat do Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie aktualizacji strategii Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego i jej planu działania „Udoskonalona strategia Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego w obliczu zmieniających się zagrożeń morskich”, JOIN(2023) 8.

wzmocnionemu całodobowemu centrum morskiej orientacji sytuacyjnej. Dalsze świadczenie takich usług na wysokim poziomie wymaga odpowiednich zasobów w Agencji.

5. Propagowanie zaufania i współpracy

Unijna polityka bezpieczeństwa morskiego zawsze opierała się na ścisłej współpracy wszystkich zaangażowanych podmiotów – Komisji, państw członkowskich UE i zainteresowanych stron. Z czasem rozszerzono ją również o egzekwowanie prawodawstwa w dziedzinie ochrony środowiska. Zaufanie do sektora morskiego ma zasadnicze znaczenie, ponieważ bez niego nie mogą istnieć bezpieczeństwo i jakość żeglugi, a co za tym idzie – handel morski.

EMSA utworzono, aby ułatwić wspólne działania Komisji i państw członkowskich UE służące zapewnieniu najwyższego poziomu bezpieczeństwa na wodach UE i wzdłuż wybrzeży UE. Wizyty EMSA w administracjach morskich pomagają Komisji w wypełnianiu jej obowiązków w zakresie kontroli odpowiedniego stosowania i egzekwowania przepisów UE przez państwa członkowskie. Umożliwiają również wymianę najlepszych praktyk oraz informacji o wyzwaniach między państwami członkowskimi. Działania i usługi EMSA usprawniają wymianę informacji i rozszerzają współpracę, a także budują zaufanie między administracjami morskimi w Europie, z państwami sąsiadującymi i na całym świecie, w szczególności w drodze wspólnych działań państw członkowskich UE w ramach IMO.

Inicjatywa zawarta w pakiecie morskim ma na celu dalsze pogłębianie zaufania i współpracy między wszystkimi stronami. Dyrektywa w sprawie państwa bandery ułatwi wymianę informacji między państwami członkowskimi na temat wyników kontroli, kwestii będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, nadzoru nad uznanymi organizacjami i ogólnie kwestii zgodności z przepisami państwa bandery. Działania te ułatwią obsługiwane przez EMSA systemy, takie jak THETIS, oraz Komisja, która powoła specjalną grupę ekspertów.

Zmiana dyrektywy w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu usprawni koordynację, która opiera się w dużej mierze na zasadzie podziału obciążenia i harmonizacji kontroli. EMSA będzie wspierać wdrażanie za pomocą nowego i udoskonalonego programu rozwoju i szkolenia zawodowego (po uzyskaniu kwalifikacji) zarówno dla inspektorów państwa portu, jak i inspektorów/kontrolerów/audytorów państwa bandery.

Podobnie jak w przypadku kontroli przeprowadzanej przez państwo portu dyrektywa regulująca dochodzenia w sprawie wypadków od początku zapewniała ramy współpracy między państwami członkowskimi w celu wymiany informacji na temat zdobytych doświadczeń i najlepszych praktyk. EMSA dodatkowo zwiększy swoje wsparcie dla krajowych organów dochodzeniowych ds. wypadków, udostępniając zespół ekspertów z różnych dziedzin, którzy mogliby służyć pomocą na żądanie. Agencja będzie również mogła wypożyczać specjalistyczne narzędzia i sprzęt państwom członkowskim potrzebującym dodatkowego wsparcia, co umożliwi osiągnięcie korzyści skali w całej UE.

EMSA zacieśni również współpracę między państwami członkowskimi w zakresie wdrażania i skuteczniejszego egzekwowania przepisów dyrektywy w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków. Głównym niedociągnięciem wskazanym w ocenie tej dyrektywy był brak spójnej wymiany informacji i wiedzy fachowej pozwalającej na skuteczne wykrywanie i weryfikację zanieczyszczeń oraz nakładanie za nie kar i ich egzekwowanie. EMSA zapewni organom odpowiedzialnym za wykrywanie, weryfikację i gromadzenie

dowodów udoskonalone narzędzia monitorowania na potrzeby wymiany informacji, wytycznych i szkoleń. Zmiana będzie również obejmować powołanie specjalnej grupy ekspertów w celu ułatwienia współpracy. Zapewni również wdrożenie innych przepisów w dziedzinie ochrony środowiska dotyczących zanieczyszczenia powietrza i wody, a także recyklingu statków.

Lista zadań powierzanych państwom portu, państwom bandery i państwom nadbrzeżnym wydłuża się, w szczególności w związku z dwójką transformacją – ekologiczną i cyfrową, podobnie jak zwiększają się umiejętności, których potrzebują odpowiedzialne jednostki. Dzieje się to w kontekście coraz bardziej ograniczonych i nadwyrężonych zasobów państw członkowskich. W rezultacie zapotrzebowanie na wytyczne, pomoc techniczną i wiedzę fachową ze strony EMSA będzie coraz większe. Agencja powinna dysponować odpowiednimi zasobami, aby zaspokoić to większe zapotrzebowanie.

EMSA w coraz większym stopniu pomaga również Komisji w propagowaniu unijnych rozwiązań i standardów na całym świecie. Jednym z takich przykładów są opracowane w UE solidne ramy kontroli przeprowadzanych przez państwo portu, które stały się punktem odniesienia na świecie. Rozwinęła się współpraca między EMSA a innymi regionalnymi protokołami ustaleń dotyczącymi kontroli państwa portu, takimi jak protokół ustaleń z Tokio i protokół ustaleń dla regionu Morza Śródziemnego, w ramach której między protokołami ustaleń udostępnia się dane dotyczące kontroli. Oprócz współpracy w ramach memorandum paryskiego EMSA zarządza bazą danych sprawozdań z targetowania i kontroli dla memorandum śródziemnomorskiego.

Udzielając wsparcia technicznego, EMSA wnosi wkład w koordynację UE w ramach IMO i propaguje globalną współpracę na rzecz wzmocnienia bezpiecznej, czystej i nowoczesnej żeglugi. Doraźna pomoc zewnętrzna może być udzielana administracjom morskim państw trzecich w oparciu o ofertę usług Agencji w zakresie budowania zdolności. Zmieniony mandat ułatwi świadczenie takiej pomocy, która jest już stała dla krajów sąsiadujących i kandydujących.

6. Wniosek

Unijne ramy bezpieczeństwa morskiego zapewniają wysokiej jakości żeglugę na wodach UE, która chroni handel i pasażerów, ogół obywateli oraz środowisko, wspiera jednolity rynek i zwiększa wiodącą międzynarodową rolę i autonomię strategiczną UE. Unijna polityka morska zapewnia państwom członkowskim równe warunki działania przy jednoczesnym uwzględnieniu potrzeby ochrony konkurencyjności unijnego przemysłu i interesów UE na świecie. Niektóre przepisy UE mają wpływ na bezpieczeństwo morskie na całym świecie, na przykład unijne przepisy dotyczące minimalnych standardów dotyczących uznanych organizacji oraz dotyczące szkolenia marynarzy i wydawania im świadectw. Ponadto dzięki wiedzy fachowej, doświadczeniu i ambicji politycznej UE odgrywa kluczową rolę w IMO, pomagając tej organizacji w osiągnięciu wyższych standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

Sektor morski znajduje się w punkcie zwrotnym. Rozpoczął poważną transformację, aby zwiększyć swoje zrównoważenie środowiskowe i wnieść wkład w działania na rzecz łagodzenia zmiany klimatu. W ramach Europejskiego Zielonego Ładu UE wykazała się proaktywnością przez swój pakiet „Gotowi na 55” i kontynuowała starania w ramach IMO mające na celu zapewnienie, aby żegluga na całym świecie miała sprawiedliwy udział

w staraniach na rzecz łagodzenia zmiany klimatu i redukcji zanieczyszczeń. Poprawa skuteczności egzekwowania międzynarodowego prawa ochrony środowiska ma nadrzędne znaczenie dzięki dostosowaniu przepisów dotyczących zgodności i odpowiedzialności za nielegalne zachowanie i zanieczyszczenie. Cyfryzacja stwarza ogromne możliwości w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa i zrównoważoności, ale należy ją w pełni wykorzystać. Perspektywa autonomicznych statków i inteligentnych systemów wymaga przygotowania, badań, aktualizacji regulacji, a także szkoleń i przekwalifikowania. Większą uwagę należy zwrócić również na zdrowie i bezpieczeństwo, warunki pracy i życia marynarzy oraz wszystkich osób zatrudnionych w transporcie morskim.

Pandemia COVID-19 i nowe środowisko geopolityczne powstałe w efekcie wojny Rosji przeciwko Ukrainie uwydatniły potrzebę bliskiej współpracy między Komisją, państwami członkowskimi i wszystkimi zainteresowanymi stronami, a także korzyści wynikające z takiej współpracy. Posiadanie solidnych unijnych ram bezpieczeństwa morskiego i bogatej w zasoby EMSA ułatwi i usprawni taką współpracę oraz pomoże unijnym administracjom morskim w wypełnianiu ich obowiązków. Jednocześnie przyczyni się do osiągnięcia przez Europę silniejszej pozycji na świecie, wzmacniając głos UE w IMO i na innych forach międzynarodowych.

Komisja zwraca się do prawodawców Unii o szybkie przyjęcie inicjatyw ustawodawczych zawartych w niniejszym pakiecie, aby wspierać wysokiej jakości, czystą i nowoczesną żeglugę w UE.