

# Dziennik Urzędowy C 264 E

## Unii Europejskiej

Tom 48

Wydanie polskie

### Informacje i zawiadomienia

25 października 2005

<u>Zawiadomienie nr</u>	Treść	Strona
	I <i>Informacje</i>	
	<b>Rada</b>	
2005/C 264 E/01	Wspólne stanowisko (WE) nr 30/2005 z dnia 18 lipca 2005 r. przyjęte przez Radę działającą zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 251 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie baterii i akumulatorów oraz odpadów w postaci baterii i akumulatorów i uchylające dyrektywę 91/157/EWG .....	1
2005/C 264 E/02	Wspólne stanowisko (WE) nr 31/2005 z dnia 18 lipca 2005 r. przyjęte przez Radę działającą zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 251 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zastosowania postanowień Konwencji z Århus o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska do instytucji i organów Wspólnoty .....	18
2005/C 264 E/03	Wspólne stanowisko (WE) nr 32/2005 z dnia 18 lipca 2005 r. przyjęte przez Radę działającą zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 251 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem i uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95 .....	28

## I

(Informacje)

## RADA

## WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 30/2005

przyjęte przez Radę w dniu 18 lipca 2005 r.

**w sprawie przyjęcia dyrektywy 2005/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... w sprawie baterii i akumulatorów oraz odpadów w postaci baterii i akumulatorów i uchylające dyrektywę 91/157/EWG**

(2005/C 264 E/01)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 175 ust. 1, jak również jego art. 95 ust. 1 w związku z art. 4, 5 i 18 niniejszej dyrektywy,

uwzględniając wniosek Komisji, <sup>(1)</sup>uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, <sup>(2)</sup>uwzględniając opinię Komitetu Regionów, <sup>(3)</sup>stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu, <sup>(4)</sup>

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wskazane jest, aby zharmonizować środki krajowe dotyczące baterii i akumulatorów oraz odpadów w postaci baterii i akumulatorów. Podstawowym celem niniejszej dyrektywy jest zminimalizowanie ujemnego wpływu baterii i akumulatorów oraz odpadów w postaci baterii i akumulatorów na środowisko, a tym samym przyczynienie się do ochrony, utrzymania i poprawy jakości środowiska. Dlatego też podstawę prawną stanowi art. 175 ust. 1 Traktatu. Jednakże właściwym jest również podjęcie środków na poziomie Wspólnoty na podstawie art. 95 ust. 1 Traktatu w celu zharmonizowania wymogów dotyczących zawartości metali ciężkich

w bateriach i akumulatorach oraz wymogów dotyczących ich etykietowania, oraz w celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego i uniknięcia zniekształcenia konkurencji w ramach Wspólnoty.

- (2) Komunikat Komisji z dnia 30 lipca 1996 r. w sprawie przeglądu strategii wspólnotowej dotyczącej gospodarowania odpadami ustanowił wytyczne dla przyszłej wspólnotowej polityki w zakresie odpadów. Komunikat ten podkreśla potrzebę redukcji ilości substancji niebezpiecznych w odpadach oraz wskazuje na potencjalne korzyści wynikające z obejmujących całą Wspólnotę przepisów ograniczających obecność takich substancji w produktach i w procesie produkcyjnym. Komunikat stwierdza dalej, że w przypadku gdy nie można uniknąć powstawania odpadów, takie odpady powinny być, z uwagi na ich materiał lub energię, ponownie wykorzystane lub poddane procesowi odzysku.
- (3) Dyrektywa Rady 91/157/EWG z dnia 18 marca 1991 r. w sprawie baterii i akumulatorów zawierających niektóre substancje niebezpieczne <sup>(5)</sup> spowodowała zbliżenie przepisów prawnych Państw Członkowskich w tej dziedzinie. Jednakże cele tej dyrektywy nie zostały w pełni osiągnięte. Decyzja nr 1600/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2002 r. ustanawiająca szósty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego <sup>(6)</sup> oraz dyrektywa 2002/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 stycznia 2003 r.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 96 z 21.4.2004, str. 5.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 117 z 30.4.2004, str. 5.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 121 z 30.4.2004, str. 35.

<sup>(4)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 20 kwietnia 2004 r. (C 104E z 30.4.2004, str. 354), wspólne stanowisko Rady z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 78 z 26.3.1991, str. 38. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 98/101/WE (Dz.U. L 1 z 5.1.1999, str. 1).

<sup>(6)</sup> Dz.U. L 242 z 10.9.2002, str. 1.

w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego (WEEE) <sup>(1)</sup> również podkreśliły potrzebę przeglądu dyrektywy 91/157/EWG. Dlatego też, w celu uzyskania przejrzystości, należy dokonać przeglądu dyrektywy 91/157/EWG i nadać nowe brzmienie.

- (4) W celu osiągnięcia swoich celów w zakresie środowiska, niniejsza dyrektywa zakazuje wprowadzania do obrotu niektórych baterii i akumulatorów zawierających rtęć lub kadm. Promuje ona również wysoki poziom zbiórki i recyklingu odpadów w postaci baterii i akumulatorów, a także usprawnione działania na rzecz środowiska podejmowane przez wszystkie podmioty zaangażowane w cykl życia baterii i akumulatorów, np. producentów, dystrybutorów i użytkowników końcowych, a w szczególności podmioty bezpośrednio zaangażowane w przetwarzanie i recykling odpadów w postaci baterii i akumulatorów. Niezbędne do osiągnięcia tego celu przepisy szczególne stanowią uzupełnienie istniejącego prawodawstwa wspólnotowego w zakresie odpadów, w szczególności dyrektywy Rady 75/442/EWG z dnia 15 lipca 1975 r. w sprawie odpadów <sup>(2)</sup>, dyrektywy Rady 1999/31/WE z 26 kwietnia 1999 r. w sprawie składowania odpadów <sup>(3)</sup> oraz dyrektywy 2000/76/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 grudnia 2000 r. w sprawie spalania odpadów <sup>(4)</sup>.
- (5) W celu zapobieżenia usuwaniu odpadów po bateriach i akumulatorach w sposób zanieczyszczający środowisko oraz w celu uniknięcia dezorientacji użytkowników końcowych w zakresie różnych wymogów dotyczących gospodarowania odpadami dla różnych baterii i akumulatorów, niniejsza dyrektywa powinna mieć zastosowanie do wszystkich baterii i akumulatorów wprowadzanych do obrotu na obszarze Wspólnoty. Tak szeroko określony zakres zastosowania powinien również zapewnić korzyści skali przy zbiórce i recyklingu, jak również optymalną oszczędność zasobów.
- (6) Niezawodne baterie i akumulatory mają podstawowe znaczenie dla bezpieczeństwa wielu produktów, urządzeń i usług, a także stanowią bardzo ważne źródło energii w naszym społeczeństwie.
- (7) Właściwe jest dokonanie rozróżnienia pomiędzy bateriami i akumulatorami przenośnymi z jednej strony a bateriami i akumulatorami przemysłowymi i samochodowymi z drugiej. Unieszkodliwianie baterii i akumulatorów przemysłowych i samochodowych w składowiskach ziemnych lub poprzez spalanie powinno być zabronione.
- (8) Przykładami baterii i akumulatorów przemysłowych są wszystkie baterie i akumulatory przeznaczone wyłącznie do celów przemysłowych lub zawodowych. Zalicza się do nich również baterie i akumulatory wykorzystywane do awaryjnego lub rezerwowego zasilania energetycznego w szpitalach, na lotniskach lub w biurach, baterie i akumulatory używane w pociągach lub w samolotach oraz baterie i akumulatory używane na morskich platformach wiertniczych i w latareniach morskich. Obejmuje to również baterie i akumulatory przeznaczone wyłącznie

do podręcznych terminali płatniczych w sklepach i restauracjach, czytników kodów kreskowych w sklepach, profesjonalnego sprzętu wideo dla stacji telewizyjnych i profesjonalnych studiów, latarek górniczych i latarek dla nurków umieszczonych na hełmach górników i nurków, rezerwowe baterie i akumulatory do drzwi uruchamianych elektrycznie zapobiegające ich blokowaniu lub przytrzaśnięciu osób, baterie i akumulatory używane w oprzyrządowaniu lub w różnorodnych typach sprzętu pomiarowego i oprzyrządowania oraz baterii i akumulatorów używanych w powiązaniu z płytką ogniwa słonecznego, urządzeniami fotogalwanicznymi i innymi urządzeniami wykorzystującymi energię odnawialną. Baterie i akumulatory przemysłowe obejmują również baterie i akumulatory używane w pojazdach z napędem elektrycznym, takich jak samochody, wózki inwalidzkie, rowery, pojazdy używane na lotnisku i pojazdy do przewozu automatycznego, z napędem elektrycznym. Oprócz tej niewyczerpującej listy przykładów, za przemysłowe powinno się uznać wszystkie baterie lub akumulatory, które nie są szczelnie zamknięte ani nie są bateriami lub akumulatorami samochodowymi.

- (9) Przykładami baterii lub akumulatorów przenośnych, do których należą wszystkie baterie i akumulatory szczelnie zamknięte, które przeciętna osoba może bez trudności przenosić ręcznie i które nie są bateriami lub akumulatorami ani samochodowymi, ani przemysłowymi są baterie jednoogniowe (takie jak baterie typu AA i AAA) oraz baterie i akumulatory używane przez konsumentów lub zawodowo w telefonach przenośnych, komputerach przenośnych, elektronarzędziach bezprzewodowych, zabawkach i sprzęcie gospodarstwa domowego, takim jak elektryczne szczoteczki do zębów i golarki elektryczne oraz odkurzacze przenośne (w tym podobny sprzęt używany w szkołach, sklepach, restauracjach, na lotniskach, w urzędach czy szpitalach), a także każdą baterię, którą konsument może używać w gospodarstwie domowym do zwykłych celów.
- (10) Komisja powinna ocenić potrzebę dostosowania niniejszej dyrektywy, uwzględniając dostępne informacje techniczne i naukowe. W szczególności, Komisja powinna dokonać przeglądu wyłączenia spod zakazu dotyczącego kadmu dla baterii i akumulatorów przenośnych przeznaczonych do użytku w elektronarzędziach bezprzewodowych. Przykładami elektronarzędzi bezprzewodowych są narzędzia używane przez konsumentów oraz zawodowo do toczenia, frezowania, szlifowania, rozdrabniania, piłowania, cięcia, ścinania, wiercenia, przebijania otworów, wykrawania, uderzania młotkiem, nitowania, śrubowania, polerowania lub podobnej obróbki drewna, metalu i innych materiałów, jak również do koszenia, cięcia i innych prac ogrodowych.
- (11) Komisja powinna również monitorować, a Państwa Członkowskie powinny wspierać postęp technologiczny, który powoduje, że baterie i akumulatory są bardziej przyjazne dla środowiska przez cały cykl ich życia, w tym poprzez uczestnictwo w systemie zarządzania środowiskiem i audytu środowiskowego we Wspólnocie (EMAS).

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 37 z 13.2.2003, str. 24. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 2003/108/WE (Dz.U. L 345 z 31.12.2003, str. 106).

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 194 z 25.7.1975, str. 39. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 182 z 16.7.1999, str. 1. Dyrektywa zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 332 z 28.12.2000, str. 91.

- (12) Aby chronić środowisko, powinno się zbierać odpady powstałe z baterii i akumulatorów. Dla baterii i akumulatorów przenośnych powinno się stworzyć systemy zbiórki odpadów, tak aby zapewnić wysoki poziom zbiórki. Oznacza to stworzenie systemów zbiórki odpadów, tak aby użytkownicy końcowi mogli usuwać odpady w postaci baterii i akumulatorów przenośnych w dogodny sposób i nieodpłatnie. Dla różnych typów baterii i akumulatorów właściwe są różne systemy zbiórki i różne regulacje dotyczące ich finansowania.
- (13) Wskazane jest, aby Państwa Członkowskie osiągnęły wysokie wskaźniki zbiórki i recyklingu dla odpadów w postaci baterii i akumulatorów w celu osiągnięcia wysokiego poziomu ochrony środowiska i odzysku materiałowego na całym obszarze Wspólnoty. Niniejsza dyrektywa powinna zatem wyznaczyć minimalne cele zbiórki i recyklingu dla Państw Członkowskich. Właściwym jest obliczenie wskaźnika poziomu zbiórki na podstawie średniej rocznej sprzedaży w latach poprzednich, tak aby dla wszystkich Państw Członkowskich określić porównywalne cele, które są proporcjonalne w stosunku do krajowego poziomu zużycia baterii.
- (14) Dla baterii i akumulatorów kadmowych i ołowiowych należy ustanowić szczegółowe wymogi w zakresie recyklingu w celu osiągnięcia na całym obszarze Wspólnoty wysokiego poziomu odzysku materiałowego oraz w celu zapobiegania rozbieżnościom pomiędzy Państwami Członkowskimi.
- (15) Wszystkie zainteresowane strony powinny mieć możliwość uczestniczenia w systemach zbiórki, przetwarzania i recyklingu. Systemy te powinny być tak zaprojektowane, aby uniknąć dyskryminacji produktów przywożonych, ograniczeń w handlu lub zniekształceń konkurencji.
- (16) Systemy zbiórki i recyklingu powinny być zoptymalizowane, w szczególności w celu zminimalizowania kosztów oraz negatywnego wpływu transportu na środowisko. Systemy przetwarzania i recyklingu powinny wykorzystywać najlepsze dostępne techniki w rozumieniu art. 2 ust. 11 dyrektywy Rady 96/61/WE z dnia 24 września 1996 r. dotyczącej zintegrowanego zapobiegania zanieczyszczeniom i ich kontroli. <sup>(1)</sup>
- (17) Podstawowe zasady finansowania gospodarowania odpadami w postaci baterii i akumulatorów powinny zostać określone na poziomie wspólnotowym. Systemy finansowania powinny pomagać w osiągnięciu wysokich wskaźników poziomu zbiórki i recyklingu oraz wpływać na zasadę odpowiedzialności producenta. Producenci powinni zatem ponosić koszty zbiórki, przetwarzania i recyklingu wszystkich zebranych baterii i akumulatorów po odliczeniu zysku ze sprzedaży odzyskanych materiałów. Jednakże stosowanie, pod pewnymi warunkami, zasad *de minimis* do małych producentów mogłoby być uzasadnione.
- (18) W celu osiągnięcia celów zbiórki konieczne jest dostarczenie użytkownikom końcowym informacji na temat zalet zbiórki selektywnej, dostępnych systemów zbiórki oraz roli użytkowników końcowych w gospodarowaniu odpadami w postaci baterii i akumulatorów. Należy dokonać szczegółowych ustaleń w zakresie systemu etykietowania, który powinien zapewnić użytkownikom końcowym przejrzystą, rzetelną i zrozumiałą informację na temat baterii i akumulatorów oraz metali ciężkich, które zawierają.
- (19) Jeżeli Państwa Członkowskie, w celu osiągnięcia celów niniejszej dyrektywy, a w szczególności wysokich wskaźników poziomu selektywnej zbiórki i recyklingu, używają instrumentów ekonomicznych, takich jak zróżnicowane stawki podatkowe, powinny odpowiednio poinformować o tym Komisję.
- (20) Aby monitorować postępy w osiąganiu celów niniejszej dyrektywy, niezbędne są rzetelne i porównywalne dane na temat ilości baterii i akumulatorów wprowadzanych do obrotu, zbieranych i poddawanych recyklingowi.
- (21) Państwa Członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące sankcji stosowanych w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz zapewnić, aby były one wykonywane. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (22) Rada, zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa <sup>(2)</sup>, powinna zachęcać Państwa Członkowskie do sporządzania, dla ich własnych celów i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie będą odzwierciedlały korelacje pomiędzy niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji oraz do udostępniania ich opinii publicznej.
- (23) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji <sup>(3)</sup>.
- (24) Z uwagi na fakt, że cele niniejszej dyrektywy, tj. ochrona środowiska i zapewnienie właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego, nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez Państwa Członkowskie, a w związku z tym z uwagi na rozmiary lub skutki proponowanych działań możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza ponad to, co jest konieczne dla osiągnięcia tych celów.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 257 z 10.10.1996, str. 26. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 321 z 31.12.2003, str. 1.

<sup>(3)</sup> Dz. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

(25) Niniejszą dyrektywę stosuje się bez uszczerbku dla prawodawstwa wspólnotowego w zakresie wymogów bezpieczeństwa, jakości i zdrowia oraz szczególnych wspólnotowych przepisów prawnych w zakresie gospodarowania odpadami, w szczególności dyrektywy 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji <sup>(1)</sup> oraz dyrektywy 2002/96/WE.

(26) Jeżeli chodzi o odpowiedzialność producenta, producenci baterii i akumulatorów, a także producenci innych produktów, których część składową stanowi bateria lub akumulator, są odpowiedzialni za gospodarowanie odpadami po bateriach i akumulatorach, które wprowadzają do obrotu. Niezbędne jest elastyczne podejście w celu umożliwienia działania systemów finansowych, które uwzględniłyby różniące się między sobą uwarunkowania krajowe oraz istniejące systemy, w szczególności te stworzone w celu osiągnięcia zgodności z dyrektywą 2000/53/WE oraz z dyrektywą 2002/96/WE, i które nie skutkowałyby podwójnymi obciążeniami.

(27) Dyrektywa 2002/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 stycznia 2003 r. w sprawie ograniczenia stosowania niektórych niebezpiecznych substancji w sprzęcie elektrycznym i elektronicznym <sup>(2)</sup> nie znajduje zastosowania do baterii i akumulatorów używanych w sprzęcie elektrycznym i elektronicznym.

(28) Baterie i akumulatory przemysłowe i samochodowe używane w pojazdach powinny spełniać wymogi określone w dyrektywie 2000/53/WE, w szczególności w jej art. 4. Dlatego też powinno zakazać się używania kadmu w bateriach i akumulatorach przemysłowych w pojazdach o napędzie elektrycznym, o ile nie są one objęte wyłączeniem na podstawie załącznika II do tej dyrektywy.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

### Artykuł 1

#### Przedmiot

Niniejsza dyrektywa ustanawia:

- 1) przepisy dotyczące wprowadzania do obrotu baterii i akumulatorów; oraz
- 2) szczegółowe przepisy dotyczące zbiórki, przetwarzania, recyklingu i unieszkodliwiania odpadów w postaci baterii i akumulatorów w celu uzupełnienia odpowiednich przepisów prawnych Wspólnoty w zakresie odpadów.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 269 z 21.10.2000, str. 34. Dyrektywa ostatnio zmieniona decyzją Komisji 2002/525/WE (Dz.U. L 170 z 29.6.2002, str. 81).

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 37 z 13.2.2003, str. 19.

### Artykuł 2

#### Zakres zastosowania

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do wszelkiego typu baterii i akumulatorów, niezależnie od ich kształtu, pojemności, wagi, składu materiałowego czy użycia. Stosuje się ją bez uszczerbku dla dyrektywy 2000/53/WE i dyrektywy 2002/96/WE.

2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do baterii i akumulatorów używanych w:

- a) sprzęcie związanym z ochroną podstawowych interesów bezpieczeństwa Państw Członkowskich, broni, amunicji i sprzęcie wojennym, z wyłączeniem produktów, które nie są przeznaczone specjalnie do celów wojskowych;
- b) sprzęcie przeznaczonym do wysłania w przestrzeń kosmiczną.

### Artykuł 3

#### Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy, stosuje się następujące definicje:

- 1) „bateria” lub „akumulator” oznacza każde źródło energii elektrycznej wytwarzanej przez bezpośrednie przetwarzanie energii chemicznej, składające się z jednego lub kilku pierwotnych ogniw baterii (nienadających się do powtórnego naładowania) lub składające się z jednego lub kilku wtórnych ogniw baterii (nadających się do powtórnego naładowania);
- 2) „zestaw baterii” oznacza każdy zespół baterii lub akumulatorów połączonych ze sobą i/lub otoczonych zewnętrzną osłoną, tak aby tworzyły kompletną całość, która nie jest przeznaczona do dzielenia na części ani otwierania przez użytkownika końcowego;
- 3) „bateria lub akumulator przenośny” oznacza baterię lub akumulator, który:
  - a) jest szczelnie zamknięty; oraz
  - b) może być ręcznie przenoszony; oraz
  - c) nie jest ani baterią ani akumulatorem przemysłowym, ani też baterią ani akumulatorem samochodowym;
- 4) „ogniwo guzikowe” oznacza każdą małą, okrągłą przenośną baterię lub akumulator, których średnica jest większa niż wysokość oraz które wykorzystane są do specjalnych celów, takich jak aparaty słuchowe, zegarki, mały sprzęt przenośny lub do zasilania rezerwowego;
- 5) „bateria lub akumulator samochodowy” oznacza każdą baterię lub akumulator używany w rozrusznikach samochodowych, oświetleniu lub zapłonie samochodu;

- 6) „bateria lub akumulator przemysłowy” oznacza każdą baterię lub akumulator przeznaczony wyłącznie do celów przemysłowych lub zawodowych albo używany w jakimkolwiek typie pojazdu elektrycznego;
- 7) „odpady w postaci baterii lub akumulatorów” oznaczają każdą baterię lub akumulator, która(-y) stanowi odpad w rozumieniu art. 1 lit. a) dyrektywy 75/442/EWG;
- 8) „recykling” oznacza powtórne przetwarzanie materiałów odpadowych w procesie produkcyjnym w ich pierwotnym celu lub w innych celach, z wyjątkiem odzysku energii;
- 9) „unieszkodliwianie” oznacza każde z możliwych do zastosowania działań przewidzianych w załączniku II A do dyrektywy 75/442/EWG;
- 10) „przetwarzanie” oznacza każdą czynność przeprowadzoną na odpadach w postaci baterii i akumulatorów po przekazaniu ich do zakładu w celu posortowania, przygotowania do recyklingu lub przygotowania do unieszkodliwienia;
- 11) „urządzenie” oznacza każdy sprzęt elektryczny lub elektroniczny w rozumieniu dyrektywy 2002/96/WE, który jest w całości lub w części zasilany bateriami lub akumulatorami, albo jest przystosowany do tego rodzaju zasilania;
- 12) „producent” oznacza każdą osobę w Państwie Członkowskim, która bez względu na stosowaną technikę sprzedaży, w tym środki komunikacji na odległość w rozumieniu dyrektywy 97/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 maja 1997 r. w sprawie ochrony konsumentów w przypadku umów zawieranych na odległość<sup>(1)</sup>, wprowadza po raz pierwszy do obrotu baterie lub akumulatory, w tym te wmontowane do urządzeń lub pojazdów, na terytorium tego Państwa Członkowskiego w ramach prowadzonej działalności zawodowej;
- 13) „dystrybutor” oznacza każdą osobę, która w ramach prowadzonej działalności zawodowej dostarcza baterie i akumulatory użytkownikowi końcowemu;
- 14) „wprowadzanie do obrotu” oznacza zaopatrywanie lub udostępnianie, odpłatnie lub nieodpłatnie, osobie trzeciej w obrębie Wspólnoty oraz obejmuje przywóz na obszar celny Wspólnoty;
- 15) „podmioty gospodarcze” oznaczają producentów, dystrybutorów, podmioty prowadzące działalność w zakresie zbiórki i recyklingu oraz inne podmioty prowadzące działalność w zakresie przetwarzania;
- 16) „elektronarzędzie bezprzewodowe” oznacza każde podręczne narzędzie zasilane baterią lub akumulatorem przeznaczone do wykorzystania w działalności serwisowej, budowlanej lub ogrodniczej.

## Artykuł 4

**Zakazy**

1. Bez uszczerbku dla dyrektywy 2000/53/WE Państwa Członkowskie zakazują wprowadzania do obrotu:

- a) wszelkich baterii lub akumulatorów, które zawierają powyżej 0,0005 % wagowo rtęci, bez względu na to, czy są wmontowane do urządzeń; oraz
- b) baterii lub akumulatorów przenośnych, które zawierają powyżej 0,002 % wagowo kadmu, w tym tych, które są wmontowane do urządzeń.

2. Zakazu ustanowionego w ust. 1 lit. a) nie stosuje się do ogniw guzikowych z zawartością rtęci nie wyższą niż 2 % wagowo.

3. Zakazu ustanowionego w ust. 1 lit. b) nie stosuje się do baterii i akumulatorów przenośnych przeznaczonych do użytku w:

- a) systemach awaryjnych i alarmowych, w tym w oświetleniu awaryjnym;
- b) sprzęcie medycznym; lub
- c) elektronarzędziach bezprzewodowych.

4. Komisja poddaje przeglądowi wyłączenie, o którym mowa w ust. 3 lit. c), i przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie do dnia ... (\*) wraz z, jeżeli uzna to za właściwe, odpowiednimi wnioskami, mającymi na względzie zakaz dotyczący kadmu w bateriach i akumulatorach.

## Artykuł 5

**Wprowadzanie do obrotu**

1. Państwa Członkowskie nie mogą utrudniać, zakazywać lub ograniczać wprowadzania do obrotu na ich terytorium baterii i akumulatorów spełniających wymagania wynikające z niniejszej dyrektywy, powołując się na jej przepis.

2. Państwa Członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby baterie lub akumulatory niespełniające wymagań wynikających z niniejszej dyrektywy nie były wprowadzane do obrotu lub zostały z niego wycofywane.

## Artykuł 6

**Cel nadrzędny**

Państwa Członkowskie dążą do zmaksymalizowania ilości selektywnie zbieranych odpadów w postaci baterii i akumulatorów, mając na względzie wpływ transportu na środowisko, oraz do zredukowania do minimum przypadków unieszkodliwiania baterii i akumulatorów w postaci niesegregowanych odpadów komunalnych.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 144 z 4.6.1997, str. 19. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2002/65/WE (Dz.U. L 271 z 9.10.2002, str. 16).

(\*) Cztery lata od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

## Artykuł 7

**Systemy zbiórki odpadów**

1. Państwa Członkowskie zapewniają działanie odpowiednich systemów zbiórki odpadów w postaci baterii i akumulatorów przenośnych. Takie systemy muszą być tak opracowane, aby:

- a) uwzględniając gęstość zaludnienia, umożliwiała użytkownikom końcowym usuwanie odpadów w postaci baterii lub akumulatorów przenośnych w łatwo dostępnym miejscu zbiórki położonym w ich najbliższej okolicy;
- b) nie pociągały za sobą żadnych kosztów dla użytkowników końcowych za usuwanie odpadów w postaci baterii lub akumulatorów przenośnych, ani nie wprowadzały obowiązku zakupu nowej baterii czy akumulatora;
- c) mogły być stosowane w powiązaniu z systemami, o których mowa w art. 5 ust. 2 dyrektywy 2002/96/WE.

Artykułu 10 dyrektywy 75/442/EWG nie stosuje się do punktów zbiórki utworzonych w celu spełnienia wymogów określonych w lit. a) niniejszego ustępu.

2. Jeżeli systemy spełniają kryteria określone w ust. 1, Państwa Członkowskie mogą:

- a) zobowiązać producentów do stworzenia takich systemów;
- b) zobowiązać inne podmioty gospodarcze do uczestniczenia w takich systemach;
- c) utrzymać istniejące systemy.

3. Państwa Członkowskie zapewniają, aby producenci baterii i akumulatorów przemysłowych lub działające w ich imieniu osoby trzecie nie mogli odmówić odbioru odpadów w postaci baterii i akumulatorów przemysłowych od użytkowników końcowych, bez względu na ich skład chemiczny i pochodzenie. Również niezależne osoby trzecie mogą zbierać baterie i akumulatory przemysłowe.

4. Państwa Członkowskie zapewniają, aby producenci baterii i akumulatorów samochodowych lub osoby trzecie stworzyli systemy zbiórki odpadów w postaci baterii i akumulatorów samochodowych od użytkowników końcowych lub z łatwo dostępnych miejsc zbiórki położonych w ich najbliższej okolicy, w przypadkach gdy zbiórka nie odbywa się w ramach systemów, o których mowa w art. 5 ust. 1 dyrektywy 2000/53/WE. W przypadku baterii i akumulatorów samochodowych pochodzących z prywatnych pojazdów niewykorzystywanych do celów komercyjnych, systemy takie nie mogą pociągać za sobą żadnych kosztów dla użytkowników końcowych usuwających odpady w postaci baterii lub akumulatorów, ani obowiązku zakupu nowej baterii czy akumulatora.

## Artykuł 8

**Instrumenty ekonomiczne**

Państwa Członkowskie mogą stosować instrumenty ekonomiczne w celu upowszechniania zbiórki odpadów w postaci baterii i akumulatorów lub używania baterii i akumulatorów zawierających substancje mniej szkodliwe dla środowiska, na przykład poprzez zróżnicowane stawki podatkowe lub systemy kaucji. W takim przypadku Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję o środkach związanych z wprowadzeniem w życie tych instrumentów.

## Artykuł 9

**Docelowe poziomy zbiórki**

1. Do celów niniejszego artykułu „poziom zbiórki” dla danego Państwa Członkowskiego w danym roku kalendarzowym oznacza odsetek otrzymany z podzielenia wagi odpadów w postaci baterii i akumulatorów przenośnych zebranych zgodnie z art. 7 ust. 1 w tym roku kalendarzowym przez wagową średnią roczną sprzedaż baterii i akumulatorów przenośnych użytkownikom końcowym w tym Państwie Członkowskim w tym roku kalendarzowym oraz poprzednich dwóch lat kalendarzowych. Państwa Członkowskie obliczają poziom zbiórki po raz pierwszy za szósty pełny rok kalendarzowy następujący po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Bez uszczerbku dla dyrektywy 2002/96/WE dane liczbowe dotyczące rocznej zbiórki i sprzedaży obejmują baterie i akumulatory wmontowane do urządzeń.

2. Państwa Członkowskie muszą osiągnąć następujące minimalne poziomy zbiórki:

- a) 25 % do dnia ... (\*)
- b) 45 % do dnia ... (\*\*)

3. Państwa Członkowskie monitorują corocznie poziom zbiórki zgodnie z systemem przedstawionym w załączniku I. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) 2150/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 listopada 2002 r. w sprawie statystyk odpadów<sup>(1)</sup>, Państwa Członkowskie przekazują Komisji odpowiednie sprawozdania w ciągu sześciu miesięcy od końca danego roku kalendarzowego. Sprawozdania te zawierają informację o sposobie uzyskiwania danych niezbędnych do obliczenia poziomu zbiórki.

4. Zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2:

- a) mogą być zawierane porozumienia przejściowe w celu usunięcia trudności, jakie napotyka Państwa Członkowskie w związku ze spełnianiem wymogów określonych w ust. 2, wynikających ze szczególnych uwarunkowań krajowych;

(\*) Sześć lat od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(\*\*) Dziesięć lat od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 332 z 9.12.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 783/2005 (Dz.U. L 131 z 25.5.2005, str. 38).

- b) do dnia ... (\*) zostanie ustanowiona wspólna metodologia obliczania rocznej sprzedaży baterii i akumulatorów przenośnych użytkownikom końcowym.

#### Artykuł 10

### Przetwarzanie i recykling

1. Państwa Członkowskie zapewniają, aby najpóźniej w dniu ... (\*\*):

- a) producenci lub osoby trzecie stworzyli, z wykorzystaniem najlepszych dostępnych technik, systemy przetwarzania i recyklingu odpadów w postaci baterii i akumulatorów; oraz
- b) wszystkie możliwe do zidentyfikowania baterie i akumulatory zebrane zgodnie z art. 7 zostały poddane przetworzeniu i recyklingowi w ramach tych systemów.

Jednakże Państwo Członkowskie może, zgodnie z Traktatem, złożyć zebrane baterie lub akumulatory przenośne zawierające kadm, rtęć lub ołów w składowiskach ziemnych lub podziemnych, w ramach strategii mającej na celu stopniowe odchodzić od metali ciężkich lub w przypadku braku funkcjonującego rynku końcowego. Państwa Członkowskie informują Komisję o projektach środków zgodnie z dyrektywą 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych<sup>(1)</sup>.

2. Przetwarzanie musi spełniać minimalne wymagania określone w załączniku III część A.

3. Najpóźniej w dniu ... (\*\*\*) recykling będzie zgodny z celami recyklingu oraz ze związanymi z tym przepisami załącznika III część B.

4. Państwa Członkowskie przedstawiają sprawozdanie na temat poziomów recyklingu, osiągniętych w każdym roku kalendarzowym oraz na temat tego, czy cele określone w załączniku III część B zostały osiągnięte. Przekazują tę informację Komisji w ciągu sześciu miesięcy od końca danego roku kalendarzowego.

5. Załącznik III może być dostosowywany lub uzupełniany w celu uwzględnienia postępu technicznego lub naukowego zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2. W szczególności:

- a) szczegółowe przepisy dotyczące obliczania celów recyklingu dodane zostaną najpóźniej dnia ... (\*\*\*\*); oraz
- b) minimalne cele recyklingu będą poddawane systematycznej ocenie oraz dostosowywane do najlepszych osiągalnych technik w świetle działań, o których mowa w ust. 1 akapit drugi.

(\*) Jeden rok od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(\*\*) Trzy lata od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(1) Dz.U. L 204 z 21.7.1998, str. 37. Dyrektywa ostatnio zmieniona Aktem o Przystąpieniu z 2003 r.

(\*\*\*) Pięć lat od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(\*\*\*\*) Czterdzieści dwa miesiące od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

6. Przed wystąpieniem z wnioskiem w sprawie zmian do załącznika III Komisja zasięga opinii odpowiednich zainteresowanych stron, w szczególności producentów, podmiotów prowadzących działalność w zakresie zbiórki, recyklingu, przetwarzania, organizacji działających w zakresie ochrony środowiska, organizacji konsumenckich i organizacji pracowników. Informuje ona komitet określony w art. 21 ust. 1 o wyniku tych konsultacji.

#### Artykuł 11

### Unieszkodliwianie

Państwa Członkowskie zakazują unieszkodliwiania odpadów w postaci baterii i akumulatorów przemysłowych i samochodowych w składowiskach ziemnych lub poprzez spalanie. Jednakże pozostałości baterii i akumulatorów, które zostały poddane zarówno przetworzeniu, jak i recyklingowi zgodnie z art. 10 ust. 1 mogą być unieszkodliwiane w składowiskach ziemnych lub poprzez spalanie.

#### Artykuł 12

### Wywóz

1. Przetwarzanie i recykling mogą być dokonywane poza terytorium danego Państwa Członkowskiego lub poza obszarem Wspólnoty, pod warunkiem że przesyłanie odpadów w postaci baterii i akumulatorów odbywa się zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 259/93 z dnia 1 lutego 1993 r. w sprawie nadzoru i kontroli przesyłania odpadów w obrębie, do Wspólnoty Europejskiej oraz poza jej obszar<sup>(2)</sup>.

2. Odpady w postaci baterii i akumulatorów wywożone poza obszar Wspólnoty zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 259/93, rozporządzeniem Rady (WE) nr 1420/1999 z dnia 29 kwietnia 1999 r. ustanawiającym wspólne zasady i procedury stosowane do wysyłki niektórych rodzajów odpadów do niektórych krajów nienależących do OECD<sup>(3)</sup> i rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1547/1999 z dnia 12 lipca 1999 r. określającym procedury kontrolne, na mocy rozporządzenia Rady (EWG) nr 259/93 mającym zastosowanie do wysyłek niektórych rodzajów odpadów do niektórych krajów, do których nie ma zastosowania decyzja OECD C(92)39 wersja ostateczna,<sup>(4)</sup> zalicza się na poczet wypełnienia zobowiązań i osiągnięcia celów określonych w załączniku III do niniejszej dyrektywy tylko wówczas, gdy istnieje niepodważalny dowód, że recykling został przeprowadzony zgodnie z warunkami w dużej mierze odpowiadającymi wymogom wynikającym z niniejszej dyrektywy.

3. Szczegółowe przepisy służące wykonaniu niniejszego artykułu ustanawia się zgodnie z procedurą określoną w art. 21 ust. 2.

(2) Dz.U. L 30 z 6.2.1993, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2557/2001 (Dz.U. L 349 z 31.12.2001, str. 1).

(3) Dz.U. L 166 z 1.7.1999, str. 6. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 105/2005 (Dz.U. L 20 z 22.1.2005, str. 9).

(4) Dz.U. L 185 z 17.7.1999, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 105/2005.



## Artykuł 13

**Finansowanie**

1. Państwa Członkowskie zapewniają, aby producenci lub działające w ich imieniu osoby trzecie ponosiły wszystkie koszty netto wynikające ze:

- a) zbiórki, przetwarzania i recyklingu wszelkich odpadów w postaci baterii i akumulatorów przenośnych, zebranych zgodnie z art. 7 ust. 1 i 2; oraz
- b) zbiórki, przetwarzania i recyklingu wszelkich odpadów w postaci baterii i akumulatorów przemysłowych i samochodowych, zebranych zgodnie z art. 7 ust. 3 i 4.

2. Państwa Członkowskie zapewniają, aby przy wykonaniu ust. 1 unikano podwójnego obciążenia producentów w przypadku baterii lub akumulatorów zebranych w ramach systemów stworzonych zgodnie z dyrektywą 2000/53/WE lub dyrektywą 2002/96/WE.

3. Kosztów zbiórki, przetwarzania i recyklingu nie wykazuje się oddzielnie użytkownikom końcowym przy sprzedaży nowych baterii i akumulatorów przenośnych.

4. Producenci i użytkownicy baterii i akumulatorów przemysłowych oraz samochodowych mogą zawierać porozumienia określające postanowienia dotyczące finansowania, inne niż te określone w ust. 1.

## Artykuł 14

**Rejestracja**

Państwa Członkowskie zapewniają, aby każdy producent był zarejestrowany.

## Artykuł 15

**Mali producenci**

Najpóźniej do dnia ... (\*) ustanawia się, w razie potrzeby, zasady *de minimis* w odniesieniu do stosowania art. 13 ust. 1 i art. 14.

## Artykuł 16

**Uczestnictwo**

1. Państwa Członkowskie zapewniają, aby wszystkie podmioty gospodarcze oraz właściwe organy administracji

(\*) Czterdzieści dwa miesiące od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

publicznej mogły uczestniczyć w systemach zbiórki, przetwarzania i recyklingu, o których mowa w art. 7 i 10.

2. Systemy te stosuje się również do produktów przywożonych z państw trzecich na zasadach niedyskryminacji. Należy je opracować w taki sposób, aby unikać ograniczeń w handlu i zniekształcenia konkurencji.

## Artykuł 17

**Informacje dla użytkowników końcowych**

1. Państwa Członkowskie zapewniają, w szczególności poprzez kampanie informacyjne, aby użytkownicy końcowi byli w pełni poinformowani o:

- a) możliwym wpływie substancji stosowanych w bateriach i akumulatorach na środowisko i zdrowie ludzi;
- b) zaleceniu nieusuwania odpadów w postaci baterii i akumulatorów w formie niesegregowanych odpadów komunalnych i prowadzenia selektywnej zbiórki, tak aby ułatwić przetwarzanie i recykling;
- c) dostępnych dla nich systemach zbiórki i recyklingu;
- d) ich roli w przyczynianiu się do recyklingu odpadów w postaci baterii i akumulatorów;
- e) znaczeniu symbolu przekreślonego pojemnika na kółkach oraz symboli chemicznych Hg, Cd i Pb przedstawionych w załączniku II.

2. Państwa Członkowskie mogą wymagać od podmiotów gospodarczych przekazywania niektórych lub wszystkich informacji określonych w ust. 1.

## Artykuł 18

**Etykietowanie**

1. Państwa Członkowskie zapewniają, aby wszystkie baterie, akumulatory i zestawy baterii były odpowiednio oznaczone symbolem przedstawionym w załączniku II.

2. Baterie, akumulatory i ogniwa guzikowe, zawierające powyżej 0,0005 % rtęci, powyżej 0,002 % kadmu lub powyżej 0,004 % ołowiu, należy oznaczyć symbolem chemicznym danego metalu: Hg, Cd lub Pb. Symbol wskazujący na zawartość metalu ciężkiego należy nadrukować poniżej symbolu przedstawionego w załączniku II. Musi on zajmować powierzchnię co najmniej jednej czwartej wielkości tego symbolu.

3. Symbol przedstawiony w załączniku II musi zajmować co najmniej 3 % największej powierzchni bocznej baterii, akumulatora lub zestawu baterii, osiągając maksymalne wymiary 5 x 5 cm. W przypadku ogniw cylindrycznych, symbol ten musi zajmować co najmniej 1,5 % powierzchni baterii lub akumulatora, osiągając maksymalne wymiary 5 x 5 cm.

4. W przypadku gdy wielkość baterii, akumulatora lub zestawu baterii jest taka, że symbol byłby mniejszy niż 0,5 x 0,5 cm, to baterii, akumulatora lub zestawu baterii nie trzeba oznaczać, ale na opakowaniu należy nadrukować symbol o wymiarach co najmniej 1 x 1 cm.

5. Symbole należy nadrukować tak, aby były one widoczne, czytelne i trwałe.

6. Wyłączenia spod wymogów etykietowania przewidzianych w niniejszym artykule mogą zostać udzielone zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 21 ust. 2.

#### Artykuł 19

### Krajowe sprawozdania z wykonania

1. Co trzy lata Państwa Członkowskie przesyłają Komisji sprawozdanie dotyczące wykonania niniejszej dyrektywy. Jednakże pierwsze sprawozdanie obejmuje okres do dnia .. (\*)

2. Sprawozdania sporządza się na podstawie kwestionariusza lub planu ustanowionego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 21 ust. 2. Kwestionariusz lub plan przesyłany jest Państwom Członkowskim na sześć miesięcy przed rozpoczęciem pierwszego okresu, który ma być objęty sprawozdaniem.

3. Państwa Członkowskie przedstawiają również sprawozdanie na temat wszelkich działań, które podejmują w celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania baterii i akumulatorów na środowisko, w szczególności:

- a) działań w zakresie redukcji zawartości metali ciężkich i innych substancji niebezpiecznych w bateriach i akumulatorach, w tym dobrowolnych działań producentów;
- b) nowych technik recyklingu i przetwarzania;
- c) uczestnictwa podmiotów gospodarczych w systemach zarządzania środowiskiem;
- d) badań w tych dziedzinach; oraz
- e) środków służących promowaniu zapobiegania powstawaniu odpadów.

4. Sprawozdanie przedkłada się Komisji w ciągu dziewięciu miesięcy od końca trzyletniego okresu, do którego się ono odnosi, a w przypadku pierwszego sprawozdania najpóźniej dnia .... (\*\*)

(\*) Sześć lat od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(\*\*) Osiemdziesiąt jeden miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

5. Komisja publikuje sprawozdanie z wykonania niniejszej dyrektywy oraz jej wpływu na środowisko i na funkcjonowanie rynku wewnętrznego, najpóźniej w terminie dziewięciu miesięcy od otrzymania sprawozdań od Państw Członkowskich zgodnie z ust. 4.

#### Artykuł 20

### Przegląd

1. Komisja poddaje przeglądowi wykonanie niniejszej dyrektywy oraz wpływ jej przepisów na środowisko i na funkcjonowanie rynku wewnętrznego po otrzymaniu po raz drugi sprawozdań od Państw Członkowskich zgodnie z art. 19 ust. 4.

2. Drugie sprawozdanie, które Komisja publikuje zgodnie z art. 19 ust. 5, zawiera ocenę następujących aspektów niniejszej dyrektywy:

- a) zasadności podjęcia dalszych działań w zakresie zarządzania ryzykiem w odniesieniu do baterii i akumulatorów zawierających metale ciężkie;
  - b) zasadności minimalnych celów zbiórki ustanowionych w art. 9 ust. 2 dla wszelkich odpadów w postaci baterii i akumulatorów przenośnych oraz możliwości ustanowienia dalszych celów na kolejne lata, biorąc pod uwagę postęp techniczny i praktyczne doświadczenie nabyte w Państwach Członkowskich;
  - c) zasadności minimalnych wymogów w zakresie recyklingu określonych w załączniku III część B, biorąc pod uwagę informacje przekazywane przez Państwa Członkowskie, postęp techniczny i praktyczne doświadczenie nabyte w Państwach Członkowskich.
3. Jeżeli to konieczne, do sprawozdania załącza się wnioski w zakresie zmian odpowiednich przepisów niniejszej dyrektywy.

#### Artykuł 21

### Procedura komitetu

1. Komisję wspiera komitet ustanowiony zgodnie z art. 18 dyrektywy 75/442/EWG.

2. W przypadku odniesienia do niniejszego artykułu stosuje się art. 5 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem art. 8 tej decyzji.

Okres, o którym mowa w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE, ustala się na trzy miesiące.

3. Komitet uchwała swój regulamin wewnętrzny.

## Artykuł 22

**Sankcje**

Państwa Członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji stosowanych w przypadku naruszeń przepisów krajowych przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Państwa Członkowskie informują Komisję o tych przepisach najpóźniej do dnia ... (\*) oraz informują ją niezwłocznie o ich wszelkich późniejszych zmianach.

## Artykuł 23

**Transpozycja**

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne, niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia ... (\*)

Przepisy przyjmowane przez Państwa Członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odesłania określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty wszystkich istniejących przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

## Artykuł 24

**Porozumienia dobrowolne**

1. Pod warunkiem że cele ustanowione w niniejszej dyrektywie zostaną osiągnięte, Państwa Członkowskie mogą transponować przepisy określone w art. 7, 12 i 17 na mocy porozumień zawieranych pomiędzy właściwymi organami a zainteresowanymi podmiotami gospodarczymi. Porozumienia takie muszą spełniać następujące wymagania:

- a) muszą być wykonalne;
- b) muszą określać cele oraz odpowiadające im nieprzekraczalne terminy ich osiągnięcia;
- c) muszą zostać opublikowane w krajowych dziennikach urzędowych lub w równym stopniu powszechnie dostępnym dokumencie urzędowym oraz muszą zostać przekazane Komisji.

2. Osiągnięte wyniki muszą być systematycznie monitorowane i zgłaszane właściwym organom i Komisji, a także udostępnione opinii publicznej na warunkach przewidzianych w porozumieniu;

3. Właściwe organy zapewniają, aby zbadano postępy osiągnięte w ramach porozumienia;

4. W przypadku niedotrzymania porozumienia, Państwa Członkowskie wprowadzają w życie odpowiednie przepisy niniejszej dyrektywy za pomocą przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych.

## Artykuł 25

**Uchylenie**

Dyrektywa 91/157/EWG zostaje uchylona ze skutkiem od dnia ... (\*).

Odesłania do dyrektywy 91/157/EWG obowiązują jako odesłania do niniejszej dyrektywy.

## Artykuł 26

**Wejście w życie**

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dniem jej publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

## Artykuł 27

**Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

...

Przewodniczący

W imieniu Rady

...

Przewodniczący

(\*) Dwadzieścia cztery miesiące do daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

## ZAŁĄCZNIK I

## MONITOROWANIE WYKONANIA CELÓW ZBIÓRKI OKREŚLONYCH W ART. 9

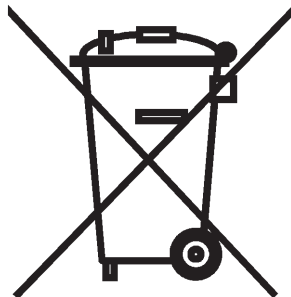
Rok	Gromadzenie danych		Obliczenia	Wymagania sprawozdawcze
X (*) + 1	-			
X + 2	Sprzedaż w roku 2 (S2)	-	-	
X + 3	Sprzedaż w roku 3 (S3)	-	-	
X + 4	Sprzedaż w roku 4 (S4)	Zbiórka w roku 4 (C4)	Poziom zbiórki (CR4) = $3 \cdot C4 / (S2 + S3 + S4)$ (Cel ustalony na 25 %)	
X + 5	Sprzedaż w roku 5 (S5)	Zbiórka w roku 5 (C5)	Poziom zbiórki (CR5) = $3 \cdot C5 / (S3 + S4 + S5)$	CR4
X + 6	Sprzedaż w roku 6 (S6)	Zbiórka w roku 6 (C6)	Poziom zbiórki (CR6) = $3 \cdot C6 / (S4 + S5 + S6)$	CR5
X + 7	Sprzedaż w roku 7 (S7)	Zbiórka w roku 7 (C7)	Poziom zbiórki (CR7) = $3 \cdot C7 / (S5 + S6 + S7)$	CR6
X + 8	Sprzedaż w roku 8 (S8)	Zbiórka w roku 8 (C8)	Poziom zbiórki (CR8) = $3 \cdot C8 / (S6 + S7 + S8)$ (Cel ustalony na 45 %.)	CR7
X + 9	Sprzedaż w roku 9 (S9)	Zbiórka w roku 9 (C9)	Poziom zbiórki (CR9) = $3 \cdot C9 / (S7 + S8 + S9)$	CR8
X + 10	Sprzedaż w roku 10 (S10)	Zbiórka w roku 10 (C10)	Poziom zbiórki (CR10) = $3 \cdot C10 / (S8 + S9 + S10)$	CR9
X + 11	itd.	itd.	itd.	CR10
itd.				

(\*) Rok X jest rokiem obejmującym datę wymienioną w art. 23.

## ZAŁĄCZNIK II

**OZNACZANIE BATERII, AKUMULATORÓW I ZESTAWÓW BATERII DO SELEKTYWNEJ ZBIÓRKI**

Symbolem wskazującym na „selektywną zbiórkę” wszystkich baterii i akumulatorów jest przekreślony symbol pojemnika na kółkach przedstawiony poniżej:



—

## ZAŁĄCZNIK III

**SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE PRZETWARZANIA I RECYKLINGU**

## CZĘŚĆ A: PRZETWARZANIE

1. Przetwarzanie obejmuje co najmniej usunięcie wszelkich cieczy i kwasów.
2. Przetwarzanie i wszelkie magazynowanie, w tym magazynowanie tymczasowe, w zakładach przetwarzania powinno odbywać się w miejscach o nieprzepuszczalnych nawierzchniach oraz odpowiednich odpornych na warunki pogodowe pokryciach lub w odpowiednich pojemnikach.

## CZĘŚĆ B: RECYKLING

3. Za pomocą procesów recyklingu muszą zostać osiągnięte następujące minimalne cele recyklingu:
    - a) recykling 65 % średniej wagi baterii i akumulatorów ołowiowo-kwasowych, w tym recykling zawartości ołowiu w najwyższym, technicznie możliwym do osiągnięcia stopniu przy jednoczesnym unikaniu nadmiernych kosztów;
    - b) recykling 75 % średniej wagi baterii i akumulatorów niklowo-kadmowych, w tym recykling zawartości kadmu w najwyższym, technicznie możliwym do osiągnięcia stopniu przy jednoczesnym unikaniu nadmiernych kosztów; oraz
    - c) recykling 50 % średniej wagi innych odpadów w postaci baterii i akumulatorów.
-

## UZASADNIENIE RADY

### I. WPROWADZENIE

Komisja przyjęła swój wniosek <sup>(1)</sup> dotyczący nowej dyrektywy w sprawie baterii i akumulatorów w listopadzie 2003 r.

Parlament Europejski przyjął swoją opinię w pierwszym czytaniu w kwietniu 2004 r.

Komitet Regionów przyjął swoją opinię w kwietniu 2004 r. <sup>(2)</sup> Komitet Społeczno-Ekonomiczny przyjął swoją opinię w kwietniu 2004 r. <sup>(3)</sup>

Rada przyjęła swoje wspólne stanowisko w dniu 18 lipca 2005 r.

### II. CEL WNIOSKU

Zgodnie z art. 8 decyzji nr 1600/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2002 r. ustanawiającej szósty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego <sup>(4)</sup>, celem proponowanej dyrektywy jest:

- ograniczenie unieszkodliwiania odpadów w postaci baterii i akumulatorów,
- zmniejszenie wielkości produkcji baterii i akumulatorów niebezpiecznych, oraz
- podwyższenie poziomu zbiórki i recyklingu odpadów w postaci baterii i akumulatorów.

### III. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

#### 1. Uwagi ogólne

We wspólnym stanowisku uwzględniono większość poprawek Parlamentu Europejskiego zgłoszonych w pierwszym czytaniu, czy to w brzmieniu dosłownym, częściowo czy co do istoty. W szczególności obejmuje ono poprawki do pierwotnego wniosku Komisji, który zaostrzyłby obecne ograniczenia dotyczące stosowania metali ciężkich w bateriach i akumulatorach, spowodowałby dokonanie przeglądu potrzeby rozszerzania tych ograniczeń, usunąłby wymóg monitorowania komunalnych odpadów stałych oraz podstawowych celów zbiórki dotyczących uprzednich danych w zakresie sprzedaży.

Jednakże kilka poprawek nie zostało w nim uwzględnione, ponieważ Rada w uzgodnieniu z Komisją uznała, że nie są one konieczne i/lub są niepożądane. W szczególności Rada zgodziła się z Komisją, że:

- poprawka 9 jest nie do przyjęcia, ponieważ byłaby sprzeczna z dyrektywą 2002/96/WE w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego („dyrektywa WEEE”),
- poprawki 2, 6, 18, 19, 41, 54, 63 i 65 nie są konieczne oraz potencjalnie mylące lub trudne do wprowadzenia w życie,
- poprawki 39, 45, 77, 92 i 101 są niewykonalne,
- poprawki 32 i 55 dotyczą zagadnień (systemów depozytowych i finansowania kampanii informacyjnych), których regulowanie na poziomie Wspólnoty nie jest właściwe,
- poprawki 25, 67 i 68 są nie do przyjęcia, ponieważ niewłaściwym jest dążenie do uregulowania ogniw paliwowych za pomocą proponowanej dyrektywy.

We wspólnym stanowisku uwzględnia się również poprawki inne niż przewidziane w opinii Parlamentu Europejskiego zgłoszone w pierwszym czytaniu. Następujące części opisują najważniejsze zmiany. Ponadto istnieje projekt poprawek mających na celu wyjaśnienie tekstu lub zapewnienie ogólnej spójności dyrektywy.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 96 z 21.4.2004, str. 5.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 121 z 30.4.2004, str. 35.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 117 z 30.4.2004, str. 5.

<sup>(4)</sup> Dz. U. L 242 z 10.9.2002, str. 1.

## 2. Przedmiot, zakres i definicje (art. 1, 2 i 3)

Wspólne stanowisko jest częściowo spójne z poprawkami 7 i 8 Parlamentu Europejskiego, jako że podobnie sformułowane **cele** dyrektywy pojawiają się w motywie 4.

Artykuł 2 jest zasadniczo spójny z poprawką 10, jako że wyjaśnia on proponowane wyłączenie dla baterii i akumulatorów wojskowych oraz wyłączyłby z **zakresu** dyrektywy baterie i akumulatory wykorzystywane w sprzęcie przeznaczonym do wysłania w kosmos. Brzmienie wyłączenia dotyczącego baterii i akumulatorów wojskowych jest spójne z art. 296 ust. 1 lit. b) Traktatu.

Artykuł 2 stanowi również, że dyrektywa miałaby zastosowanie bez uszczerbku dla dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji („dyrektywa ELV”) oraz dla dyrektywy WEEE.

**Definicje** określone w art. 3 są w pełni spójne z poprawkami: 11, 12, 14, 16 i 21.

Podobnie jak w poprawce 85, celem definicji we wspólnym stanowisku jest uniknięcie pokrywania się definicji trzech typów baterii i akumulatorów (przenośnych, przemysłowych i samochodowych). Mają one również na celu zapewnienie, że definicje wspólnie obejmują wszystkie baterie i akumulatory. Jednakże we wspólnym stanowisku raczej kategoria „przenośne” niż „przemysłowe” jest kategorią domyślną. We wspólnym stanowisku uproszczono również definicje poprzez skreślenie przykładów baterii i akumulatorów przenośnych oraz przemysłowych. Rozszerzona lista przykładów pojawia się w miejsce motywów 8 i 9. We wspólnym stanowisku wyjaśnia się również, że baterie i akumulatory przenośne muszą być szczelnie zamknięte.

Definicja „producenta” jest częściowo spójna z poprawką 20, jako że obejmuje ona wszystkie baterie i akumulatory wmontowane do urządzeń. Rada uprościła definicję, tak aby zapewnić, że w odniesieniu do każdej baterii wprowadzonej do obrotu w Państwie Członkowskim, istnieje w tym państwie łatwy do zidentyfikowania producent. Jest to niezbędne dla osiągnięcia skuteczności zasady odpowiedzialności producenta.

Wspólne stanowisko nie jest spójne z poprawką 22. Nie zawiera ono już definicji „zamkniętego systemu obiegu”, ponieważ w dyrektywie nie używa się już tej koncepcji. Jednakże inne przepisy zawarte we wspólnym stanowisku poświęcają uwagę temu zagadnieniu leżącemu u podstaw poprawki wyjaśniając, że niezależne strony trzecie mogą również zbierać baterie i akumulatory dla celów recyklingu.

We wspólnym stanowisku zawarto trzy nowe definicje w zestawieniu porównawczym z pierwotnym wnioskiem Komisji, aby wyjaśnić znaczenie pojęć „wprowadzanie do obrotu”, „podmioty gospodarcze” oraz „beprzewodowe elektronarzędzie”.

## 3. Metale ciężkie (art. 4)

Wspólne stanowisko jest częściowo spójne z poprawkami 23 i 82 Parlamentu Europejskiego, jako że przewiduje ono **zakaz dotyczący kadmu**, z zastrzeżeniem wyłączeń, oraz przegląd, którego celem jest rozważenie rozszerzenia zakazu. Jednakże zakaz dotyczący kadmu nie miałby wstępnie zastosowania do bezprzewodowych elektronarzędzi. Nie istniałyby żadne ograniczenia w zakresie stosowania ołowiu. Ponadto szczególnie przegląd, o którym mowa w art. 4, miałby zastosowanie jedynie do bezprzewodowych elektronarzędzi (pomimo iż art. 20 ust. 2 lit. a) stanowi w kategoriach ogólnych o dalszym przeglądzie potrzeby kolejnych ograniczeń w zakresie używania metali ciężkich).

W konsekwencji, wspólne stanowisko nie zawiera żadnych **wymogów** wobec Państw Członkowskich **dotyczących monitoringu** w odniesieniu do komunalnych odpadów stałych. Jest to spójne z poprawkami 1 i 26.

## 4. Zbiórka (art. 6–9 oraz załącznik I)

Artykuł 6 wspólnego stanowiska ustanawia całościową zasadę (polegająca na maksymalizowaniu osobnej zbiórki baterii i akumulatorów i na minimalizowaniu ich unieszkodliwiania). Zastępuje ona koncepcję **zamkniętego systemu obiegu** przewidzianego w pierwotnym wniosku Komisji. Wspólne stanowisko nie jest zatem spójne z poprawką 27 Parlamentu Europejskiego.



Artykuł 7 zmierza do wyjaśnienia wymogów minimalnych dotyczących **systemów zbiórki** baterii i akumulatorów oraz elastyczności Państw Członkowskich w celu uwzględnienia uwarunkowań krajowych oraz istniejących uzgodnień. Wyłączyłby on punkty zbiórki z wymogów dotyczących zezwolenia. Jest to spójne z celami poprawek 28, 108 oraz 30, 51 i 109, ale sprzeczne z celami poprawek 29 i 47 (ponieważ wymóg dotyczący użytkowników końcowych, aby korzystali z urządzeń do zbiórki byłby niewykonalny).

Artykuł 9 wyznacza **cele zbiórki** oraz zapewnia pełnomocnictwo ogólne do ustanawiania porozumień przejściowych z zastosowaniem procedury komitologii. (Zastępuje to raczej kompleksowe przepisy dotyczące odstępstw od celów zbiórki oraz dostosowań do nich określonych w art. 14 pierwotnego wniosku Komisji.) Jest to częściowo spójne z poprawkami 34–37 oraz spójne z celami poprawek 66 i 69–76, jako że ustala on cele zbiórki na podstawie danych dotyczących sprzedaży, brak jest określonego celu zbiórki w odniesieniu do baterii kadmowo-niklowych, a procedura wyłączeń jest bardziej przejrzysta.

Państwa Członkowskie musiałyby zapewnić osiągnięcie wskaźnika zbiórki równego 25 % sprzedaży w okresie 4 lat od transpozycji dyrektywy. Cel zbiórki wzrósłby do 45 % w 8 lat po transpozycji. W celu zapewnienia równych szans, wspólna metodologia obliczania danych dotyczących sprzedaży musiałaby zostać ustanowiona z zastosowaniem procedury komitologii. Tabela w załączniku I zawiera wyjaśnienia dla Państw Członkowskich dotyczące przedmiotu, terminu i sposobu dokonywania obliczeń.

#### 5. **Przetwarzanie, recykling i unieszkodliwianie (art. 10–12 oraz załącznik III)**

Wspólne stanowisko zmienia układ przepisów dotyczących przetwarzania, recyklingu i unieszkodliwiania, w szczególności poprzez przeniesienie wymogów i celów recyklingowych do nowego załącznika III. Jest to właściwe z uwagi na możliwość dokonania zmiany szczegółowych wymogów i celów z zastosowaniem procedury komitologii w świetle osiągnięć naukowych i postępu technicznego.

Zakres, terminologia i przepisy dotyczące komitologii zawarte w art. 10 są w dużym stopniu spójne z poprawkami 43, 99 i 100 Parlamentu Europejskiego. Wspólne stanowisko jest również częściowo spójne z poprawkami 38 i 120, 40 i 95, jako że motywy zawierają wyjaśnienie znaczenia najlepszej dostępnej technologii, istnieją wspólne przepisy dotyczące przetwarzania i recyklingu, a załącznik III zawiera wymóg usunięcia kadmu i ołowiu podczas recyklingu w najwyższym, technicznie możliwym do osiągnięcia stopniu, unikając jednocześnie nadmiernych kosztów.

Ponadto we wspólnym stanowisku wyjaśnia się, że zakaz unieszkodliwiania baterii i akumulatorów samochodowych i przemysłowych w składowiskach ziemnych ma zastosowanie wyłącznie do całych baterii, a nie do ich pozostałości. Pod pewnymi warunkami zezwalałoby to na unieszkodliwianie zebranych baterii przenośnych zawierających metale ciężkie w ramach strategii mającej na celu stopniowe odchodzenie od metali ciężkich lub gdy żaden faktycznie działający rynek końcowy jest niedostępny, co jest częściowo spójne z poprawką 33. We wspólnym stanowisku obniża się cele recyklingowe dla baterii i akumulatorów innych niż niklowo-kadmowe i ołowio-kwasowe z 55 % do 50 %.

#### 6. **Finansowanie (art. 13–15)**

Celem wspólnego stanowiska jest wyjaśnienie zakresu odpowiedzialności finansowej producentów baterii. Stanowi ono w szczególności, że nie powinno dochodzić do nakładania podwójnych obciążeń na producentów, którzy uczestniczą w systemach utworzonych na mocy dyrektywy ELV i WEEE. Poprzez zapewnienie dołożenia starań zmierzających do unikania wzajemnego nakładania się różnych systemów, jest ono spójne z celem poprawki 46 Parlamentu Europejskiego. Jest ono również spójne z poprawkami 44 i 112, ponieważ przewiduje ono wyraźnie finansowanie kosztów zbiórki przez producentów oraz zakazuje dostrzegalnych opłat dla użytkowników.

We wspólnym stanowisku zawarto jedynie wymagania minimalne tak, aby zapewnić elastyczność systemom krajowym. Nie ma wyraźnych przepisów w zakresie odpadów historycznych. Nie jest ono zatem spójne z poprawkami 48–50 ani z poprawką 103. Jednakże art. 13 miałby zastosowanie do wszystkich baterii, które stały się odpadami po transpozycji dyrektywy, bez względu na czas wprowadzenia ich do obrotu.

W celu zapewnienia większej elastyczności, art. 15 umożliwiłaby ustanowienie zasad *de minimis* w odniesieniu do producentów poprzez zastosowanie procedury komitologii, jeżeli stosowanie przepisów dotyczących odpowiedzialności producentów stwarzałoby praktyczne problemy w przypadku producentów wprowadzających do obrotu bardzo małą ilość baterii lub akumulatorów.

#### **7. Informacje dla użytkowników końcowych (art. 17 i 18 oraz załącznik II)**

We wspólnym stanowisku nie uwzględnia się najistotniejszych poprawek dotyczących informacji dla użytkowników końcowych innych niż te, które są niezbędne do nadania skuteczności, w całości lub w części, poprawkom 4, 52, 53, 56, 57, 59–62, 64 i 78–81 Parlamentu Europejskiego. Nie uwzględniono w nim poprawek 5 ani 58, ponieważ Rada nie uważa za właściwe, aby wymagać etykietowania w celu wskazania pojemności baterii i akumulatorów.

#### **8. Sprawozdanie i przegląd (art. 19 i 20)**

We wspólnym stanowisku oddziela się wymogi dotyczące sprawozdawczości i przeglądu. W konsekwencji, w dyrektywie byłby wymieniony tylko jeden przegląd ogólny, podczas gdy składane byłyby regularne sprawozdania z wykonania dyrektywy.

#### **9. Pozostałe**

Ponadto we wspólnym stanowisku:

- w miejsce ogólnych i nieskutecznych nawoływań do upowszechniania usprawnionych działań na rzecz środowiska zawartego w art. 5 i 17 pierwotnego wniosku Komisji wprowadza się konkretne wymogi sprawozdawcze w art. 19 ust. 3 oraz ogólną zachętę w preambule (co jest częściowo spójne z poprawką 24 Parlamentu Europejskiego),
- nieznacznie różnicuje się datę transpozycji (art. 23), oraz
- wprowadza się ograniczenia zakresu dobrowolnych porozumień dotyczących systemów zbiórki, wywozu oraz informacji dla użytkowników końcowych (art. 24).

#### **IV. WNIOSEK**

Rada wyraża przekonanie, że wspólne stanowisko przedstawia zrównoważony pakiet środków przyczyniających się do ochrony środowiska nie powodując przy tym powstawania nieuzasadnionych społecznych i ekonomicznych kosztów. Rada z niecierpliwością oczekuje na konstruktywną dyskusję z Parlamentem Europejskim w celu szybkiego przyjęcia dyrektywy.

---

**WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 31/2005**

przyjęte przez Radę w dniu 18 lipca 2005 r.

**w sprawie rozporządzenia (WE) nr .../2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... w sprawie zastosowania postanowień Konwencji z Århus o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska do instytucji i organów Wspólnoty**

(2005/C 264 E/02)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 175 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Prawodawstwo wspólnotowe w dziedzinie ochrony środowiska ma na celu przyczynienie się, między innymi, do zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego oraz ochrony zdrowia ludzkiego.
- (2) Szósty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego <sup>(3)</sup> podkreśla znaczenie zapewnienia odpowiednich informacji dotyczących środowiska i skutecznych możliwości udziału społeczeństwa w podejmowaniu decyzji mających znaczenie dla środowiska, zwiększając w ten sposób odpowiedzialność i przejrzystość podejmowania decyzji i przyczyniając się do podnoszenia świadomości społecznej oraz wsparcia dla podejmowanych decyzji. Ponadto, podobnie jak poprzednie programy <sup>(4)</sup>, zachęca on również do bardziej skutecznego wprowadzania w życie i stosowania przepisów prawnych Wspólnoty w dziedzinie ochrony środowiska, w tym do egzekwowania zasad wspólnotowych i podejmowania działań przeciwko naruszeniom przepisów prawnych Wspólnoty w dziedzinie ochrony środowiska.
- (3) W dniu 25 czerwca 1998 r. Wspólnota podpisała Konwencję Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ) o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska (dalej zwaną „Konwencją z Århus”). Wspólnota zatwierdziła Konwencję z Århus w dniu 17 lutego 2005 r. Przepisy

prawa wspólnotowego powinny być zgodne z tą Konwencją.

- (4) Wspólnota przyjęła już wiele przepisów prawnych, które podlegają zmianom i przyczyniają się do osiągnięcia celów Konwencji z Århus. Powinny zostać przyjęte przepisy dotyczące stosowania wymogów tej Konwencji do instytucji i organów Wspólnoty.
- (5) Odpowiednim jest uwzględnienie trzech filarów Konwencji z Århus, to znaczy: dostępu do informacji, udziału społeczeństwa w podejmowaniu decyzji i dostępu do wymiaru sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska, w jednym akcie prawnym oraz ustanowienie wspólnych przepisów dotyczących celów i definicji. Przyczynia się to do zracjonalizowania przepisów prawnych i do zwiększenia przejrzystości w zakresie środków wykonawczych podejmowanych w odniesieniu do instytucji i organów Wspólnoty.
- (6) Jako ogólną zasadę przyjmuje się, że prawa gwarantowane w ramach trzech filarów Konwencji z Århus przysługują bez dyskryminacji ze względu na obywatelstwo, narodowość lub miejsce zamieszkania.
- (7) Konwencja z Århus zawiera szeroką definicję władz publicznych, przy czym podstawowa koncepcja zakłada, że w każdym przypadku, gdy władza publiczna jest sprawowana, osoby prywatne i ich organizacje powinny mieć zapewnione prawa. Dlatego konieczne jest, aby instytucje i organy Wspólnoty objęte niniejszym rozporządzeniem zostały zdefiniowane w tak samo szeroki i funkcjonalny sposób. Zgodnie z Konwencją z Århus, instytucje i organy Wspólnoty mogą być wyłączone z zakresu stosowania Konwencji w przypadkach, gdy działają one jako władza sądownicza lub ustawodawcza. Niemniej jednak, ze względu na zachowanie spójności z rozporządzeniem (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji <sup>(5)</sup>, przepisy w sprawie dostępu do informacji dotyczących środowiska powinny mieć zastosowanie do instytucji i organów Wspólnoty działających jako władza ustawodawcza.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 117 z 30.4.2004, str. 52.<sup>(2)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 31 marca 2004 r. (Dz.U. C 123 E z 29.4.2004, str. 612), wspólne stanowisko Rady z dnia 18 czerwca 2005 r. oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).<sup>(3)</sup> Decyzja nr 1600/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2002 r. ustanawiająca szósty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego (Dz.U. L 242 z 10.9.2002, str. 1).<sup>(4)</sup> Czwarty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego (Dz.U. C 328 z 7.12.1987, str. 1), Piąty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego (Dz.U. C 138 z 17.5.1993, str. 1).<sup>(5)</sup> Dz.U. L 145 z 31.5.2001, str. 43.

- (8) Definicja informacji dotyczącej środowiska zawarta w niniejszym rozporządzeniu obejmuje informacje dotyczące stanu środowiska, niezależnie od ich formy. Definicja ta, która została dostosowana do definicji przyjętej do celów dyrektywy 2003/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska<sup>(1)</sup>, jest tej samej treści, co definicja ustanowiona w Konwencji z Århus. Definicja „dokumentu” określona w rozporządzeniu (WE) nr 1049/2001 obejmuje informacje dotyczące środowiska w rozumieniu niniejszego rozporządzenia.
- (9) Odpowiednie jest, aby niniejsze rozporządzenie zawierało definicję „planów i programów”, biorąc pod uwagę postanowienia Konwencji z Århus, równoległe z podejściem realizowanym w odniesieniu do obowiązków Państw Członkowskich na mocy obowiązującego prawa WE. „Plany i programy mające znaczenie dla środowiska” powinny zostać zdefiniowane w odniesieniu do ich wkładu w osiągnięcie lub ich prawdopodobnego znaczącego wpływu na osiągnięcie celów polityki ochrony środowiska Wspólnoty. Szósty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego ustanawia cele polityki ochrony środowiska Wspólnoty i działania planowane dla osiągnięcia tych celów na okres dziesięcioletni, poczynając od dnia 22 lipca 2002 r. Pod koniec tego okresu powinien zostać przyjęty kolejny program działań w zakresie środowiska naturalnego.
- (10) Ze względu na to, że prawo ochrony środowiska stale się rozwija, definicja prawa ochrony środowiska powinna odnosić się do celów polityki ochrony środowiska Wspólnoty określonych w Traktacie.
- (11) Powinna istnieć możliwość poddawania indywidualnie adresowanych aktów administracyjnych, które są prawnie wiążące i mają skutki zewnętrzne, wewnętrznej procedurze odwoławczej. Podobnie, zaniechania powinny podlegać tej samej procedurze, w przypadku gdy na mocy prawa ochrony środowiska istnieje obowiązek przyjęcia aktu administracyjnego. Biorąc pod uwagę, że akty przyjmowane przez instytucję lub organ Wspólnoty działający jako władza sądownicza lub ustawodawcza mogą być wyłączone, to samo powinno mieć zastosowanie do innych procedur wyjaśniających, gdy instytucja lub organ Wspólnoty działa jako administracyjny organ odwoławczy zgodnie z postanowieniami Traktatu.
- (12) Konwencja z Århus wzywa do zapewnienia społeczeństwu dostępu do informacji dotyczących środowiska na wniosek albo poprzez aktywne rozpowszechnianie informacji przez władze, których dotyczy Konwencja. Rozporządzenie (WE) nr 1049/2001 ma zastosowanie do Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji, jak również do agencji i podobnych organów ustanowionych na mocy aktu prawnego Wspólnoty. Rozporządzenie to ustala zasady dla tych instytucji, które w szerokim zakresie są zgodne z zasadami ustanowionymi w Konwencji z Århus. Należy rozszerzyć zastosowanie rozporządzenia (WE) nr 1049/2001 na wszystkie pozostałe instytucje i organy Wspólnoty.
- (13) W przypadku gdy Konwencja z Århus zawiera postanowienia, które nie są, w całości lub w części, zawarte również w rozporządzeniu (WE) nr 1049/2001, należy je uwzględnić, w szczególności w odniesieniu do gromadzenia i rozpowszechniania informacji dotyczących środowiska.
- (14) Dobra jakość informacji dotyczących środowiska jest niezbędna dla skuteczności prawa do publicznego dostępu do tych informacji. Dlatego też właściwym jest wprowadzenie przepisów zobowiązujących instytucje i organy Wspólnoty do zapewnienia takiej jakości.
- (15) W przypadku gdy rozporządzenie WE nr 1049/2001 przewiduje wyjątki, powinny one mieć zastosowanie, *mutatis mutandis*, do wniosków o dostęp do informacji dotyczących środowiska zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Podstawy odmowy dostępu do informacji dotyczących środowiska powinny podlegać wykładni zawężającej, biorąc pod uwagę interes publiczny, któremu służy ujawnienie, oraz to, czy wnioskowane informacje mają związek z emisjami do środowiska. Termin „interesy handlowe” obejmuje umowy o poufności zawarte przez instytucje lub organy działające jako władze bankowe.
- (16) Na mocy decyzji nr 2119/98/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 1998 r. ustanawiającej sieć nadzoru i kontroli epidemiologicznej chorób zakaźnych we Wspólnocie<sup>(2)</sup> została już utworzona na poziomie Wspólnoty sieć służąca promowaniu współpracy i koordynacji pomiędzy Państwami Członkowskimi, ze wsparciem ze strony Komisji, w celu usprawnienia zapobiegania i kontroli wielu chorób zakaźnych we Wspólnocie. Decyzja nr 1786/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 września 2002 r.<sup>(3)</sup> przyjmuje program działań wspólnotowych w dziedzinie zdrowia publicznego, który uzupełnia polityki krajowe. Cele niniejszego programu, którymi są podniesienie poziomu informacji i wiedzy na rzecz rozwoju zdrowia publicznego i wzmocnienie potencjału szybkiego i skoordynowanego reagowania na zagrożenia dla zdrowia, stanowiące elementy powołanego programu, są w pełni zgodne z wymogami Konwencji z Århus. Dlatego też niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie bez uszczerbku dla decyzji nr 2119/98/WE i decyzji nr 1786/2002/WE.

(1) Dz.U. L 41 z 14.2.2003, str. 26.

(2) Dz.U. L 268 z 3.10.1998, str. 1. Decyzja ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

(3) Dz.U. L 271 z 9.10.2002, str. 1. Decyzja zmieniona decyzją nr 786/2004/WE (Dz.U. L 138 z 30.4.2004, str. 7).

(17) Konwencja z Århus wymaga, by Strony wprowadziły postanowienia pozwalające społeczeństwu uczestniczyć w przygotowywaniu planów i programów mających znaczenie dla środowiska. Postanowienia takie mają zawierać uzasadnione ramy czasowe dla informowania społeczeństwa o danym procesie decyzyjnym mającym znaczenie dla środowiska. Udział społeczeństwa, aby mógł być skuteczny, ma mieć miejsce na wczesnym etapie, gdy wszystkie opcje są otwarte. Przy ustanawianiu przepisów dotyczących udziału społeczeństwa, instytucje i organy Wspólnoty powinny określić zakres podmiotowy społeczeństwa mogącego brać udział.

(18) Artykuł 9 ust. 3 Konwencji z Århus zapewnia dostęp do procedur sądowych lub innych procedur odwoławczych umożliwiających kwestionowanie działań i zaniechań osób prywatnych i władz publicznych naruszających przepisy prawa ochrony środowiska. Przepisy dotyczące dostępu do wymiaru sprawiedliwości powinny być zgodne z Traktatem. W tym kontekście właściwe jest, aby niniejsze rozporządzenie dotyczyło jedynie działań i zaniechań władz publicznych.

(19) W celu zapewnienia odpowiednich i skutecznych środków odwoławczych, w tym środków dostępnych przed Trybunałem Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich zgodnie z odpowiednimi postanowieniami Traktatu, właściwe jest, aby działania instytucji lub organu Wspólnoty, który wydał akt podlegający odwołaniu lub który, w przypadku zarzutu zaniechania administracyjnego, zaniechał działania, miał możliwość ponownego rozważenia swojej wcześniejszej decyzji lub podjęcia działania w przypadku zaniechania.

(20) Organizacje pozarządowe działające w dziedzinie ochrony środowiska, które spełniają pewne kryteria, w szczególności w celu zapewnienia, że są one organizacjami niezależnymi, których podstawowym celem jest promowanie ochrony środowiska, powinny być upoważnione do żądania wszczęcia wewnętrznej procedury odwoławczej na poziomie Wspólnoty w stosunku do przyjętych aktów lub zaniechań w zakresie prawa ochrony środowiska przez instytucję lub organ Wspólnoty, w celu ponownego rozważenia takiego aktu lub zaniechania przez taką instytucję lub organ Wspólnoty.

(21) W przypadkach gdy wcześniejsze wnioski o wszczęcie wewnętrznej procedury odwoławczej były bezskuteczne, zainteresowana organizacja pozarządowa powinna mieć możliwość wniesienia skargi do Trybunału Sprawiedliwości zgodnie z odpowiednimi postanowieniami Traktatu.

(22) Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw podstawowych i jest zgodne z zasadami uznanymi na mocy art. 6 Traktatu o Unii Europejskiej i ustanowionymi w Karcie

Praw Podstawowych Unii Europejskiej, w szczególności w jej art. 37,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

TYTUŁ I

## PRZEPISY OGÓLNE

### Artykuł 1

#### Cel

1. Celem niniejszego rozporządzenia jest przyczynienie się do realizacji zobowiązań wynikających z Konwencji EKG ONZ o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska, zwaną dalej „Konwencją z Århus”, poprzez ustanowienie przepisów określających zastosowanie postanowień Konwencji do instytucji i organów Wspólnoty, w szczególności poprzez:

- zagwarantowanie prawa dostępu do informacji dotyczących środowiska, otrzymanych lub udzielonych przez instytucje lub organy Wspólnoty i znajdujących się w ich posiadaniu, oraz określenie podstawowych warunków i praktycznych rozwiązań dla korzystania z tego prawa;
- zapewnienie, że informacje dotyczące środowiska są sukcesywnie udostępniane i rozpowszechniane w społeczeństwie w celu osiągnięcia ich możliwie najszerzej systematycznej dostępności i rozpowszechnienia. W tym celu promuje się wykorzystanie w szczególności telekomunikacji informatycznej lub technologii elektronicznej, jeżeli są one dostępne;
- zapewnienie udziału społeczeństwa w odniesieniu do planów i programów odnoszących się do środowiska;
- zapewnienie dostępu do wymiaru sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska na poziomie wspólnotowym na warunkach ustanowionych niniejszym rozporządzeniem.

2. Stosując przepisy niniejszego rozporządzenia, instytucje i organy Wspólnoty dokładają starań w celu udzielenia społeczeństwu wsparcia i udzielenia mu wskazówek w odniesieniu do dostępu do informacji, udziału w procesie podejmowania decyzji i dostępu do wymiaru sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska.

### Artykuł 2

#### Definicje

1. Do celów niniejszego rozporządzenia:

- „wnioskodawca” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, występującą z wnioskiem o udostępnienie informacji dotyczących środowiska;

- b) „społeczeństwo” oznacza jedną lub więcej osób fizycznych lub prawnych oraz stowarzyszenia, organizacje lub grupy takich osób;
- c) „instytucja lub organ Wspólnoty” oznacza każdą instytucję publiczną, organ, urząd lub agencję ustanowioną przez lub na podstawie Traktatu, z wyjątkiem przypadków gdy działają one jako władza sędziowska lub ustawodawcza. Jednakże przepisy tytułu II mają zastosowanie do instytucji lub organów Wspólnoty działających jako władza ustawodawcza.
- d) „informacja dotycząca środowiska” oznacza informację w formie pisemnej, wizualnej, dźwiękowej, elektronicznej lub innej formie materialnej, dotyczące:
- stanu elementów środowiska, takich jak powietrze i atmosfera, woda, gleba, powierzchnia ziemi, krajobraz oraz stanu obszarów naturalnych, włączając w to bagna, obszary nadmorskie i morskie, biologiczną różnorodność i jej składniki, w tym organizmy genetycznie zmodyfikowane, oraz wzajemnych oddziaływań pomiędzy tymi elementami;
  - czynników, takich jak substancje, energia, hałas, promieniowanie lub odpady, włączając w to odpady radioaktywne, emisje, zrzuty i inne rodzaje zanieczyszczeń wprowadzanych do środowiska, które wpływają lub mogą wpływać na elementy środowiska, o których mowa w pkt i);
  - środków (łącznie ze środkami administracyjnymi), takich jak polityki, przepisy prawne, plany, programy, porozumienia w sprawie ochrony środowiska, oraz działań wpływających lub mogących wpłynąć na elementy i czynniki, o których mowa w pkt i) i ii), jak również środków i działań, które mają na celu ochronę tych elementów;
  - raportów na temat realizacji przepisów prawnych dotyczących ochrony środowiska;
  - analiz kosztów i korzyści oraz innych analiz gospodarczych i założeń wykorzystanych w ramach środków i działań, o których mowa w pkt iii); oraz
  - stanu ludzkiego zdrowia i bezpieczeństwa, łącznie z, gdzie właściwe, skażeniem łańcucha pokarmowego, warunkami życia człowieka, obiektami kultury i budowlami w stopniu, w jakim oddziałują na nie lub mogą oddziaływać: stan elementów środowiska, o których mowa w pkt i) lub, poprzez te elementy, czynniki i środki, o których mowa w pkt ii) oraz iii);
- e) „plany i programy mające znaczenie dla środowiska” oznaczają plany i programy, które:
- podlegają przygotowaniu i, w stosownych przypadkach, przyjęciu przez instytucję lub organ Wspólnoty;
  - są wymagane zgodnie z przepisami ustawodawczymi, regulacyjnymi lub administracyjnymi; oraz
  - przyczyniają się do, lub mogą mieć znaczący wpływ na ich osiągnięcie, celów polityki ochrony środowiska Wspólnoty, takich jak cele ustanowione w Szóstym wspólnotowym programie działań w zakresie środowiska naturalnego lub w kolejnych ogólnych programach działań w zakresie środowiska naturalnego.
- Za plany i programy mające znaczenie dla środowiska uznaje się także ogólne programy działań w zakresie środowiska naturalnego.
- Niniejsza definicja nie obejmuje planów i programów finansowych, bankowych lub budżetowych, to znaczy planów i programów ustanawiających sposób, w jaki określone projekty lub działania powinny być finansowane lub odnoszących się do wnioskowanych rocznych budżetów, wewnętrznych programów pracy instytucji lub organu Wspólnoty lub planów na wypadek awarii i programów mających za swój jedyny cel obronę cywilną;
- f) „prawo ochrony środowiska” oznacza przepisy prawne Wspólnoty, które bez względu na podstawę prawną przyczyniają się do realizacji celów polityki Wspólnoty w dziedzinie środowiska naturalnego określonych w Traktacie: zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego, ochrony zdrowia ludzkiego, ostrożnego i racjonalnego wykorzystywania zasobów naturalnych oraz promowania na płaszczyźnie międzynarodowej środków zmierzających do rozwiązywania regionalnych lub światowych problemów środowiska naturalnego;
- g) „akt administracyjny” oznacza każdy indywidualnie adresowany środek podejmowany w zakresie prawa ochrony środowiska przez instytucję lub organ Wspólnoty oraz mający prawnie wiążący charakter i skutek zewnętrzny;
- h) „zaniechanie administracyjne” oznacza zaniechanie przyjęcia aktu administracyjnego w rozumieniu lit. g) przez instytucję lub organ Wspólnoty.
2. Akty administracyjne i zaniechania administracyjne nie obejmują środków lub zaniechań instytucji lub organów Wspólnoty działających jako administracyjny organ odwoławczy, w ramach na przykład:
- artykułów 81, 82, 86 i 87 Traktatu (reguły konkurencji);
  - artykułów 226 i 228 Traktatu (postępowanie w sprawie naruszenia Traktatu);
  - artykułu 195 Traktatu (postępowanie prowadzone przez Rzecznika Praw Obywatelskich);
  - artykułu 280 Traktatu (postępowanie prowadzone przez OLAF).

## TYTUŁ II

**DOSTĘP DO INFORMACJI DOTYCZĄCYCH ŚRODOWISKA**

## Artykuł 3

**Zastosowanie rozporządzenia (WE) nr 1049/2001**

Rozporządzenie (WE) nr 1049/2001 ma zastosowanie do wszelkich wniosków złożonych przez wnioskodawcę o uzyskanie dostępu do informacji dotyczących środowiska, będących w posiadaniu instytucji lub organów Wspólnoty, bez dyskryminacji ze względu na obywatelstwo, narodowość lub miejsce zamieszkania, a w przypadku osób prawnych — bez dyskryminacji ze względu na zarejestrowaną siedzibę lub faktyczne główne miejsce prowadzenia działalności.

Do celów niniejszego rozporządzenia, termin „instytucja” w rozporządzeniu (WE) nr 1049/2001 należy rozumieć jako „instytucja lub organ Wspólnoty”.

## Artykuł 4

**Gromadzenie i rozpowszechnianie informacji dotyczących środowiska**

1. Instytucje i organy Wspólnoty porządkują informacje dotyczące środowiska, które mają znaczenie dla ich funkcji i które są w ich posiadaniu w celu ich aktywnego i systematycznego rozpowszechniania w społeczeństwie, w szczególności za pomocą telekomunikacji informatycznej lub technologii elektronicznej zgodnie z art. 11 ust. 1 i 2 oraz art. 12 rozporządzenia (WE) nr 1049/2001. Zapewniają one sukcesywne udostępnianie informacji dotyczących środowiska przy wykorzystaniu elektronicznych baz danych, które są łatwo dostępne dla społeczeństwa poprzez publiczne sieci telekomunikacyjne. W tym celu powinny one zapisać znajdujące się w ich posiadaniu informacje dotyczące środowiska w bazach danych i wyposażać je w wyszukiwarki i inne formy oprogramowania mające na celu umożliwienie społeczeństwu znalezienie potrzebnych informacji.

Informacje udostępniane przy wykorzystaniu telekomunikacji informatycznej lub innej technologii elektronicznej nie muszą obejmować informacji zgromadzonych przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, chyba że są one już dostępne w formie elektronicznej.

Instytucje i organy Wspólnoty dokładają wszelkich uzasadnionych starań w celu utrzymywania informacji dotyczących środowiska znajdujących się w ich posiadaniu w formach lub formatach, które mogą być łatwo powielane i dostępne z wykorzystaniem telekomunikacji informatycznej lub innych nośników elektronicznych.

2. Informacje dotyczące środowiska, które mają być udostępniane i rozpowszechniane, są odpowiednio aktualizowane. Obok dokumentów, wyszczególnionych w art. 12 ust. 2 i 3 oraz w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 1049/2001, bazy danych lub rejestry zawierają:

a) teksty międzynarodowych traktatów, konwencji lub umów oraz wspólnotowych przepisów prawnych, które dotyczą środowiska lub się do niego odnoszą, oraz polityki, plany i programy odnoszące się do środowiska;

b) raporty dotyczące postępów we wdrażaniu postanowień, o których mowa w lit. a), jeżeli są one opracowane lub przechowywane w formie elektronicznej przez instytucje lub organy Wspólnoty;

c) raporty dotyczące stanu środowiska, o których mowa w ust. 4;

d) dane lub podsumowania danych pochodzących z monitorowania działalności, która wpływa lub może mieć wpływ na środowisko;

e) zezwolenia mające znaczny wpływ na środowisko oraz porozumienia dotyczące środowiska lub informacje na temat miejsca, gdzie można wnioskować o takie informacje lub uzyskać do nich dostęp;

f) raporty z badań wpływu na środowisko oraz oceny ryzyka dotyczące elementów środowiska lub informacje na temat miejsca, gdzie można wnioskować o takie informacje lub uzyskać do nich dostęp;

3. W odpowiednich przypadkach instytucje i organy Wspólnoty mogą spełnić wymogi ust. 1 i 2, tworząc odnośniki do stron internetowych, na których znajdują się odpowiednie informacje.

4. Komisja zapewnia publikowanie i rozpowszechnianie w regularnych odstępach czasu nieprzekraczających czterech lat sprawozdania o stanie środowiska zawierającego informację na temat jakości środowiska i jego obciążeń.

## Artykuł 5

**Jakość informacji dotyczących środowiska**

1. W ramach swoich kompetencji, instytucje i organy Wspólnoty zapewniają, że zbierane przez nie informacje są aktualne, dokładne i porównywalne.

2. Instytucje i organy Wspólnoty informują wnioskodawcę, na wniosek, o miejscu, w którym mogą być uzyskane, jeżeli są dostępne, informacje na temat procedur pomiarowych, w tym metod analiz, poboru i przygotowywania próbek, wykorzystanych przy zbieraniu informacji. Alternatywnie, mogą one odesłać wnioskodawcę do standardowych procedur, które zostały wykorzystane.

## Artykuł 6

**Zastosowanie wyjątków dotyczących wniosków o udzielenie informacji dotyczących środowiska**

1. W odniesieniu do art. 4 ust. 2 tiret pierwsze rozporządzenia (WE) nr 1049/2001 uznaje się, że nadrzędny interes publiczny nakazujący ujawnienie informacji istnieje w przypadku, gdy wnioskowane informacje dotyczą emisji do środowiska. W odniesieniu do wyjątków określonych w art. 4 ust. 2 i 3 rozporządzenia (WE) nr 1049/2001, fakt, że wnioskowane informacje dotyczą emisji do środowiska jest w szczególności brany pod uwagę przy dokonywaniu oceny istnienia nadrzędnego interesu publicznego nakazującego ujawnienie informacji.

2. Poza wyjątkami określonymi w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1049/2001, instytucje i organy Wspólnoty mogą odmówić dostępu do informacji dotyczących środowiska, w przypadku gdy ujawnienie informacji mogłoby mieć negatywny wpływ na ochronę środowiska, którego dotyczą informacje, takiego jak miejsca lęgowe rzadkich gatunków.

3. W przypadku gdy instytucja lub organ Wspólnoty posiada informacje dotyczące środowiska pochodzące od Państwa Członkowskiego, konsultuje się z tym Państwem Członkowskim i stosuje wszelkie odpowiednie wyjątki na mocy prawa wspólnotowego. Zainteresowana instytucja lub organ ujawnia informacje, jeżeli żaden z wyjątków nie ma zastosowania.

#### Artykuł 7

### Wnioski o uzyskanie dostępu do informacji, które nie są w posiadaniu instytucji lub organu Wspólnoty

W przypadku gdy instytucja lub organ Wspólnoty otrzymuje wnioski o uzyskanie dostępu do informacji dotyczących środowiska i w przypadku gdy informacje te nie znajdują się w posiadaniu tej instytucji lub organu Wspólnoty, informuje ona wnioskodawcę, najszybciej, jak jest to możliwe, o instytucji lub organie Wspólnoty lub o organie władzy publicznej w rozumieniu dyrektywy 2003/4/WE, do których, zgodnie z jej wiedzą, można się zwrócić o udzielenie wnioskowanych informacji lub przekazuje wniosek odpowiedniej instytucji lub organowi Wspólnoty lub odpowiedniego organu władzy publicznej i informuje o tym wnioskodawcę.

#### Artykuł 8

### Współpraca

W przypadku bezpośredniego zagrożenia zdrowia ludzkiego lub środowiska, bez względu na to, czy jest ono spowodowane działalnością człowieka czy przyczynami naturalnymi, na wniosek organu władzy publicznej w rozumieniu dyrektywy 2003/4/WE, instytucje i organy Wspólnoty współpracują z tymi organami władzy publicznej i udzielają im wsparcia w celu umożliwienia im natychmiastowego i bezzwłocznego rozpowszechnienia w społeczeństwie, które mogłoby zostać tym dotknięte, wszelkich informacji dotyczących środowiska, które mogłyby umożliwić mu podjęcie środków w celu zapobieżenia lub zmniejszenia szkód wynikających z tego zagrożenia w zakresie, w jakim informacje te są w posiadaniu lub są przechowywane w imieniu instytucji i organów Wspólnoty i/lub organów władzy publicznej.

Ustęp pierwszy stosuje się bez uszczerbku dla szczególnych zobowiązań ustanowionych przepisami prawnymi Wspólnoty, w szczególności decyzją nr 2119/98/WE i decyzją nr 1786/2002/WE.

#### TYTUŁ III

### UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA W ODNIESIENIU DO PLANÓW I PROGRAMÓW MAJĄCYCH ZNACZENIE DLA ŚRODOWISKA

#### Artykuł 9

1. Z wykorzystaniem właściwych praktycznych i/lub innych postanowień, instytucje i organy Wspólnoty zapewniają wczesne i skuteczne możliwości udziału społeczeństwa w trakcie przygotowywania, modyfikowania lub dokonywania przeglądu planów lub programów mających znaczenie dla

środowiska, gdy wszystkie opcje są jeszcze otwarte. W szczególności, w przypadkach gdy Komisja opracowuje wniosek dotyczący takiego planu lub programu, który zostaje przedstawiony innej instytucji lub organowi Wspólnoty w celu podjęcia decyzji, zapewnia ona udział społeczeństwa na tym etapie przygotowawczym.

2. Instytucje i organy Wspólnoty określają zakres podmiotowy społeczeństwa, na które plan lub program ma, lub prawdopodobnie może mieć, wpływ lub które jest zainteresowane planem lub programem, o którym mowa w ust. 1, biorąc pod uwagę cele niniejszego rozporządzenia.

3. Instytucje i organy Wspólnoty zapewniają, aby społeczeństwo, o którym mowa w ust. 2, było informowane za pomocą obwieszczeń publicznych lub innych odpowiednich środków, takich jak media elektroniczne, tam, gdzie są one dostępne, na temat:

- a) projektu wniosku, jeżeli jest dostępny;
- b) informacji dotyczących środowiska lub ocenie środowiskowej mających związek z przygotowywanym planem lub programem, jeżeli są dostępne; oraz
- c) praktycznych rozwiązań dotyczących udziału, w tym:
  - i) jednostki administracyjnej, od której można uzyskać odpowiednie informacje;
  - ii) jednostki administracyjnej, której można przedstawiać uwagi, opinie lub pytania; oraz
  - iii) uzasadnionych ram czasowych dających wystarczający czas na poinformowanie społeczeństwa oraz przygotowanie i skuteczny udział w procesie podejmowania decyzji dotyczących środowiska.

4. Należy ustanowić termin do otrzymywania uwag, wynoszący co najmniej cztery tygodnie. Tam, gdzie organizowane są spotkania lub rozprawy, należy o nich zawiadomić z co najmniej czterotygodniowym wyprzedzeniem. Terminy mogą być skracane w pilnych przypadkach lub gdy społeczeństwo miało już wcześniej możliwość przedstawienia uwag na temat danego planu lub programu.

#### TYTUŁ IV

### WEWNĘTRZNA PROCEDURA ODWOŁAWCZA I DOSTĘP DO WYMIARU SPRAWIEDLIWOŚCI

#### Artykuł 10

### Wnioski o wszczęcie wewnętrznej procedury odwoławczej dotyczącej aktów administracyjnych

1. Każda organizacja pozarządowa, która spełnia kryteria określone w art. 11, jest upoważniona do złożenia wniosku o wszczęcie wewnętrznej procedury odwoławczej do instytucji lub organu Wspólnoty, które przyjęły akt zgodnie z prawem ochrony środowiska, lub w przypadku zarzutu zaniechania administracyjnego, które powinny być przyjęte taki akt.

Wniosek taki musi być sporządzony na piśmie w terminie nieprzekraczającym czterech tygodni od daty przyjęcia aktu administracyjnego, powiadomienia o nim lub jego opublikowania, w zależności od tego, która z tych dat będzie późniejsza, lub — w przypadku zarzutu zaniechania — czterech tygodni od daty, kiedy taki akt administracyjny był wymagany. Wniosek powinien wskazywać podstawy odwołania.



2. Instytucja lub organ Wspólnoty, o których mowa w ust. 1, rozpoznaje każdy taki wniosek, chyba że jest on oczywiście bezzasadny. Instytucja lub organ Wspólnoty udziela zawierającej uzasadnienie odpowiedzi na piśmie tak szybko, jak to możliwe, lecz nie później niż w terminie dwunastu tygodni od daty otrzymania wniosku.

3. W przypadku gdy instytucja lub organ Wspólnoty, pomimo zachowania należytej staranności, nie są w stanie podjąć działania zgodnie z ust. 2, informują one organizację pozarządową, która złożyła taki wniosek, tak szybko, jak to możliwe, jednak nie później niż w terminie określonym w ust. 2, o powodach braku działania oraz o tym, kiedy zamierza je podjąć.

W każdym przypadku instytucja lub organ Wspólnoty działa w terminie osiemnastu tygodni od daty otrzymania wniosku.

#### Artykuł 11

##### Kryteria uprawnienia na poziomie wspólnotowym

1. Organizacja pozarządowa jest uprawniona do złożenia wniosku o wszczęcie wewnętrznej procedury odwoławczej zgodnie z art. 10, pod warunkiem że:

- a) jest niezależną osobą prawną o celu niezarobkowym zgodnie z prawem krajowym lub praktyką danego Państwa Członkowskiego;
- b) podstawowym określonym celem jej działalności jest promowanie ochrony środowiska w kontekście prawa ochrony środowiska;
- c) istnieje dłużej niż dwa lata i aktywnie realizuje cel, o którym mowa w lit. b);
- d) jej cele lub działalność obejmują sprawę będącą przedmiotem wniosku o wszczęcie wewnętrznej procedury odwoławczej;

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

...

Przewodniczący

2. Komisja przyjmuje przepisy, które są niezbędne do zapewnienia przejrzystości i spójności stosowania kryteriów wymienionych w ust. 1.

#### Artykuł 12

##### Postępowanie przed Trybunałem Sprawiedliwości

1. Organizacja pozarządowa, która złożyła wniosek o wszczęcie wewnętrznej procedury odwoławczej zgodnie z art. 10, może wnieść skargę do Trybunału Sprawiedliwości zgodnie z właściwymi postanowieniami Traktatu.

2. W przypadku gdy instytucja lub organ Wspólnoty nie podejmuje działania zgodnie z art. 10 ust. 2 lub 3, organizacja pozarządowa może wnieść skargę do Trybunału Sprawiedliwości zgodnie z właściwymi postanowieniami Traktatu.

#### TYTUŁ V

##### PRZEPISY KOŃCOWE

#### Artykuł 13

##### Środki wykonawcze

Tam, gdzie jest to konieczne, instytucja lub organ Wspólnoty dostosowuje swój regulamin wewnętrzny do przepisów niniejszego rozporządzenia. Takie dostosowania wchodzi w życie z dniem ... (\*).

#### Artykuł 14

##### Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie trzeciego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia .... (\*\*).

(\*) ...  
(\*\*) ...

## UZASADNIENIE RADY

### I. WPROWADZENIE

Komisja przyjęła swój wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zastosowania do instytucji i organów WE przepisów Konwencji z Århus o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska w dniu 28 października 2003 r.

Parlament Europejski przyjął opinię w pierwszym czytaniu na sesji odbywającej się w dniach 29 marca — 1 kwietnia 2004 r.

Komitet Społeczno-Ekonomiczny przyjął swoją opinię w dniu 29 kwietnia 2004 r. <sup>(1)</sup>

Rada przyjęła swoje wspólne stanowisko w dniu 18 lipca 2005 r.

### II. CEL

Wnioskowane rozporządzenie ma na celu zastosowanie przepisów Konwencji z Århus do instytucji i organów Wspólnoty poprzez wprowadzenie ramowych wymogów dotyczących dostępu do informacji, udziału społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępu do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska na szczeblu Wspólnoty. W ten sposób przyczynia się ono do osiągnięcia celów wspólnotowej polityki ochrony środowiska zarysowanej w art. 174 ust. 1 Traktatu WE. Ponadto przyjęcie niniejszego wniosku dotyczącego rozporządzenia ukazałoby na szczeblu światowym, że Wspólnota Europejska jest zdecydowana działać odpowiedzialnie w sprawach dotyczących ochrony środowiska.

### III. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

#### 1. Uwagi ogólne

We wspólnym stanowisku uwzględniono pewną liczbę poprawek Parlamentu Europejskiego zgłoszonych w pierwszym czytaniu, czy to w brzmieniu dosłownym, częściowo czy co do istoty. W szczególności wyjaśniono i rozbudowano wymogi proceduralne, które muszą spełnić instytucje i organy Wspólnoty odnośnie do informowania społeczeństwa oraz udziału społeczeństwa w podejmowaniu decyzji. W odniesieniu do dostępu do sprawiedliwości, uproszczono kryteria kwalifikowalności dotyczące złożenia wniosku o wszczęcie wewnętrznej procedury odwoławczej. Od kwalifikujących się podmiotów (obecnie zdefiniowanych jako organizacje pozarządowe spełniające odnośne kryteria) nie wymaga się już aktywności na szczeblu Wspólnoty jako takim, lecz wszelkie wnioski muszą odnosić się do zagadnień na szczeblu Wspólnoty, tj. spójnych z definicją prawa ochrony środowiska zawartą w art. 2 lit f).

Jednakże wspólne stanowisko nie odzwierciedla pozostałych poprawek, gdyż Rada uzgodniła, że są one niepotrzebne lub niepożądane, lub że przepisy zawarte w pierwotnym wniosku Komisji zostały usunięte lub gruntownie przeredagowane.

We wspólnym stanowisku uwzględnia się również poprawki inne niż przewidziane w opinii Parlamentu Europejskiego zgłoszone w pierwszym czytaniu. Ponadto wprowadzono pewną ilość poprawek redakcyjnych mających na celu wyjaśnienie tekstu lub zapewnienie ogólnej spójności rozporządzenia.

#### 2. Uwagi szczegółowe

W szczególności Rada uzgodniła, co następuje:

- **poprawki 39, 40 i 41** były nie do przyjęcia, gdyż zrównoważony rozwój nie wchodzi w zakres Konwencji i nie jest zgodny z art. 174 Traktatu WE odnośnie do celów polityki ochrony środowiska,

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 117 z 30.4.2004, str. 52.

- sformułowanie motywu 7 objęło treść **poprawki 1**,
- **poprawka 56** mogła spowodować stworzenie trybu stosowania wyjątków nakładającego się na już istniejący: rozporządzenie (WE) nr 1049/2001 zapewnia wystarczające ramy dla zapewnienia zgodności z Konwencją,
- **poprawki 3, 7 i 10** wychodziły poza wymogi Konwencji z Århus, a co za tym idzie, były zbędne dla zapewnienia zgodności,
- **poprawka 5** nie była związana z żadnym szczegółowym przepisem zawartym w rozporządzeniu; troska o usprawnienie procedur została uwzględniona w szczególności w art. 10–12 wspólnego stanowiska,
- **poprawki 8 i 44** nie miały już znaczenia, gdyż pojęcie „kwalifikującego się podmiotu” zostało z tekstu usunięte,
- **poprawka 9** była nie do przyjęcia, ponieważ definicja „informacji o środowisku”, która została zawarta we wspólnym stanowisku, została przejęta z dyrektywy 2003/4/WE w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska,
- **poprawka 16** wychodziła poza przepisy dotyczące rozpowszechniania informacji zawarte w dyrektywie 2003/4/WE i spowodowałyby niepotrzebne obciążenie administracyjne,
- **poprawki 17 i 19** powtarzały przepisy jasno wyrażone w rozporządzeniu (WE) nr 1049/2001,
- **poprawki 21, 22 i 23** wydawały się zbyt normatywne: należy pozostawić instytucjom i organom możliwość decydowania o sposobie, w jaki chcą uwzględnić wyniki udziału społeczeństwa na podstawie ogólnych zasad ustanowionych rozporządzeniem,
- **poprawka 25** nie mogła zostać przyjęta, ponieważ mogła spowodować znaczne spowolnienie procedur,
- **poprawki 30, 42, 47, 48, 49, 50, 52 i 53** były nie do przyjęcia, jako że Konwencja z Århus pozostawia Stronom określenie uregulowań dotyczących przyznawania dostępu do sprawiedliwości. Poza ograniczeniem pojęcia „kwalifikującego się podmiotu” do organizacji pozarządowych spełniających szereg wymagań, wspólne stanowisko skrupulatnie trzyma się przepisów zawartych w art. 230 ust. 4 i art. 232 ust. 3 Traktatu WE, które wystarczają do zapewnienia zgodności,
- **poprawka 51** była zbędna, ponieważ sposoby dostępu do rzecznika praw obywatelskich, o których mowa w art. 195 Traktatu WE, są wystarczające dla zapewnienia zgodności z Konwencją i dlatego nie należy ich zmieniać,
- niektóre elementy **poprawek 33, 35 i 58** zostały poddane dyskusji. Jednak włączenie odniesienia do zrównoważonego rozwoju uznano za nieodpowiednie w obecnym kontekście, mając na względzie definicję prawa ochrony środowiska, jak wyjaśniono powyżej w związku z poprawkami 39, 40 i 41. Ponadto wspólne stanowisko gwarantuje, że kryteria uprawnienia do złożenia wniosku (obecnie art. 11) unikają niejasności prawnych,
- **poprawka 36** straciła znaczenie, jako że odpowiadający jej artykuł (art. 13 w pierwotnym wniosku) został usunięty, a były art. 12 (obecnie art. 11) został przeredagowany,
- **poprawki 37 i 38** powinny zostać odrzucone, gdyż nie wszystkie instytucje i organy Wspólnoty będą musiały automatycznie dostosować swoje regulaminy. O ile zajdzie potrzeba takiego dostosowania, należy, o ile to konieczne, zapewnić wystarczający czas na jego przeprowadzenie i, w konsekwencji, zastosowanie nowego rozporządzenia.

**IV. KONKLUZJA**

Rada jest przekonana, że wspólne stanowisko przedstawia zrównoważony pakiet środków, które przyczynią się do osiągnięcia celów wspólnotowej polityki ochrony środowiska zarysowanej w art. 174 ust. 1 Traktatu WE, zapewniając zarazem zgodność z wymogami Konwencji z Århus oraz z odpowiednim istniejącym już prawodawstwem, w szczególności z rozporządzeniem (WE) nr 1049/2001, bez generowania zbędnych kosztów.

Rada oczekuje konstruktywnej dyskusji z Parlamentem Europejskim w celu szybkiego przyjęcia rozporządzenia.

---

**WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 32/2005**

przyjęte przez Radę w dniu 18 lipca 2005 r.

**w sprawie przyjęcia rozporządzenia (WE) nr .../2005 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem i uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95**

(2005/C 264 E/03)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu, zwany dalej „Kodeksem ISM”, został przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w roku 1993. Kodeks ten stał się stopniowo dokumentem wiążącym w odniesieniu do większości statków odbywających rejsy międzynarodowe, dzięki przyjęciu w maju 1994 r. rozdziału IX „Zarządzanie bezpieczną eksploatacją statków” Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS).

(2) Kodeks ISM został zmieniony przez IMO rezolucją MSC.104 (73), przyjętą w dniu 5 grudnia 2000 r.

(3) W rezolucji IMO A.788 (19) z dnia 23 listopada 1995 r. zostały przyjęte wytyczne dotyczące wdrażania przez administrację Kodeksu ISM. Wytyczne te zostały następnie zmienione rezolucją A.913(22), przyjętą w dniu 29 listopada 2001 r.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 302 z 7.12.2004, str. 20.

<sup>(2)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 10 marca 2004 r. (C 102 E z 28.4.2004, str. 565), wspólne stanowisko Rady z dnia 18 czerwca 2005 r. i pozycja Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia (dotychczas niepublikowana w Dzienniku Urzędowym).

(4) Na mocy rozporządzenia Rady (WE) nr 3051/95 z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo na promach pasażerskich (typu ro-ro) <sup>(3)</sup> od dnia 1 lipca 1996 r. Kodeks ISM stał się dokumentem wiążącym we Wspólnocie dla wszystkich promów pasażerskich typu ro-ro uprawiających żeglugę regularną na trasach wiodących do i z portów Państw Członkowskich, zarówno w rejsach krajowych, jak i międzynarodowych, oraz niezależnie od ich bandery. Był to pierwszy krok w kierunku zapewnienia jednolitego i spójnego wdrażania Kodeksu ISM we wszystkich Państwach Członkowskich.

(5) W dniu 1 lipca 1998 r. na mocy przepisów rozdziału IX Konwencji SOLAS Kodeks ISM stał się dokumentem wiążącym dla armatorów eksploatujących w rejsach międzynarodowych statki pasażerskie, w tym także pasażerskie jednostki szybkie, a także tankowce, chemikaliowce, gazowce, masowce oraz towarowe jednostki szybkie o pojemności brutto 500 i większej.

(6) Od dnia 1 lipca 2002 r. Kodeks ISM stał się wiążący dla armatorów eksploatujących inne statki towarowe w rejsach międzynarodowych oraz ruchome platformy wiertnicze o pojemności brutto 500 i większej.

(7) Możliwe jest skuteczne podniesienie poziomu bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu oraz ochrony środowiska dzięki ścisłemu i obowiązkowemu stosowaniu Kodeksu ISM.

(8) Pożądane jest, by Kodeks ISM był bezpośrednio stosowany w odniesieniu do statków pływających pod banderą Państwa Członkowskiego, jak również statków, niezależnie od ich bandery, odbywających wyłącznie rejsy krajowe lub uprawiających żeglugę regularną na trasach do i z portów Państw Członkowskich.

(9) Przyjęcie nowego rozporządzenia stosowanego bezpośrednio powinno zapewnić wdrożenie Kodeksu ISM przy założeniu, że decyzję o stosowaniu Kodeksu wobec statków eksploatowanych wyłącznie na terenie portów, niezależnie od ich bandery, pozostawia się Państwom Członkowskim.

(10) W związku z tym rozporządzenie (WE) nr 3051/95 powinno zostać uchylone.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 320 z 30.12.1995, str. 14. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1).

(11) Jeżeli Państwo Członkowskie uzna, że stosowanie przez armatorów w praktyce szczególnych przepisów części A Kodeksu ISM odnoszących się do pewnych statków lub kategorii statków odbywających wyłącznie rejsy krajowe w tym Państwie Członkowskim sprawia trudności, może ono odstąpić w całości lub częściowo od stosowania tych przepisów, wprowadzając środki zapewniające osiągnięcie celów Kodeksu na równoważnym poziomie. Może ono, w odniesieniu do takich statków i armatorów, przyjąć alternatywne procedury certyfikacji i weryfikacji.

(12) Niezbędne jest uwzględnienie dyrektywy Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej przystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu) <sup>(1)</sup>.

(13) Niezbędne jest uwzględnienie dyrektywy Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich <sup>(2)</sup>, w celu określenia uznanych organizacji dla potrzeb niniejszego rozporządzenia, oraz dyrektywy Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich <sup>(3)</sup>, w celu określenia zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do statków pasażerskich odbywających rejsy krajowe.

(14) Środki niezbędne w celu zmiany załącznika II powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji <sup>(4)</sup>.

(15) W związku z tym, że cele niniejszego rozporządzenia, to jest podniesienie poziomu zarządzania bezpieczeństwem, bezpiecznej eksploatacji statków oraz zapobiegania zanieczyszczeniom ze statków, nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez Państwa Członkowskie i z uwagi na to możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## Artykuł 1

### Cel

Celem niniejszego rozporządzenia jest podniesienie poziomu zarządzania bezpieczeństwem, bezpiecznej eksploatacji statków oraz zapobiegania zanieczyszczeniom ze statków, o których mowa w art. 3 ust. 1, poprzez zapewnienie, że armatorzy eksploatujący te statki przestrzegają postanowień Kodeksu ISM poprzez:

- a) ustanowienie, wdrożenie i właściwe utrzymywanie przez armatorów na statkach i na lądzie systemów zarządzania bezpieczeństwem; oraz
- b) kontrolę tych systemów przez administrację państwa bandery i państwa portu.

## Artykuł 2

### Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „Kodeks ISM” oznacza Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu, który został przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską rezolucją Zgromadzenia A.741 (18) z dnia 4 listopada 1993 r., z późniejszymi zmianami wprowadzonymi przez rezolucję Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego MSC.104 (73) z dnia 5 grudnia 2000 r., zawartymi w załączniku I do niniejszego rozporządzenia, w uaktualnionej wersji;
- 2) „uznana organizacja” oznacza podmiot uznany zgodnie z przepisami dyrektywy 94/57/WE;
- 3) „armator” oznacza właściciela statku lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę, taką jak zarządzający statkiem lub czarterujący nieobsadzony załogą statek, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i która zobowiązała się tym samym do przejścia wszystkich obowiązków oraz odpowiedzialności wynikających z Kodeksu ISM;
- 4) „statek pasażerski” oznacza statek, w tym także pasażerską jednostkę szybką, przewożący więcej niż dwunastu pasażerów, lub pasażerską jednostkę zanurzalną;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 157 z 7.7.1995, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2002/84/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 53).

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 20. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2002/84/WE.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 144 z 15.5.1998, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2003/75/WE (Dz.U. L 190 z 30.7.2003, str. 6).

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

- 5) „pasazer” oznacza każdą osobę inną niż:
- kapitan lub członek załogi lub inna osoba zatrudniona lub zaangażowana w jakimkolwiek charakterze na statku dla jego potrzeb; i
  - dziecko poniżej 1 roku życia;
- 6) „jednostka szybka” oznacza jednostkę szybką według definicji z prawidła X-1/2 Konwencji SOLAS w jej uaktualnionej wersji. Wobec jednostek szybkich zastosowanie mają ograniczenia wskazane w art. 2 lit. f) dyrektywy 98/18/WE;
- 7) „statek towarowy” oznacza statek, w tym także jednostkę szybką, niebędący statkiem pasażerskim;
- 8) „rejs międzynarodowy” oznacza rejs z portu Państwa Członkowskiego lub jakiegokolwiek innego Państwa do portu położonego poza terytorium tego Państwa lub odwrotnie;
- 9) „rejs krajowy” oznacza rejs między portem Państwa Członkowskiego a tym samym lub innym portem tego Państwa Członkowskiego;
- 10) „żegluga regularna” oznacza szereg połączeń realizowanych przez statki w sposób umożliwiający obsługę ruchu pomiędzy dwoma lub kilkoma punktami:
- zgodnie z publikowanym rozkładem jazdy; lub
  - w taki sposób, że połączenia te są na tyle regularne lub częste, że stanowią dający się wyróżnić systematyczny szereg połączeń;
- 11) „prom pasażerski typu ro-ro” oznacza morski statek pasażerski według definicji zawartej w rozdziale II-1 Konwencji SOLAS w jej uaktualnionej wersji;
- 12) „pasażerska jednostka zanurzalna” oznacza ruchomą jednostkę przewożącą pasażerów, która jest eksploatowana głównie pod wodą i korzysta ze wsparcia udzielanego z powierzchni wody lub ładu, np. statku nawodnego lub urządzeń lądowych, do celów monitorowania oraz do przynajmniej jednego spośród następujących celów:
- ładowania źródła energii elektrycznej;
  - uzupełniania sprężonego powietrza;
  - ładowania aparatury podtrzymującej życie;
- 13) „ruchoma platforma wiertnicza” oznacza jednostkę zdolną do prowadzenia operacji wiertniczych w celu poszukiwania lub wydobywania zasobów położonych pod dnem morskim, takich jak węglowodory płynne lub gazowe, siarka lub sól;
- 14) „pojemność brutto” oznacza pojemność brutto statku ustaloną zgodnie z Międzynarodową Konwencją o Pomiaraniu Pojemności Statków z 1969 r. lub, w przypadku statków odbywających wyłącznie rejsy krajowe, których pojemność brutto nie została pomierzona zgodnie z

powyższą konwencją — pojemność brutto statku ustaloną zgodnie z przepisami krajowymi dotyczącymi pomierzenia pojemności.

### Artykuł 3

#### Zakres stosowania

- Rozporządzenie ma zastosowanie do następujących typów statków i eksploatujących je armatorów:
  - statków towarowych i pasażerskich pod banderą Państwa Członkowskiego odbywających rejsy międzynarodowe;
  - statków towarowych i pasażerskich odbywających wyłącznie rejsy krajowe, bez względu na ich banderę;
  - statków towarowych i pasażerskich eksploatowanych na trasach do i z portów Państw Członkowskich, bez względu na ich banderę;
  - ruchomych platform wiertniczych, nad którymi władzę sprawuje Państwo Członkowskie.
- Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do następujących typów statków lub eksploatujących je armatorów:
  - okrętów wojennych lub przeznaczonych do przewozu oddziałów wojskowych albo innych statków należących do Państwa Członkowskiego, lub eksploatowanych przez nie, oraz używanych jedynie do wykonywania zadań władzy publicznej w celach innych niż handlowe;
  - statków nieposiadających napędu mechanicznego, statków drewnianych o prymitywnej konstrukcji, jachtów i jednostek rekreacyjnych, o ile nie są one jednostkami załogowymi i nie przewożą więcej niż 12 pasażerów w celach handlowych;
  - statków rybackich;
  - statków towarowych i ruchomych platform wiertniczych o pojemności brutto mniejszej niż 500;
  - statków pasażerskich innych niż promy pasażerskie typu ro-ro, na obszarach morskich klasy C i D, zgodnie z definicją zawartą w art. 4 dyrektywy 98/18/WE.

### Artykuł 4

#### Zgodność

Państwa Członkowskie zapewniają, że wszyscy armatorzy eksploatujący statki objęte zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia spełniają zawarte w nim wymogi.

### Artykuł 5

#### Wymogi bezpieczeństwa

Statki, o których mowa w art. 3 ust. 1, oraz eksploatujący je armatorzy stosują się do wymagań części A Kodeksu ISM.

## Artykuł 6

**Certyfikacja i weryfikacja**

Dla celów certyfikacji i weryfikacji Państwa Członkowskie przestrzegają przepisów części B Kodeksu ISM.

## Artykuł 7

**Odstępstwo**

1. Jeżeli Państwo Członkowskie uzna, że armatorom trudno jest w praktyce przestrzegać przepisów pkt 6, 7, 9, 11 i 12 części A Kodeksu ISM w odniesieniu do niektórych statków lub kategorii statków odbywających wyłącznie rejsy krajowe w tym Państwie Członkowskim, może ono odstąpić od stosowania tych przepisów w całości lub częściowo, wprowadzając środki zapewniające równorzędne osiągnięcie celów Kodeksu.

2. Jeżeli Państwo Członkowskie uzna, że w praktyce trudne jest stosowanie wymogów określonych w art. 6, może ono, w odniesieniu do statków i armatorów, którym przyznano odstępstwo na mocy ust. 1, określić zamiennie procedury certyfikacji i weryfikacji.

3. W okolicznościach określonych w ust. 1 i, w odpowiednich przypadkach, w ust. 2, zastosowanie ma następująca procedura:

- a) Państwo Członkowskie powiadamia Komisję o odstępstwie i środkach, które zamierza przyjąć;
- b) w przypadku podjęcia w ciągu sześciu miesięcy od daty powiadomienia, zgodnie z procedurą określoną w art. 12 ust. 2, decyzji o tym, że proponowane odstępstwo jest nieuzasadnione lub że proponowane środki są niewystarczające, Państwo Członkowskie zobowiązane jest do zmiany proponowanych przepisów lub do rezygnacji z ich przyjęcia;
- c) Państwo Członkowskie podaje przyjęte środki do wiadomości publicznej z bezpośrednim odniesieniem do ust. 1 i, w odpowiednich przypadkach, do ust. 2.

4. W wyniku odstępstwa przyznanego na podstawie ust. 1 i, w odpowiednich przypadkach, ust. 2, dane Państwo Członkowskie wydaje certyfikat zgodnie z akapitem drugim załącznika II.5, zaznaczając obowiązujące ograniczenia operacyjne.

## Artykuł 8

**Ważność, przyjmowanie i uznawanie certyfikatów**

1. Dokument zgodności zachowuje ważność przez okres nie dłuższy niż pięć lat od daty wydania. Certyfikat zarządzania

bezpieczeństwem zachowuje ważność przez okres nie dłuższy niż pięć lat od daty wydania.

2. W przypadku ponownego wydania Dokumentu zgodności i Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem zastosowanie mają odpowiednie przepisy części B Kodeksu ISM.

3. Państwa Członkowskie przyjmują Dokumenty zgodności, Tymczasowe dokumenty zgodności, Certyfikaty zarządzania bezpieczeństwem oraz Tymczasowe certyfikaty zarządzania bezpieczeństwem wydane przez administrację któregośkolwiek z pozostałych Państw Członkowskich lub w imieniu tej administracji przez uznaną organizację.

4. Państwa Członkowskie przyjmują Dokumenty zgodności, Tymczasowe dokumenty zgodności, Certyfikaty zarządzania bezpieczeństwem lub Tymczasowe certyfikaty zarządzania bezpieczeństwem wydane przez administracje państw trzecich lub w ich imieniu.

Dla statków uprawiających żeglugę regularną, zgodność wydanych w imieniu administracji państw trzecich Dokumentów zgodności, Tymczasowych dokumentów zgodności, Certyfikatów zarządzania bezpieczeństwem i Tymczasowych certyfikatów zarządzania bezpieczeństwem z Kodeksem ISM jest weryfikowana za pomocą wszelkich właściwych środków przez zainteresowane Państwo (Państwa) Członkowskie lub w jego (ich) imieniu, chyba że zostały one wydane przez administrację Państwa Członkowskiego lub uznaną organizację.

## Artykuł 9

**Kary**

Państwa Członkowskie przyjmują przepisy przewidujące kary za naruszanie niniejszego rozporządzenia oraz podejmują wszelkie niezbędne środki, by zapewnić ich wykonanie. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

## Artykuł 10

**Sprawozdawczość**

1. Państwa Członkowskie co dwa lata przedkładają Komisji sprawozdanie dotyczące wykonania niniejszego rozporządzenia.

2. Komisja określa ujednoliczony wzór formularza takich sprawozdań zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2.



3. W ciągu sześciu miesięcy od otrzymania sprawozdań od Państw Członkowskich, korzystając z pomocy Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa Morskiego, Komisja przygotowuje skonsolidowane sprawozdanie dotyczące wykonania przepisów niniejszego rozporządzenia wraz z proponowanymi środkami, jeśli są one potrzebne. Sprawozdanie to jest przekazywane Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie.

#### Artykuł 11

##### Zmiany

1. Zmiany Kodeksu ISM mogą zostać wyłączone z zakresu niniejszego rozporządzenia na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) i zmieniającego rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczeniom przez statki<sup>(1)</sup>.

2. Wszelkie zmiany załącznika II następują zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2.

#### Artykuł 12

##### Komitet

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Bezpečnych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu zastosowanie mają art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

...

Przewodniczący

W imieniu Rady

...

Przewodniczący

Okres, o którym mowa w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE, wynosi dwa miesiące.

3. Komitet przyjmuje swój regulamin.

#### Artykuł 13

##### Uchylenie

1. Rozporządzenie (WE) nr 3051/95 traci moc z dniem ... (\*).

2. Tymczasowe dokumenty zgodności, Tymczasowe certyfikaty zarządzania bezpieczeństwem, Dokumenty zgodności i Certyfikaty zarządzania bezpieczeństwem wydane przed dniem ... (\*\*\*) zachowują ważność aż do daty ich wygaśnięcia lub do czasu ich kolejnego potwierdzenia.

#### Artykuł 14

##### Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

W odniesieniu do statków towarowych i pasażerskich, co do których nie istnieje jeszcze wymóg zgodności z Kodeksem ISM, niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia ... (\*).

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 415/2004 (Dz.U. L 68 z 6.3.2004, str. 10).

(\*) Data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

(\*\*) Dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

## ZAŁĄCZNIK I

**MIĘDZYKARODOWY KODEKS ZARZĄDZANIA BEZPIECZNĄ EKSPLOATACJĄ STATKÓW I ZAPOBIEGANIA ZANIECZYSZCZANIU (MIĘDZYKARODOWY KODEKS ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM — KODEKS ISM)**

## CZĘŚĆ A — WDROŻENIE

## 1. PRZEPISY OGÓLNE

1.1. **Definicje**1.2. **Cele**1.3. **Zastosowanie**1.4. **Wymagania funkcjonalne systemu zarządzania bezpieczeństwem (SZB)**

## 2. POLITYKA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ŚRODOWISKA

## 3. ODPOWIEDZIALNOŚĆ I UPRAWNIENIA ARMATORA

## 4. OSOBA (OSOBY) WYZNACZONE

## 5. ODPOWIEDZIALNOŚĆ I UPRAWNIENIA KAPITANA

## 6. ŚRODKI I PERSONEL

## 7. OPRAWOWYWANIE PLANÓW DZIAŁAŃ WYKONYWANYCH NA STATKU

## 8. GOTOWOŚĆ W STANACH ZAGROŻENIA

## 9. ZGŁASZANIE I ANALIZA NIEZGODNOŚCI, WYPADKÓW I SYTUACJI NIEBEZPIECZNYCH

## 10. UTRZYMYWANIE STANU STATKU I JEGO WYPOSAŻENIA

## 11. DOKUMENTACJA

## 12. WERYFIKACJA, PRZEGLĄD I OCENA ARMATORSKA

## CZĘŚĆ B — CERTYFIKACJA I WERYFIKACJA

## 13. CERTYFIKACJA I OKRESOWA WERYFIKACJA

## 14. CERTYFIKACJA DLA WYDANIA DOKUMENTÓW TYMCZASOWYCH

## 15. WERYFIKACJA

## 16. FORMY CERTYFIKATÓW

**MIĘDZYNARODOWY KODEKS ZARZĄDZANIA BEZPIECZNĄ EKSPLOATACJĄ STATKÓW I ZAPOBIEGANIA ZANIECZYSZCZANIU (MIĘDZYNARODOWY KODEKS ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM — KODEKS ISM)**

**CZĘŚĆ A — WDROŻENIE**

**1. PRZEPISY OGÓLNE**

**1.1 Definicje**

Do części A i B niniejszego kodeksu zastosowanie mają poniższe definicje:

- 1.1.1. „Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczeństwem (kodeks ISM)” oznacza Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniom przyjęty przez Zgromadzenie, z ewentualnymi późniejszymi zmianami wprowadzonymi przez Organizację.
- 1.1.2. „Armator” oznacza właściciela statku lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę, taką jak zarządca statku lub czarterujący nieobsadzony załogą statek, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i która zobowiązała się tym samym do przejęcia wszystkich obowiązków i odpowiedzialności wynikających z kodeksu.
- 1.1.3. „Administracja” oznacza rząd państwa, do pływania pod banderą którego dany statek posiada prawo.
- 1.1.4. „System zarządzania bezpieczeństwem” oznacza uporządkowany i udokumentowany system pozwalający pracownikom armatora na skuteczną realizację jego polityki bezpieczeństwa i ochrony środowiska.
- 1.1.5. „Dokument zgodności” oznacza dokument wydany armatorowi, który spełnia wymogi niniejszego Kodeksu.
- 1.1.6. „Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem” oznacza dokument wydawany dla statku potwierdzający, że armator oraz kierownictwo statku działają w sposób zgodny z zatwierdzonym systemem zarządzania bezpieczeństwem.
- 1.1.7. „Obiektywny dowód” oznacza informację o charakterze ilościowym lub jakościowym, zapisy lub stwierdzenie faktu odnoszące się do bezpieczeństwa lub też do istnienia lub wdrożenia jakiegokolwiek elementu systemu zarządzania bezpieczeństwem, oparte na spostrzeżeniach, pomiarach lub testach i możliwe do zweryfikowania.
- 1.1.8. „Spostrzeżenie” oznacza stwierdzenie faktu dokonane w trakcie audytu systemu zarządzania bezpieczeństwem, poparte obiektywnymi dowodami.
- 1.1.9. „Niezgodność” oznacza spostrzeżoną sytuację, w której obiektywne dowody wskazują na niespełnienie określonego wymogu.
- 1.1.10. „Duża niezgodność” oznacza możliwe do zidentyfikowania odstępstwo, które stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa personelu lub statku, lub poważnie zagraża środowisku i wymaga niezwłocznego podjęcia działań korygujących oraz wiąże się z brakiem efektywnego i systematycznego wdrażania wymagań Kodeksu.
- 1.1.11. „Data rocznicowa” oznacza dzień i miesiąc każdego kolejnego roku odpowiadające dacie upływu ważności odpowiedniego dokumentu lub certyfikatu.
- 1.1.12. „Konwencja” oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r., z późniejszymi zmianami.

**1.2. Cele**

- 1.2.1 Cele niniejszego Kodeksu to zapewnienie bezpieczeństwa na morzu, zapobieganie nieszczęśliwym wypadkom lub utracie życia oraz unikanie niszczenia środowiska, w szczególności środowiska morskiego, a także mienia.

1.2.2. Celem działań armatora prowadzonych w ramach zarządzania bezpieczeństwem powinno być między innymi:

1.2.2.1. zapewnienie bezpiecznej eksploatacji statku i bezpiecznych warunków pracy;

1.2.2.2. ustanowienie środków zabezpieczających przed wszystkimi określonymi zagrożeniami; i

1.2.2.3. nieustanne doskonalenie umiejętności pracowników zatrudnionych na lądzie i na statkach w zakresie zarządzania bezpieczeństwem, w tym także przygotowanie ich do postępowania w sytuacjach awaryjnych związanych zarówno z bezpieczeństwem, jak i ochroną środowiska.

1.2.3. System zarządzania bezpieczeństwem powinien zapewniać:

1.2.3.1. zgodność z obowiązującymi przepisami i uregulowaniami; oraz

1.2.3.2. uwzględnianie obowiązujących kodeksów, wytycznych i norm zalecanych przez IMO, administrację, towarzystwa klasyfikacyjne oraz organizacje związane z żeglugą.

### 1.3. Zastosowanie

Wymogi niniejszego Kodeksu mogą być stosowane do wszystkich statków.

### 1.4 Wymagania funkcjonalne systemu zarządzania bezpieczeństwem (SZB)

Każdy armator powinien opracować, wdrożyć i utrzymywać system zarządzania bezpieczeństwem (SZB) obejmujący następujące wymagania funkcjonalne:

1.4.1. politykę bezpieczeństwa i ochrony środowiska;

1.4.2. instrukcje i procedury zapewniające bezpieczną eksploatację statków i ochronę środowiska zgodnie z odpowiednim ustawodawstwem międzynarodowym oraz ustawodawstwem państwa bandery;

1.4.3. określone zakresy uprawnień i drogi wzajemnego porozumiewania się pracowników zatrudnionych na lądzie i na statkach oraz porozumiewania się tych pracowników pomiędzy sobą;

1.4.4. procedury zgłaszania wypadków, jak również niezgodności z przepisami niniejszego Kodeksu;

1.4.5. procedury dotyczące działania oraz przygotowania do działania w sytuacjach awaryjnych; i

1.4.6. procedury audytów wewnętrznych oraz przeglądów systemu zarządzania.

## 2. POLITYKA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ŚRODOWISKA

2.1. Armator powinien ustanowić politykę w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska określającą sposób osiągnięcia celów wymienionych w pkt 1.2.

2.2. Armator powinien zapewnić wdrożenie i przestrzeganie polityki na wszystkich poziomach struktury organizacyjnej, zarówno na statku, jak i na lądzie.

## 3. ODPOWIEDZIALNOŚĆ I UPRAWNIENIA ARMATORA

3.1. Jeżeli odpowiedzialność za eksploatację statku spoczywa na podmiocie innym niż jego właściciel, to właściciel statku jest zobowiązany przekazać administracji pełną nazwę i dane podmiotu odpowiedzialnego.

3.2. Armator powinien określić i udokumentować zakres odpowiedzialności, uprawnień i wzajemnych powiązań wszystkich pracowników, którzy wykonują i weryfikują prace związane z bezpieczeństwem i zapobieganiem zanieczyszczeniu lub mające na nie wpływ, a także kierują tymi pracami.

3.3. Armator ponosi odpowiedzialność za zapewnienie odpowiednich środków i organizacyjnego wsparcia z lądu, umożliwiających wyznaczonej osobie lub osobom wywiązywanie się ze swoich obowiązków.

#### 4. OSOBA (OSOBY) WYZNACZONE

W celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji każdego statku i utrzymania łączności między armatorem i załogą statku, każdy armator, stosownie do potrzeb, powinien wyznaczyć osobę lub osoby na łądzie mające bezpośredni dostęp do kierownictwa najwyższego szczebla. Odpowiedzialność i uprawnienia osoby lub osób wyznaczonych powinny obejmować monitoring działań związanych z bezpieczeństwem i zapobieganiem zanieczyszczeniu prowadzonych na każdym statku oraz zapewnianie wykorzystania, w miarę potrzeb, odpowiednich środków oraz wsparcia z lądu.

#### 5. ODPOWIEDZIALNOŚĆ I UPRAWNIENIA KAPITANA

##### 5.1 Armator powinien jasno określić i udokumentować odpowiedzialność kapitana w zakresie:

5.1.1. realizacji polityki armatora w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska;

5.1.2. motywowania załogi do przestrzegania tej polityki;

5.1.3. wydawania właściwych poleceń i instrukcji w sposób jasny i prosty;

5.1.4. kontroli spełniania określonych wymagań; oraz

5.1.5. przeglądu SZB i zgłaszania niezgodności kierownictwu na łądzie.

##### 5.2. Armator powinien zapewnić, aby SZB stosowany na statku zawierał jasne stwierdzenia podkreślające uprawnienia kapitana. Armator powinien przewidzieć w SZB, że kapitan statku posiada nadrzędne uprawnienia i odpowiedzialność za podejmowanie decyzji dotyczących bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu, jak również ma prawo żądać od armatora udzielenia niezbędnej pomocy, jeśli zachodzi taka potrzeba.

#### 6. ŚRODKI I PERSONEL

##### 6.1. Armator powinien zapewnić, aby kapitan statku:

6.1.1. posiadał właściwe kwalifikacje do dowodzenia statkiem;

6.1.2. był w pełni zaznajomiony z SZB armatora; i

6.1.3. otrzymał niezbędne wsparcie umożliwiające mu bezpieczne wypełnianie obowiązków kapitana.

##### 6.2. Armator powinien zapewnić obsadzenie każdego statku marynarzami posiadającymi odpowiednie kwalifikacje i świadectwa oraz spełniającymi wymogi medyczne, zgodnie z wymaganiami krajowymi i międzynarodowymi.

##### 6.3. Armator powinien ustanowić procedury w celu zapewnienia, iż nowozatrudnieni pracownicy i pracownicy przenoszeni na nowe stanowiska związane z bezpieczeństwem i ochroną środowiska zostaną odpowiednio zapoznani ze swoimi obowiązkami.

Instrukcje, które muszą zostać udzielone przed rozpoczęciem rejsu, powinny zostać określone, udokumentowane i wydane.

##### 6.4. Armator powinien zapewnić, aby wszyscy pracownicy objęci armatorskim SZB posiadali należyte zrozumienie odpowiednich regulaminów, regulacji, kodeksów i wytycznych.

##### 6.5. Armator powinien ustanowić i utrzymywać procedury umożliwiające identyfikację wszelkich szkoleń, które mogą być wymagane dla utrzymania SZB, oraz zapewnić, iż szkolenia takie organizowane są dla wszystkich pracowników, których one dotyczą.

##### 6.6. Armator powinien ustanowić procedury, zgodnie z którymi pracownicy zatrudnieni na statku otrzymują odpowiednie informacje dotyczące SZB w języku roboczym lub w językach, które są dla nich zrozumiałe.

- 6.7. Armator powinien zapewnić, aby pracownicy zatrudnieni na statku byli w stanie skutecznie porozumiewać się podczas wykonywania swoich obowiązków związanych z SZB.
7. OPRACOWYWANIE PLANÓW DZIAŁAŃ WYKONYWANYCH NA STATKU
- Armator powinien ustanawiać procedury opracowywania planów i instrukcji, w tym także list kontrolnych, dla realizacji kluczowych działań dotyczących bezpieczeństwa statku i zapobiegania zanieczyszczeniu. Poszczególne zadania powinny zostać zdefiniowane i powierzone wykwalifikowanym pracownikom.
8. GOTOWOŚĆ DO PODJĘCIA DZIAŁAŃ W SYTUACJACH ZAGROŻENIA
- 8.1. Armator powinien ustanowić procedury identyfikowania, opisywania i działania w potencjalnych sytuacjach zagrożenia pojawiających się na statku.
- 8.2. Armator powinien ustanowić programy prowadzenia alarmów ćwiczebnych i szkoleń, mających na celu przygotowanie pracowników do podejmowania działań w sytuacjach zagrożenia.
- 8.3. W SZB powinny zostać przewidziane środki zapewniające organizacji armatora zdolność reagowania w dowolnym momencie na niebezpieczeństwa, wypadki oraz sytuacje zagrożenia, w jakich mogą znaleźć się statki.
9. ZGŁASZANIE I ANALIZY NIEZGODNOŚCI, WYPADKÓW I SYTUACJI ZAGROŻENIA
- 9.1. SZB powinien zawierać procedury zapewniające zgłaszanie amatorowi niezgodności, wypadków i sytuacji zagrożenia oraz ich badanie i analizę w celu podwyższenia bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom.
- 9.2. Armator powinien ustanowić procedury wdrażania działań korygujących.
10. UTRZYMYWANIE STANU STATKU I JEGO WYPOSAŻENIA
- 10.1. Armator powinien ustanowić procedury zapewniające, że statek jest utrzymywany w zgodności z odpowiednimi przepisami unormowaniami oraz wszelkimi ewentualnymi dodatkowymi wymaganiami ustanowionymi przez armatora.
- 10.2. Dążąc do spełnienia tych wymagań armator powinien zapewnić, aby:
- 10.2.1. inspekcje odbywały się w odpowiednich odstępach czasu;
  - 10.2.2. wszelkie niezgodności były zgłaszane z podaniem przyczyn, jeśli są one znane;
  - 10.2.3. były podejmowane odpowiednie działania korygujące; i
  - 10.2.4. były przechowywane zapisy z tych czynności.
- 10.3. Armator powinien ustanowić w SZB procedury identyfikacji wyposażenia i systemów technicznych, których nagłe awarie w działaniu mogą powodować sytuacje zagrożenia. W SZB powinny zostać przewidziane określone środki mające na celu wzrost niezawodności tego wyposażenia lub systemów. Środki te powinny obejmować regularne próby gotowości użycia urządzeń i wyposażenia oraz systemów technicznych, które nie są w ciągłym użyciu.
- 10.4. Inspekcje wymienione w pkt 10.2, jak również środki zaradcze określone w pkt 10.3 powinny być włączone do praktyki eksploatacyjnego utrzymania statku.
11. DOKUMENTACJA
- 11.1. Armator powinien ustanowić i utrzymywać procedury kontroli wszystkich dokumentów i danych, które dotyczą SZB.

- 11.3. Armator powinien zapewnić:
  - 11.3.1. dostęp do ważnej dokumentacji na wszystkich stanowiskach, których ona dotyczy;
  - 11.3.2. sprawdzanie i zatwierdzanie zmian w dokumentach przez uprawniony personel; i
  - 11.3.3. szybkie usuwanie dokumentów nieaktualnych.
- 11.3. Dokumentacja opisująca SZB oraz służąca jego wdrożeniu może zostać określona jako „księga zarządzania bezpieczeństwem”. Dokumentacja powinna być prowadzona w formie uznanej przez armatora za najefektywniejszą. Na pokładzie każdego statku powinna znajdować się pełna dokumentacja dotycząca tego statku.
12. WERYFIKACJA, PRZEGLĄD I OCENA ARMATORSKA
  - 12.1. Armator powinien przeprowadzać wewnętrzne audyty bezpieczeństwa, aby ocenić, czy działania w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu są zgodne z SZB.
  - 12.2. Armator powinien okresowo dokonywać oceny skuteczności SZB, a w razie potrzeby przeprowadzać jego przegląd zgodnie z ustanowionymi przez siebie procedurami.
  - 12.3. Audyty oraz ewentualne działania korygujące powinny być przeprowadzane zgodnie z udokumentowanymi procedurami.
  - 12.5. Personel przeprowadzający audyty powinien być niezależny od badanej przez niego sfery działalności armatora, chyba że jest to niewykonalne z uwagi na wielkość i strukturę przedsiębiorstwa armatora.
  - 12.5. Wyniki audytów i przeglądów powinny być przedstawiane wszystkim pracownikom odpowiedzialnym za dany obszar działalności.
  - 12.6. W związku ze stwierdzonymi niedociągnięciami kierownictwo odpowiedzialne za badane sfery działalności powinno w odpowiednim czasie podejmować działania korygujące.

#### CZĘŚĆ B — CERTYFIKACJA I WERYFIKACJA

13. CERTYFIKACJA I OKRESOWA WERYFIKACJA
  - 13.1. Statek powinien być eksploatowany przez armatora, któremu wydano w odniesieniu do tego statku Dokument zgodności lub Tymczasowy dokument zgodności w sposób zgodny z pkt 14.1.
  - 13.2. Dokument zgodności powinien być wydawany przez administrację, organizację uznaną przez administrację lub, na wniosek administracji, przez inny rząd będący sygnatariuszem Konwencji każdemu armatorowi spełniającemu wymogi niniejszego Kodeksu na okres określony przez administrację, który nie powinien przekroczyć pięciu lat. Dokument taki uznawany jest za dowód zdolności armatora do spełnienia wymogów Kodeksu.
  - 13.3. Dokument zgodności ważny jest wyłącznie dla tych typów statków, które zostały w nim wyraźnie wskazane. Wskazanie takie powinno opierać się na typach statków, na podstawie których dokonano wstępnej weryfikacji. Inne typy statków mogą zostać dodane po zweryfikowaniu zdolności armatora spełnienia wymogów niniejszego Kodeksu mających zastosowanie do tych właśnie typów statków. W tym kontekście, typy statków są identyczne z określonymi w prawidło IX/1 Konwencji.

- 13.4. Ważność Dokumentu zgodności podlega corocznej weryfikacji przez administrację, organizację uznaną przez administrację lub, na żądanie administracji, przez inny rząd będący sygnatariuszem Konwencji, przeprowadzanej w ciągu trzech miesięcy poprzedzających datę rocznicową lub następujących po niej.
- 13.5. Dokument zgodności powinien zostać unieważniony przez administrację lub, na jej żądanie, przez rząd będący sygnatariuszem Konwencji, który wydał ten Dokument, w przypadku gdy nie zostanie skierowany wniosek o coroczną weryfikację, której wymóg zawiera pkt 13.4, lub dowiedzione zostaną duże niezgodności z wymogami niniejszego Kodeksu.
- 13.5.1. W przypadku unieważnienia Dokumentu zgodności powinny zostać unieważnione również wszystkie związane z nim Certyfikaty zarządzania bezpieczeństwem i/lub Tymczasowe certyfikaty zarządzania bezpieczeństwem.
- 13.6. Kopia Dokumentu zgodności powinna znajdować się na statku, aby jego kapitan mógł na żądanie przedstawić go do weryfikacji przez administrację albo uznaną przez nią organizację lub w celu kontroli, o której mowa w prawie IX/6.2 Konwencji. Uwierzytelnienie ani poświadczenie kopii dokumentu nie jest wymagane.
- 13.7. Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem powinien zostać wydany dla danego statku na nie więcej niż pięć lat przez administrację, organizację uznaną przez administrację lub, na żądanie administracji, przez inny rząd będący sygnatariuszem Konwencji. Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem wydawany jest po przeprowadzeniu weryfikacji, czy armator oraz kierownictwo statku działają w sposób zgodny z zatwierdzonym systemem zarządzania bezpieczeństwem. Certyfikat taki uznawany jest za dowód, iż statek spełnia wymogi niniejszego Kodeksu.
- 13.8. Ważność Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem stanowi przedmiot przynajmniej jednej weryfikacji pośredniej przeprowadzanej przez administrację, organizację uznaną przez administrację lub, na żądanie administracji, przez inny rząd będący sygnatariuszem Konwencji. W przypadku gdy przeprowadzona ma zostać tylko jedna weryfikacja pośrednia, zaś okres ważności Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem wynosi pięć lat, powinna ona odbyć się pomiędzy drugą i trzecią datą rocznicową Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem.
- 13.9. Oprócz sytuacji określonej w pkt 13.5.1, Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem powinien zostać unieważniony przez administrację lub, na jej żądanie, przez rząd, który wydał taki Certyfikat, w przypadku, gdy nie zostanie skierowany wniosek o weryfikację pośrednią, przewidzianą w pkt 13.8 lub dowiedzione zostaną duże niezgodności z wymogami niniejszego Kodeksu.
- 13.10. Niezależnie od wymagań określonych w pkt 13.2 i 13.7, w przypadku gdy weryfikacja odnowieniowa zakończona zostanie w ciągu trzech miesięcy poprzedzających datę wygaśnięcia aktualnego Dokumentu zgodności lub Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem, nowy Dokument zgodności lub nowy Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem powinien uzyskać ważność z dniem zakończenia weryfikacji odnowieniowej na okres nie więcej niż pięciu lat od dnia wygaśnięcia istniejącego Dokumentu zgodności lub Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem.
- 13.11. W przypadku gdy weryfikacja odnowieniowa zakończy się wcześniej niż na trzy miesiące przed datą wygaśnięcia aktualnego Dokumentu zgodności lub Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem, nowy Dokument zgodności lub nowy Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem powinien uzyskać ważność z dniem zakończenia weryfikacji odnowieniowej na okres nie dłuższy niż pięć lat od tego dnia.
14. CERTYFIKACJA DLA WYDANIA DOKUMENTÓW TYMCZASOWYCH
- 14.1. Tymczasowy dokument zgodności może zostać wydany w celu ułatwienia wstępnego wdrożenia niniejszego Kodeksu wówczas, gdy:
1. armator jest nowo powstały; lub
  2. do istniejącego Dokumentu zgodności dodano nowe typy statków po sprawdzeniu, czy system zarządzania bezpieczeństwem armatora zgodny jest z celami określonymi w pkt 1.2.3 niniejszego kodeksu, pod warunkiem że armator przedstawi plan wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem w pełni spełniającego wymogi kodeksu podczas okresu ważności Tymczasowego dokumentu zgodności. Tymczasowy dokument zgodności powinien zostać wydany na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy przez administrację, organizację uznaną przez administrację lub, na żądanie administracji, przez inny rząd będący sygnatariuszem Konwencji. Kopia Tymczasowego dokumentu zgodności powinna znajdować się na statku, aby jego kapitan mógł na żądanie przedstawić go do weryfikacji przez administrację albo uznaną przez nią organizację lub w celu kontroli, o której mowa w prawie IX/6.2 Konwencji. Uwierzytelnienie ani poświadczenie kopii Dokumentu nie jest wymagane.



- 14.2. Tymczasowy Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem może zostać wydany:
1. dla nowych statków przy ich dostarczeniu;
  2. gdy armator przejmuje odpowiedzialność za eksploatację statku, który jest nowym statkiem dla tego armatora; lub
  3. gdy statek zmienia banderę.
- Tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem powinien zostać wydany na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy przez administrację lub, na żądanie administracji, przez inny rząd będący sygnatariuszem Konwencji.
- 14.3. W szczególnych przypadkach, administracja lub, na żądanie administracji, rząd będący sygnatariuszem Konwencji może przedłużyć okres ważności Tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem o kolejny okres nie dłuższy niż 6 miesięcy od upływu terminu ważności tego certyfikatu.
- 14.4. Tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem może zostać wydany po sprawdzeniu, czy:
1. Dokument zgodności lub Tymczasowy dokument zgodności jest właściwy dla danego statku;
  2. system zarządzania bezpieczeństwem przewidziany przez armatora dla danego statku zawiera podstawowe elementy niniejszego kodeksu oraz czy był on oceniany podczas audytu przeprowadzonego w celu wydania Dokumentu zgodności lub przedstawiony w celu wydania Tymczasowego dokumentu zgodności;
  3. armator zaplanował przeprowadzenie audytu statku w ciągu najbliższych trzech miesięcy;
  4. kapitan i oficerowie posiadają znajomość systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz planowanych przedsięwzięć związanych z jego wdrożeniem;
  5. instrukcje, które określono jako istotne, zostały dostarczone przed wyjściem statku w morze; i
  6. informacje dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem zostały wydane w języku roboczym lub w językach, które są zrozumiałe dla personelu.
15. WERYFIKACJA
- 15.1. Wszelkie weryfikacje, przewidziane w przepisach niniejszego Kodeksu powinny zostać przeprowadzone w sposób zgodny z procedurami uznanymi przez administrację, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację <sup>(1)</sup>.
16. FORMY CERTYFIKATÓW
- 16.1. Dokument zgodności, Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem, Tymczasowy dokument zgodności i Tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem powinny zostać sporządzone w formie zgodnej ze wzorami określonymi w dodatku do Kodeksu. W przypadku gdy używanym językiem jest język inny niż angielski lub francuski, tekst dokumentu powinien obejmować także przekład na jeden z tych języków.
- 16.2. W uzupełnieniu do wymagań określonych w pkt 13.3, dane dotyczące typów statków, zawarte w Dokumentie zgodności oraz Tymczasowym dokumencie zgodności, mogą być uzupełnione o adnotacje informujące o wszelkich ograniczeniach w eksploatacji statków opisane w systemie zarządzania bezpieczeństwem.

---

<sup>(1)</sup> Patrz: Wytyczne dotyczące wdrażania przez administracje Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem (Kodeksu ISM) przyjęte przez Organizację rezolucją A. 913(22).

## Dodatek

**Wzory Dokumentu zgodności, Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem, Tymczasowego dokumentu zgodności  
oraz Tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem**

## DOKUMENT ZGODNOŚCI

(Pieczęć urzędowa)

(Państwo)

Certyfikat nr

Wydany na mocy przepisów MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r., z późniejszymi zmianami

Z upoważnienia Rządu .....

(nazwa państwa)

przez .....

(uprawniona osoba lub organizacja)

Nazwa i adres armatora:

.....

.....

(patrz: pkt 1.1.2 Kodeksu ISM)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE system zarządzania bezpieczeństwem armatora został poddany audytowi i jest on zgodny z wymogami Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniu (Kodeksu ISM) dla wymienionych poniżej typów statków (niepotrzebne skreślić):

Stątek pasażerski

Pasażerska jednostka szybka

Towarowa jednostka szybka

Masowiec

Tankowiec

Chemikaliowiec

Gazowiec

Ruchoma platforma wiertnicza

Inny statek towarowy

Niniejszy Dokument zgodności zachowuje ważność do dnia ....., z zastrzeżeniem okresowych weryfikacji.

Państwo wydające .....

(miejsce wydania dokumentu)

Data wydania: .....

(Pieczęć lub stempel organu wydającego)

(Podpis osoby uprawnionej wydającej dokument)

Certyfikat nr

## POTWIERDZENIE ROCZNE

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE w wyniku okresowej weryfikacji przeprowadzonej zgodnie z prawidłem IX/6.1 Konwencji oraz pkt 13.4 Kodeksu ISM, stwierdzono, iż system zarządzania bezpieczeństwem spełnia wymogi Kodeksu ISM.

I POTWIERDZENIE ROCZNE

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

II POTWIERDZENIE ROCZNE

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

III POTWIERDZENIE ROCZNE

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

IV POTWIERDZENIE ROCZNE

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

## CERTYFIKAT ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

*(Pieczęć urzędowa)**(Państwo)*

Certyfikat nr

Wydany na mocy przepisów

MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r., z późniejszymi zmianami

Z upoważnienia Rządu .....  
*(nazwa państwa)*przez .....  
*(uprawniona osoba lub organizacja)*

Nazwa statku: .....

Numer lub litery identyfikacyjne: .....

Port macierzysty: .....

Typ statku (\*): .....

Pojemność brutto: .....

Numer IMO: .....

Nazwa i adres armatora: .....  
*(patrz: pkt 1.1.2 Kodeksu ISM)*

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE system zarządzania bezpieczeństwem armatora został poddany audytowi i jest on zgodny z wymogami Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniu (Kodeksu ISM) w następstwie weryfikacji, czy Dokument zgodności tego armatora obowiązuje dla tego typu statku.

Niniejszy Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem zachowuje ważność do dnia..., z zastrzeżeniem przeprowadzania okresowych weryfikacji oraz zachowania ważności przez Dokument zgodności.

Wydano w .....  
*(miejsce wydania dokumentu)*

Data wydania .....

*(Pieczęć lub stempel organu wydającego)**(Podpis osoby uprawnionej wydającej certyfikat)*

(\*) Należy wpisać jeden z następujących typów statków: statek pasażerski; pasażerska jednostka szybka; towarowa jednostka szybka; masowiec; tankowiec; chemikaliowiec; gazowiec; ruchoma platforma wiertnicza; inny statek towarowy.

Certyfikat nr

## POTWIERDZENIE POŚREDNIE ORAZ DODATKOWE POTWIERDZENIE (JEŻELI JEST WYMAGANE)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE w wyniku okresowej weryfikacji przeprowadzonej zgodnie z prawidłem IX/6.1 Konwencji oraz pkt 13,8 Kodeksu ISM, stwierdzono, iż system zarządzania bezpieczeństwem spełnia wymogi Kodeksu ISM.

POTWIERDZENIE POŚREDNIE (do realizacji pomiędzy drugą i trzecią datą rocznicową)

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

DODATKOWE POTWIERDZENIE (\*)

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

DODATKOWE POTWIERDZENIE (\*)

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

DODATKOWE POTWIERDZENIE (\*)

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

(\*) Jeśli dotyczy. Patrz: pkt 3.4.1 Wytycznych dotyczących wdrażania przez administracje Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem (Kodeksu ISM) (rezolucja A.913(22)).

## TYMCZASOWY DOKUMENT ZGODNOŚCI

*(Pieczęć urzędowa)**(Państwo)*

Certyfikat nr

Wydany na mocy przepisów

MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r., z późniejszymi zmianami

Z upoważnienia Rządu .....

*(nazwa państwa)*

przez .....

*(uprawniona osoba lub organizacja)*

Nazwa i adres armatora:

.....

.....

*(patrz: pkt 1.1.2 Kodeksu ISM)*

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE system zarządzania bezpieczeństwem armatora został uznany za zgodny z celami określonymi w pkt 1.2.3 Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniu (Kodeksu ISM) dla wymienionych poniżej typów statków (niepotrzebne skreślić):

Stątek pasażerski

Pasażerska jednostka szybka

Towarowa jednostka szybka

Masowiec

Tankowiec

Chemikaliowiec

Gazowiec

Ruchoma platforma wiertnicza

Inny statek towarowy

Niniejszy Tymczasowy dokument zgodności zachowuje ważność do:

Wydano w: .....

*(Miejsce wydania dokumentu)*

Data wydania: .....

*(Pieczęć lub stempel organu wydającego)**(Podpis osoby uprawnionej wydającej dokument)*

## TYMCZASOWY CERTYFIKAT ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

*(Pieczęć urzędowa)**(Państwo)*

Certyfikat nr

Wydany na mocy przepisów

MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r., z późniejszymi zmianami

Z upoważnienia Rządu .....  
*(nazwa państwa)*przez .....  
*(uprawniona osoba lub organizacja)*

Nazwa statku: .....

Numer lub litery identyfikacyjne: .....

Port macierzysty: .....

Typ statku (\*): .....

Pojemność brutto: .....

Numer IMO: .....

Nazwa i adres armatora: .....  
*(patrz: pkt 1.1.2 Kodeksu ISM)*

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE wymogi pkt 14.4 Kodeksu ISM zostały spełnione, a Dokument zgodności / Tymczasowy dokument zgodności (\*\*) armatora jest odpowiedni dla tego statku.

Niniejszy Tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem zachowuje ważność do..... z zastrzeżeniem zachowania ważności przez Dokument zgodności / Tymczasowy dokument zgodności (\*\*).

Wydano w .....  
*(miejsce wydania dokumentu)*

Data wydania: .....

*(Pieczęć lub stempel organu wydającego dokument)**(Podpis osoby uprawnionej wydającej certyfikat)*

(\*) Należy wpisać jeden z następujących typów statków: statek pasażerski; pasażerska jednostka szybka; towarowa jednostka szybka; masowiec; tankowiec; chemikaliowiec; gazowiec; ruchoma platforma wiertnicza; inny statek towarowy.

(\*\*) Niepotrzebne skreślić.

Certyfikat nr

Ważność niniejszego Tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem ulega przedłużeniu do

Data prolongaty: .....

*(Pieczęć lub stempel organu wydającego)*

*(Podpis osoby uprawnionej przedłużającej ważność dokumentu)*

\_\_\_\_\_



## ZAŁĄCZNIK II

**PRZEPISY ADMINISTRACYJNE DOTYCZĄCE WDROŻENIA PRZEPISÓW MIĘDZYNARODOWEGO  
KODEKSU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM (KODEKSU ISM)**

## CZĘŚĆ A PRZEPISY OGÓLNE

## CZĘŚĆ B CERTYFIKACJA I STANDARDY

2. PROCES CERTYFIKACJI
3. STANDARDY ZARZĄDZANIA
4. STANDARDY KWALIFIKACJI
5. FORMY DOKUMENTU ZGODNOŚCI I CERTYFIKATU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

## CZĘŚĆ A — PRZEPISY OGÓLNE

- 1.1. Podczas przeprowadzania zadań związanych z weryfikacją i certyfikacją przewidzianych w przepisach Kodeksu ISM dla statków wchodzących w zakres niniejszego rozporządzenia, Państwa Członkowskie przestrzegają wymogów i norm określonych w Części B niniejszego tytułu.
- 1.2. Ponadto Państwa Członkowskie uwzględniają odpowiednio przepisy Znowelizowanych wytycznych w sprawie wdrażania przez administracje Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem (Kodeksu ISM), przyjętych przez IMO rezolucją A.913 (22) z dnia 29 listopada 2001 r., o ile nie zostały one objęte przepisami Części B niniejszego tytułu.

## CZĘŚĆ B — CERTYFIKACJA I STANDARDY

2. PROCES CERTYFIKACJI
  - 2.1. Proces certyfikacji służący wydaniu Dokumentu zgodności dla armatora oraz Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem dla każdego statku realizowany jest z uwzględnieniem poniższych przepisów.
  - 2.2. Proces certyfikacji obejmuje zwykle następujące kroki:
    1. weryfikację wstępną;
    2. weryfikację roczną lub pośrednią;
    3. weryfikację odnowieniową; oraz
    4. weryfikację dodatkową.Weryfikacje te przeprowadzane są na wniosek armatora przedkładany administracji lub uznanej organizacji działającej w jej imieniu.
  - 2.3. Wymienione powyżej weryfikacje obejmują audyt systemu zarządzania bezpieczeństwem.
  - 2.4. Do przeprowadzenia audytu wyznacza się audytora wiodącego, a w razie potrzeby zespół audytorów.
  - 2.5. Wyznaczony główny audytor kontaktuje się z armatorem i sporządza plan audytu.
  - 2.6. Raport z audytu opracowywany jest pod kierunkiem audytora wiodącego, który odpowiada za jego precyzyjność i kompletność.
  - 2.7. Raport z audytu zawiera plan audytu, dane identyfikacyjne członków zespołu audytorów, dane identyfikacyjne armatora, zapisy wszelkich spostrzeżeń oraz niezgodności i spostrzeżeń dotyczących skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem w realizacji określonych celów.

### 3. STANDARDY ZARZĄDZANIA

- 3.1. Audytorzy lub członkowie zespołu audytorów dokonujący weryfikacji zgodności z wymogami Kodeksu ISM posiadają odpowiednie kwalifikacje w zakresie:
1. stwierdzania zgodności z przepisami i uregulowaniami, w tym certyfikacji marynarzy dla każdego typu statku eksploatowanego przez armatora;
  2. działań związanych z zatwierdzaniem, inspekcją i certyfikacją w odniesieniu do certyfikatów morskich;
  3. zadań, które muszą zostać uwzględnione w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem, zgodnie z wymogami Kodeksu ISM; i
  4. praktycznego doświadczenia związanego z eksploatacją statków.
- 3.2. Podczas przeprowadzania weryfikacji zgodności z przepisami Kodeksu ISM należy zapewnić, iż nie występuje zależność pomiędzy osobami świadczącymi usługi doradcze oraz osobami zaangażowanymi w procedurę certyfikacyjną.

### 4. STANDARDY KWALIFIKACJI

- 4.1. Podstawowe kwalifikacje niezbędne do przeprowadzenia weryfikacji.
- 4.1.1. Personel, który ma wziąć udział w procesie weryfikacji zgodności z wymogami Kodeksu ISM, spełnia minimalne kryteria dla inspektorów określone w części 2 załącznika VII do dyrektywy 95/21/WE.
- 4.1.2. Personel ten został poddany szkoleniu mającemu na celu zapewnienie mu odpowiednich kwalifikacji i umiejętności do przeprowadzenia weryfikacji zgodności z wymogami Kodeksu ISM, w szczególności w zakresie:
- a) znajomości i zrozumienia Kodeksu ISM;
  - b) obowiązujących przepisów i uregulowań;
  - c) zadań, które według Kodeksu ISM armatorzy powinni brać pod uwagę;
  - d) technik oceny wykorzystywanych podczas badania, zadawania pytań, oceny i sprawozdawczości;
  - e) technicznych lub operacyjnych aspektów zarządzania bezpieczeństwem;
  - f) podstawowej znajomości zagadnień żeglugi i czynności wykonywanych na pokładach statków; i
  - g) uczestnictwa w co najmniej jednym audycie systemu zarządzania związanego z żeglugą morską.
- 4.2. Kwalifikacje potrzebne do weryfikacji wstępnej i odnowieniowej
- 4.2.1. W celu dokonania pełnej oceny w zakresie spełniania przez armatora lub poszczególne typy statków wymogów Kodeksu ISM, oprócz podstawowych kwalifikacji wymienionych powyżej, pracownicy, którzy mają przeprowadzić weryfikacje wstępne lub odnowieniowe dla potrzeb wydania Dokumentu zgodności oraz Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem, muszą posiadać kwalifikacje umożliwiające:
- a) określenie, czy elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem (SZB) są zgodne z wymogami Kodeksu ISM;
  - b) określenie skuteczności SZB armatora lub poszczególnych typów statków w celu zapewnienia zgodności z przepisami i uregulowaniami, potwierdzonej w dokumentacji kontroli ustawowych i klasyfikacyjnych;
  - c) ocenę skuteczności SZB w zapewnianiu zgodności z innymi przepisami i uregulowaniami nieobjętymi nadzorem konwencyjnym lub klasyfikacyjnym, oraz w umożliwieniu weryfikacji zgodności z tymi regulaminami i regulacjami; i
  - d) ocenę, czy uwzględnione zostały zasady bezpiecznego postępowania zalecane przez IMO, administrację, towarzystwa klasyfikacyjne i organizacje żeglugi.
- 4.2.2. Wspomniany poziom kwalifikacji może zostać osiągnięty przez zespoły, które łącznie posiadają wszystkie z nich.

5. FORMY DOKUMENTÓW ZGODNOŚCI I CERTYFIKATÓW ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

W przypadku gdy statki eksploatowane są wyłącznie w Państwie Członkowskim, Państwa Członkowskie korzystają z formularzy załączonych do Kodeksu ISM lub Dokumentu zgodności, Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem, Tymczasowego dokumentu zgodności oraz Tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem sporządzonych na formularzach przedstawionych poniżej.

W przypadku odstępstwa przyznanego na podstawie art. 7 ust. 1 i, w odpowiednich przypadkach, art. 7 ust. 2, wydany certyfikat różni się od certyfikatu opisanego powyżej i wyraźnie informuje o przyznaniu odstępstwa zgodnie z art. 7 ust. 1 i, w odpowiednich przypadkach, art. 7 ust. 2, oraz zawiera obowiązujące ograniczenia operacyjne.

## DOKUMENT ZGODNOŚCI

*(Pieczęć urzędowa)**(Państwo)*

Certyfikat nr

Wydany na mocy przepisów [MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r., z późniejszymi zmianami oraz] (\*) rozporządzenia Rady (WE) nr .../... w sprawie wdrożenia w obrębie Wspólnoty Kodeksu ISM

Z upoważnienia Rządu .....  
*(nazwa państwa)*

przez .....  
*(uprawniona osoba lub organizacja)*

Nazwa i adres armatora

.....  
 .....

*(patrz: pkt 1.1.2 części A załącznika I do rozporządzenia (WE) nr .../...) (\*)*

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE system zarządzania bezpieczeństwem armatora został poddany audytowi i jest on zgodny z wymogami Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniu (Kodeksu ISM) dla wymienionych poniżej typów statków (niepotrzebne skreślić):

Stątek pasażerski

Pasażerska jednostka szybka

Towarowa jednostka szybka

Masowiec

Tankowiec

Chemikaliowiec

Gazowiec

Ruchoma platforma wiertnicza

Inny statek towarowy

Prom pasażerski typu ro-ro

Niniejszy Dokument zgodności zachowuje ważność do....., z zastrzeżeniem okresowych weryfikacji.

Wydano w .....  
*(miejsce wydania dokumentu)*

Data wydania .....

*(Pieczęć lub stempel organu wydającego dokument)**(Podpis osoby uprawnionej wydającej dokument)*

(\*) Można skreślić w przypadku statków wykonujących wyłącznie rejsy w obrębie jednego Państwa Członkowskiego.

Certyfikat nr

## POTWIERDZENIE ROCZNE

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE w wyniku okresowej weryfikacji przeprowadzonej zgodnie z [prawidłem IX/6.1 Konwencji i pkt 13.4 Kodeksu ISM oraz] (\*) art. 6 rozporządzenia (WE) nr .../... w sprawie wdrożenia w obrębie Wspólnoty Kodeksu ISM stwierdzono, iż system zarządzania bezpieczeństwem spełnia wymogi Kodeksu ISM.

I POTWIERDZENIE ROCZNE

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

II POTWIERDZENIE ROCZNE

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

III POTWIERDZENIE ROCZNE

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

IV POTWIERDZENIE ROCZNE

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

(\*) Można skreślić w przypadku statków wykonujących wyłącznie rejsy w obrębie jednego Państwa Członkowskiego

## CERTYFIKAT ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

(Pieczęć urzędowa)

(Państwo)

Certyfikat nr

Wydany na mocy przepisów [MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r., z późniejszymi zmianami oraz] (\*) rozporządzenia (WE) nr .../... w sprawie wdrożenia w obrębie Wspólnoty Kodeksu ISM

Z upoważnienia Rządu.....  
(nazwa państwa)

przez.....  
(uprawniona osoba lub organizacja)

Nazwa statku: .....

Numer lub litery identyfikacyjne: .....

Port macierzysty: .....

Typ statku (\*\*): .....

Pojemność brutto: .....

Numer IMO: .....

Nazwa i adres armatora: .....  
(patrz: pkt 1.1.2 części A załącznika I do rozporządzenia (WE) nr .../...)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE system zarządzania bezpieczeństwem armatora został poddany audytowi i jest on zgodny z wymogami Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniu (Kodeksu ISM) w następstwie weryfikacji, czy Dokument zgodności tego armatora obowiązuje dla tego typu statku.

Niniejszy Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem zachowuje ważność do ....., z zastrzeżeniem przeprowadzania okresowych weryfikacji oraz zachowania ważności przez Dokument zgodności.

Wydano w.....  
(miejsce wydania dokumentu)

Data wydania: .....

(Pieczęć lub stempel organu wydającego)

(Podpis osoby uprawnionej wydającej certyfikat)

(\*) Można skreślić w przypadku statków wykonujących wyłącznie rejsy w obrębie jednego Państwa Członkowskiego.

(\*\*) Należy wpisać jeden z następujących typów statków: statek pasażerski, pasażerska jednostka szybka, towarowa jednostka szybka, masowiec, tankowiec, chemikaliowiec, gazowiec, ruchoma platforma wiertnicza, inny statek towarowy, prom pasażerski typu ro-ro.

Certyfikat nr

## POTWIERDZENIE POŚREDNIE ORAZ DODATKOWE POTWIERDZENIE (JEŻELI JEST WYMAGANE)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE w wyniku okresowej weryfikacji przeprowadzonej zgodnie z [prawidłem IX/6.1 Konwencji i pkt 13.8 Kodeksu ISM oraz] (\*) art. 6 rozporządzenia (WE) nr .../... w sprawie wdrożenia w obrębie Wspólnoty Kodeksu ISM stwierdzono, iż system zarządzania bezpieczeństwem spełnia wymogi Kodeksu ISM.

POTWIERDZENIE POŚREDNIE  
(do realizacji pomiędzy drugą i trzecią datą rocznicową)

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

DODATKOWE POTWIERDZENIE (\*\*)

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

DODATKOWE POTWIERDZENIE (\*\*)

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

DODATKOWE POTWIERDZENIE (\*\*)

Podpis: .....  
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

(\*) Można skreślić w przypadku statków wykonujących wyłącznie rejsy w obrębie jednego Państwa Członkowskiego

(\*\*) Jeśli dotyczy. Patrz: pkt 13.8 Kodeksu ISM oraz pkt 3.4.1 Wytucznych dotyczących wdrażania przez administracje Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem (Kodeksu ISM) (rezolucja A.913(22)).

## TYMCZASOWY DOKUMENT ZGODNOŚCI

(Pieczęć urzędowa)

(Państwo)

Certyfikat nr

Wydany na mocy przepisów [MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r., z późniejszymi zmianami oraz (\*) rozporządzenia (WE) nr .../... w sprawie wdrożenia w obrębie Wspólnoty Kodeksu ISM

Z upoważnienia Rządu.....  
(nazwa państwa)

przez.....  
(uprawniona osoba lub organizacja)

Nazwa i adres armatora

.....  
.....  
(patrz: pkt 1.1.2 części A załącznika I do rozporządzenia (WE) nr .../...)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE system zarządzania bezpieczeństwem armatora został uznany za zgodny z celami określonymi w pkt 1.2.3 części A załącznika I do rozporządzenia (WE) nr .../... dla wymienionych poniżej typów statków (niepotrzebne skreślić):

Starek pasażerski

Pasażerska jednostka szybka

Towarowa jednostka szybka

Masowiec

Tankowiec

Chemikaliowiec

Gazowiec

Ruchoma platforma wiertnicza

Inny statek towarowy

Prom pasażerski typu ro-ro

Niniejszy Tymczasowy dokument zgodności zachowuje ważność do .....

Wydano w.....  
(miejsce wydania dokumentu)

Data wydania: .....

(Pieczęć lub stempel organu wydającego)

(Podpis osoby uprawnionej wydającej dokument)

(\*) Można skreślić w przypadku statków wykonujących wyłącznie rejsy w obrębie jednego Państwa Członkowskiego.



## TYMCZASOWY CERTYFIKAT ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

(Pieczęć urzędowa)

(Państwo)

Certyfikat nr

Wydany na mocy przepisów [MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r., z późniejszymi zmianami oraz] (\*) rozporządzenia (WE) nr .../... w sprawie wdrożenia w obrębie Wspólnoty Kodeksu ISM

Z upoważnienia Rządu.....  
(nazwa państwa)

przez.....  
(uprawniona osoba lub organizacja)

Nazwa statku: .....

Numer lub litery identyfikacyjne:.....

Port macierzysty: .....

Typ statku (\*\*): .....

Pojemność brutto: .....

Numer IMO: .....

Nazwa i adres armatora: .....  
(patrz: pkt 1.1.2 części A załącznika I do rozporządzenia (WE) nr .../...)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE wymogi pkt 14.4 części A załącznika I do rozporządzenia (WE) nr .../... zostały spełnione, a Dokument zgodności / Tymczasowy dokument zgodności (\*\*\*) armatora jest odpowiedni dla tego statku.

Niniejszy Tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem zachowuje ważność do ..... z zastrzeżeniem zachowania ważności przez Dokument zgodności / Tymczasowy dokument zgodności (\*\*\*) .....

Wydano w: .....  
(miejsce wydania dokumentu)

Data wydania: .....

(Pieczęć lub stempel organu wydającego)

(Podpis osoby uprawnionej wydającej certyfikat)

(\*) Można skreślić w przypadku statków wykonujących wyłącznie rejsy w obrębie jednego Państwa Członkowskiego.

(\*\*) Należy wpisać jeden z następujących typów statków: statek pasażerski, pasażerska jednostka szybka, towarowa jednostka szybka, masowiec, tankowiec, chemikaliowiec, gazowiec, ruchoma platforma wiertnicza, inny statek towarowy, prom pasażerski typu ro-ro.

(\*\*\*) Niepotrzebne skreślić.

Certyfikat nr

Ważność niniejszego Tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem ulega przedłużeniu do:

Data prolongaty .....

*(Pieczęć lub stempel organu wydającego)*

*(Podpis osoby uprawnionej przedłużającej ważność dokumentu)*

\_\_\_\_\_

## UZASADNIENIE RADY

### I. WPROWADZENIE

W ramach procedury kodecycji (art. 251/TWE), Rada osiągnęła w dniu 9 grudnia 2004 r. polityczne porozumienie co do projektu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem (Kodeks ISM) <sup>(1)</sup>. Po analizie prawnej i językowej Rada przyjęła wspólne stanowisko w dniu 18 lipca 2005 r.

W dniu 10 marca 2004 r. Parlament Europejski uzgodnił w pierwszym czytaniu swoją opinię o zatwierdzeniu wniosku Komisji bez poprawek <sup>(2)</sup>. Przyjmując swoje stanowisko, Rada uwzględniła opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego. <sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup>

Celem niniejszego rozporządzenia jest zastąpienie i rozszerzenie rozporządzenia Rady (WE) nr 3051/95 w celu podniesienia poziomu zarządzania bezpieczeństwem, bezpiecznej eksploatacji oraz zapobiegania zanieczyszczeniom. Przepisy Kodeksu ISM są stosowane w odniesieniu do wszystkich statków pływających pod banderą Państwa Członkowskiego, odbywających rejsy międzynarodowe i krajowe, oraz wszystkich statków podlegających konwencji SOLAS, odbywających wyłącznie rejsy krajowe lub eksploatowanych w ramach żeglugi regularnej na trasach z i do portów Państw Członkowskich.

### II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) przyjęła Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniom, tzw. „Kodeks ISM”, w 1993 r. jako część Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) w celu promowania rozwoju powszechnej kultury bezpieczeństwa oraz świadomości w zakresie ochrony środowiska wśród załóg oraz armatorów eksploatujących statki. Dostarcza on wytycznych w zakresie zarządzania i eksploatacji statków przez armatorów.

W reakcji na tragiczny wypadek promu Estonia Wspólnota przyspieszyła wdrożenie Kodeksu ISM poprzez przyjęcie rozporządzenia (WE) nr 3051/95 mającego zastosowanie do promów pasażerskich typu ro-ro odbywających rejsy międzynarodowe i krajowe w obrębie Wspólnoty.

Rada popiera zasady określone we wniosku Komisji przedstawionym w grudniu 2003 r. w celu zastąpienia rozporządzenia (WE) nr 3051/95 nowym tekstem zobowiązującym wszystkich armatorów oraz statki objęte rozdziałem IX konwencji SOLAS do stosowania Kodeksu ISM, uwzględniając również fakt, że w 2002 r. Kodeks stał się obowiązujący na szczeblu międzynarodowym. Podziela opinię, iż nowe rozporządzenie ułatwi prawidłowe, ścisłe i zharmonizowane wdrożenie Kodeksu we wszystkich Państwach Członkowskich.

Aby w odpowiedni sposób odzwierciedlić przepisy międzynarodowe, Rada uznała za niezbędne wyjście poza wniosek Komisji zgodnie z poniższym.

Rada zgadza się, że następnym logicznym krokiem powinno być objęcie zakresem rozporządzenia także statków odbywających rejsy krajowe pod banderą Państwa Członkowskiego oraz statków, bez względu na banderę, odbywających wyłącznie rejsy krajowe lub eksploatowanych w ramach żeglugi regularnej na trasach z i do portów Państw Członkowskich. W celu zachowania proporcjonalności, z zakresu rozporządzenia wyłączone są statki pasażerskie inne niż promy pasażerskie typu ro-ro, eksploatowane w odległości mniejszej niż 5 mil od linii brzegowej, jak również, zgodnie z Kodeksem ISM, statki towarowe oraz ruchome platformy wiertnicze o pojemności brutto mniejszej niż 500.

W celu zapewnienia jasnego i precyzyjnego ustawodawstwa, definicje zostały uzupełnione, a w odpowiednich przypadkach uzgodnione z istniejącymi instrumentami międzynarodowymi, z uwzględnieniem jednostek szybkich, pasażerskich statków zanurzalnych, promów pasażerskich typu ro-ro oraz ruchomych platform wiertniczych, jak również szczegółów dotyczących pomierzenia pojemności brutto.

<sup>(1)</sup> Komisja przedstawiła swój wniosek dnia 11 grudnia 2003 r.

<sup>(2)</sup> C 102 E z 28.4.2004, str. 565.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 302 z 7.12.2004, str. 20.

<sup>(4)</sup> Komitet Regionów nie przedstawił opinii.

Rada wyraża przekonanie, że ustawodawstwo wspólnotowe wdrażające międzynarodowe instrumenty prawne powinno być w jak największym stopniu uzgodnione z tymi instrumentami. A zatem przepisy dotyczące ważności dokumentów wydawanych statkom i eksploatującym je armatorom (Dokument zgodności, Tymczasowy dokument zgodności, Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem, Tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem) powinny być zgodne z przepisami Kodeksu ISM i przewidywać ważność przez okres pięciu lat od daty wydania.

Zgodnie z zasadą przestrzegania Kodeksu ISM, dokumenty powinny być akceptowane przez Państwa Członkowskie, jeśli są wydane przez administrację jakiegokolwiek innego Państwa Członkowskiego lub, w imieniu tej administracji, przez instytucję uznaną zgodnie z dyrektywą 94/57/WE, lub jeśli są wydane przez administrację państw trzecich lub w ich imieniu. W tym drugim przypadku, w odniesieniu do statków odbywających rejsy w ramach żeglugi regularnej, Państwa Członkowskie powinny zweryfikować, za pomocą stosownych środków, zgodność tych dokumentów z Kodeksem ISM.

Zdaniem Rady, rozszerzenie zakresu rozporządzenia na rejsy krajowe powoduje potrzebę uwzględnienia faktu, że sytuacja w każdym Państwie Członkowskim może być inna. Stąd rozporządzenie zapewnia ewentualny system odstępstw w przypadku, gdy Państwo Członkowskie uzna za trudne zastosowanie się przez armatorów do konkretnych punktów Kodeksu ISM dotyczących niektórych statków lub kategorii statków odbywających wyłącznie rejsy krajowe w tym Państwie Członkowskim. Zgodnie z tą procedurą odstępstwa, zainteresowane Państwo Członkowskie powinno zastosować środki zapewniające równoważne osiągnięcie celów kodeksu, powiadomić Komisję o odstępstwie i planowanych środkach oraz upublicznić przyjęte środki. W konsekwencji, w przypadku odstępstwa, certyfikat wydany statkowi lub armatorowi będzie inny niż formularze znajdujące się w załącznikach I i II do rozporządzenia, będzie jasno wskazywać, że przyznano odstępstwo zgodnie z rozporządzeniem oraz obejmować właściwe ograniczenia eksploatacyjne.

Wspólne stanowisko zawiera też pewną liczbę zmian, głównie o charakterze technicznym, które są niezbędne w celu uzgodnienia nowego tekstu z istniejącym ustawodawstwem wspólnotowym.

---