

Dziennik Urzędowy

L 131

Unii Europejskiej



Wydanie polskie

Legislacja

Tom 52

28 maja 2009

Spis treści

I Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 390/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniające wspólne instrukcje konsularne dla misji dyplomatycznych i urzędów konsularnych dotyczące wiz w związku z wprowadzeniem danych biometrycznych oraz zmieniające przepisy dotyczące systemu przyjmowania i przetwarzania wniosków wizowych 1
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach ⁽¹⁾ 11
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków ⁽¹⁾ 24

DYREKTYWY

- ★ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich ⁽¹⁾ 47
- ★ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu ⁽¹⁾ 57

Cena: 26 EUR

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

(Ciąg dalszy na następnej stronie)

PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

- ★ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków ⁽¹⁾ 101

- ★ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ 114

- ★ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich ⁽¹⁾ 128

- ★ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery ⁽¹⁾ 132



⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

I

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 390/2009

z dnia 23 kwietnia 2009 r.

zmieniające wspólne instrukcje konsularne dla misji dyplomatycznych i urzędów konsularnych dotyczące wiz w związku z wprowadzeniem danych biometrycznych oraz zmieniające przepisy dotyczące systemu przyjmowania i przetwarzania wniosków wizowych

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 62 ust. 2 lit. b) ppkt (ii),

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Inspektora Ochrony Danych ⁽¹⁾,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu zapewnienia rzetelnej kontroli i identyfikacji osób ubiegających się o wizy konieczne jest przetwarzanie danych biometrycznych w systemie informacji wizowej (VIS) ustanowionym na mocy decyzji Rady 2004/512/WE ⁽³⁾ oraz utworzenie ram prawnych regulujących pobieranie tych identyfikatorów biometrycznych. Ponadto wprowadzenie w życie VIS wymaga nowych rozwiązań dotyczących organizacji przyjmowania wniosków wizowych.
- (2) Włączenie identyfikatorów biometrycznych do VIS jest ważnym krokiem ku wykorzystywaniu nowych elementów, dzięki którym powiązanie posiadacza wizy z paszportem będzie bardziej wiarygodne i pozwoli zapobiec wykorzystywaniu fałszywych tożsamości.

Dlatego jednym z podstawowych warunków wydania wizy połączonego z rejestracją identyfikatorów biometrycznych w VIS powinno być osobiste stawiennictwo osoby ubiegającej się o wizę — przynajmniej gdy składa ona wniosek po raz pierwszy.

- (3) Wyboru identyfikatorów biometrycznych dokonano w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 767/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie Wizowego Systemu Informacyjnego (VIS) oraz wymiany danych pomiędzy państwami członkowskimi na temat wiz krótkoterminowych („rozporządzenie w sprawie VIS”) ⁽⁴⁾.
- (4) Niniejsze rozporządzenie określa normy regulujące pobieranie tych identyfikatorów biometrycznych, odwołując się do stosownych przepisów Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego („ICAO”). Dla zapewnienia interoperacyjności nie są konieczne żadne inne specyfikacje techniczne.
- (5) Wszelkie dokumenty, dane lub identyfikatory biometryczne otrzymane przez państwo członkowskie w toku przetwarzania wniosku wizowego uznawane są za dokumenty konsularne zgodnie z Konwencją wiedeńską o stosunkach konsularnych z dnia 24 kwietnia 1963 r. i traktowane są w odpowiedni sposób.
- (6) W celu ułatwienia rejestracji osób ubiegających się o wizę oraz obniżenia kosztów ponoszonych przez państwa członkowskie należy, oprócz istniejących ram systemu reprezentacji, przewidzieć nowe rozwiązania organizacyjne. Przede wszystkim do wspólnych instrukcji konsularnych dla misji dyplomatycznych i urzędów konsularnych dotyczących wiz ⁽⁵⁾ należy dodać szczególną formę reprezentacji, ograniczoną do odbioru wniosków wizowych oraz pobierania identyfikatorów biometrycznych.

⁽¹⁾ Dz.U. C 321 z 29.12.2006, s. 38.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 10 lipca 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 5 marca 2009 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 25 marca 2009 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

⁽³⁾ Dz.U. L 213 z 15.6.2004, s. 5.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 60.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 326 z 22.12.2005, s. 1.

- (7) Należy wprowadzić inne możliwości, takie jak kolokalizacja, wspólne ośrodki przyjmowania wniosków, konsultacje honorowi oraz współpraca z usługodawcami zewnętrznymi. Należy stworzyć odpowiednie ramy prawne obejmujące te możliwości, uwzględniając zwłaszcza kwestie ochrony danych. Państwa członkowskie powinny określić, zgodnie z warunkami określonymi w tych ramach prawnych, strukturę organizacyjną, jaką będą stosować w poszczególnych krajach trzecich. Szczegółowe informacje dotyczące tych struktur powinna publikować Komisja.
- (8) Organizując współpracę, państwa członkowskie powinny zapewnić, aby osoby ubiegające się o wizę były kierowane do państwa członkowskiego odpowiedzialnego za rozpatrzenie ich wniosków.
- (9) Konieczne jest stworzenie przepisów na wypadek sytuacji, w których państwa członkowskie postanowią – dla uproszczenia procedury – współpracować z usługodawcą zewnętrznym w zakresie przyjmowania wniosków wizowych. Decyzja taka może zostać podjęta, jeżeli w świetle szczególnych uwarunkowań lub sytuacji lokalnej okaże się, że współpraca z innymi państwami członkowskimi polegająca na reprezentacji w ograniczonym zakresie, na kolokalizacji lub prowadzeniu wspólnego ośrodka przyjmowania wniosków nie jest odpowiednia dla danego państwa członkowskiego. Rozwiązania takie należy tworzyć z poszanowaniem ogólnych zasad wydawania wiz, przestrzegając wymogów ochrony danych określonych w dyrektywie 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych⁽¹⁾. Ponadto w tworzeniu i wprowadzaniu w życie takich rozwiązań należy uwzględnić konieczność zapobiegania zjawisku polegającemu na porównywaniu procedur wizowych (ang. *visa shopping*).
- (10) Państwa członkowskie powinny współpracować z usługodawcami zewnętrznymi na podstawie instrumentu prawnego, który powinien zawierać postanowienia dotyczące ich dokładnych obowiązków, bezpośredniego i całkowitego dostępu do ich lokali, udzielania informacji osobom ubiegającym się o wizę, poufności oraz okoliczności, warunków i trybu zawieszania lub rozwiązywania współpracy.
- (11) Niniejsze rozporządzenie – dzięki temu, że zezwala państwom członkowskim na współpracę z usługodawcą zewnętrznym w zakresie przyjmowania wniosków wizowych, a równocześnie ustanawia zasadę „jednego okienka” przy składaniu wniosku wizowego – ustanawia odstępstwo od ogólnej zasady wymagającej osobistego stawiennictwa, o której mowa w części III pkt 4 wspólnej instrukcji konsularnych. Odstępstwo to pozostaje bez uszczerbku dla możliwości wezwania osoby ubiegającej się o wizę na osobistą rozmowę oraz bez uszczerbku dla przyszłych instrumentów prawnych regulujących te kwestie.
- (12) W celu zapewnienia zgodności z wymogami w zakresie ochrony danych przeprowadzono konsultacje z grupą roboczą utworzoną na mocy art. 29 dyrektywy 95/46/WE.
- (13) Dyrektywa 95/46/WE ma zastosowanie do państw członkowskich w odniesieniu do przetwarzania danych osobowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- (14) Państwa członkowskie powinny zachować możliwość składania wniosków przez ubiegających się o wizę bezpośrednio w swoich misjach dyplomatycznych lub urzędach konsularnych.
- (15) W celu ułatwienia procedury dotyczącej kolejnych wniosków powinna istnieć możliwość kopiowania odcisków palców z pierwszego wpisu do VIS przez okres 59 miesięcy. Po tym terminie należy ponownie pobrać odciski palców.
- (16) Ze względu na wymóg pobierania identyfikatorów biometrycznych nie należy już angażować pośredników komercyjnych, takich jak biura podróży, do przyjmowania wniosków składanych po raz pierwszy, lecz tylko do przyjmowania kolejnych wniosków.
- (17) Wspólne instrukcje konsularne należy zatem odpowiednio zmienić.
- (18) Trzy lata po oddaniu VIS do eksploatacji, a następnie co cztery lata Komisja powinna przedstawiać sprawozdanie z wprowadzania w życie niniejszego rozporządzenia.
- (19) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie organizacja przyjmowania i przetwarzania wniosków wizowych w związku z wpisaniem danych biometrycznych do VIS i wprowadzeniem wspólnych norm i interoperacyjnych identyfikatorów biometrycznych oraz wspólnych zasad dla wszystkich państw członkowskich uczestniczących we wspólnej polityce wizowej Wspólnoty, nie może być osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast możliwe jest lepsze jego 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 konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (20) Zgodnie z art. 1 i 2 Protokołu dotyczącego stanowiska Danii, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, Dania nie uczestniczy w przyjmowaniu niniejszego rozporządzenia, nie jest nim związana, ani go nie stosuje. Ponieważ niniejsze rozporządzenie stanowi rozwinięcie przepisów dorobku Schengen w ramach postanowień tytułu IV części trzeciej Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, zgodnie z art. 5 tego protokołu Dania podejmuje w okresie sześciu miesięcy od daty przyjęcia niniejszego rozporządzenia ewentualną decyzję, czy wdroży je do swojego prawa krajowego.

(¹) Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

- (21) W odniesieniu do Islandii i Norwegii niniejsze rozporządzenie stanowi rozwinięcie przepisów dorobku Schengen w rozumieniu Umowy zawartej przez Radę Unii Europejskiej i Republikę Islandii oraz Królestwo Norwegii dotyczącej włączenia tych dwóch państw we wprowadzanie w życie, stosowanie i rozwój dorobku Schengen⁽¹⁾, które wchodzi w zakres obszaru, o którym mowa w art. 1 pkt B decyzji Rady 1999/437/WE⁽²⁾ w sprawie niektórych warunków stosowania tej umowy.
- (22) Niniejsze rozporządzenie stanowi rozwinięcie przepisów dorobku prawnego Schengen, które nie mają zastosowania do Zjednoczonego Królestwa zgodnie z decyzją Rady 2000/365/WE z dnia 29 maja 2000 r. dotyczącą wniosku Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej o zastosowanie wobec niego niektórych przepisów dorobku Schengen⁽³⁾. Zjednoczone Królestwo nie uczestniczy w związku z tym w jego przyjęciu i nie jest nim związane, ani go nie stosuje.
- (23) Niniejsze rozporządzenie stanowi rozwinięcie przepisów dorobku prawnego Schengen, które nie mają zastosowania do Irlandii zgodnie z decyzją Rady 2002/192/WE z dnia 28 lutego 2002 r. dotyczącą wniosku Irlandii o zastosowanie wobec niej niektórych przepisów dorobku Schengen⁽⁴⁾. Irlandia nie uczestniczy w związku z tym w jego przyjęciu i nie jest nim związana, ani go nie stosuje.
- (24) W odniesieniu do Szwajcarii niniejsze rozporządzenie stanowi rozwinięcie przepisów dorobku Schengen w rozumieniu Umowy między Unią Europejską, Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską dotyczącej włączenia Konfederacji Szwajcarskiej we wprowadzanie w życie, stosowanie i rozwój dorobku Schengen⁽⁵⁾, które wchodzi w zakres obszaru, o którym mowa w art. 1 pkt B decyzji 1999/437/WE w związku z art. 3 decyzji Rady 2008/146/WE⁽⁶⁾.
- (25) W odniesieniu do Liechtensteinu niniejsze rozporządzenie stanowi rozwinięcie przepisów dorobku Schengen w rozumieniu Protokołu między Unią Europejską, Wspólnotą Europejską, Konfederacją Szwajcarską a Księstwem Liechtensteinu w sprawie przystąpienia Księstwa Liechtensteinu do Umowy między Unią Europejską, Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską dotyczącej włączenia Konfederacji Szwajcarskiej we wprowadzanie w życie, stosowanie i rozwój dorobku Schengen,
- które wchodzi w zakres obszaru, o którym mowa w art. 1 pkt B decyzji 1999/437/WE w związku z art. 3 decyzji Rady 2008/261/WE⁽⁷⁾.
- (26) W odniesieniu do Cypru niniejsze rozporządzenie stanowi akt, który rozwija dorobek Schengen lub jest w inny sposób z nim związany w rozumieniu art. 3 ust. 2 Aktu przystąpienia z 2003 r.
- (27) Niniejsze rozporządzenie stanowi akt, który rozwija dorobek Schengen lub jest w inny sposób z nim związany w rozumieniu art. 4 ust. 2 Aktu przystąpienia z 2005 r.,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany we wspólnych instrukcjach konsularnych

We wspólnych instrukcjach konsularnych dla misji dyplomatycznych i urzędów konsularnych dotyczących wiz wprowadza się następujące zmiany:

1) w części II wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 1.2 lit. b) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„Państwo członkowskie może również reprezentować jedno lub więcej państw członkowskich w ograniczonym zakresie, to jest jedynie przyjmować wnioski wizowe oraz rejestrować identyfikatory biometryczne. Zastosowanie mają odpowiednie przepisy pkt 1.2 lit. c) i e). Akta i dane są przyjmowane, a następnie przesyłane do reprezentowanego państwa członkowskiego z poszanowaniem odpowiednich zasad ochrony i bezpieczeństwa danych.

Reprezentowane państwo(-a) członkowskie zapewnia(-ją), aby dane, czy to przekazywane drogą elektroniczną, czy też przekazywane fizycznie na nośniku elektronicznym przez organy reprezentującego państwa członkowskiego organom reprezentowanego państwa członkowskiego, były całkowicie zaszyfrowane.

⁽¹⁾ Dz.U. L 176 z 10.7.1999, s. 36.

⁽²⁾ Dz.U. L 176 z 10.7.1999, s. 31.

⁽³⁾ Dz.U. L 131 z 1.6.2000, s. 43.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 64 z 7.3.2002, s. 20.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 53 z 27.2.2008, s. 52.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 53 z 27.2.2008, s. 1.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 83 z 26.3.2008, s. 3.

W krajach trzecich zakazujących szyfrowania danych, które mają być przekazywane drogą elektroniczną przez organy reprezentującego państwa członkowskiego organom reprezentowanego(-ych) państwa (państw) członkowskiego(-ich), reprezentowane państwo(-a) członkowskie nie zezwala(-ją) reprezentującemu państwu członkowskiemu na przekazywanie danych drogą elektroniczną.

W takim przypadku odnośne reprezentowane państwo(-a) członkowskie zapewnia(-ją), aby dane elektroniczne w formie całkowicie zaszyfrowanej na elektronicznym nośniku były fizycznie przekazywane przez organy reprezentującego państwa członkowskiego organom reprezentowanego(-ych) państwa (państw) członkowskiego(-ich) przez urzędnika konsularnego państwa członkowskiego lub, jeżeli przekazanie danych tą drogą wymaga nieproporcjonalnie dużych lub nieuzasadnionych nakładów – w inny bezpieczny i pewny sposób, na przykład przez uznane podmioty mające doświadczenie w transporcie w odnośnych krajach trzecich dokumentów wymagających szczególnej ochrony.

We wszystkich przypadkach poziom bezpieczeństwa podczas przekazywania danych jest dostosowany do poziomu ochrony, jakiej te dane wymagają.

Państwa członkowskie lub Wspólnota starają się osiągnąć porozumienie z odnośnymi krajami trzecimi, tak aby wniosły one zakaz szyfrowania danych, które mają być przekazywane drogą elektroniczną między organami odnośnych państw członkowskich.”;

b) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Gdy zgodnie z lit. a) i b) wydawane są wizy jednolite, system reprezentacji oraz reprezentacji w ograniczonym zakresie zostaje odzwierciedlony w tabeli przedstawicielstw wydających wizy jednolite, zawartej w załączniku 18.”;

2) w części III wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wnioski wizowe

1.1. Formularz wniosku wizowego – liczba formularzy wniosku

Osoby ubiegające się o wizę muszą również wypełnić formularz wniosku o wydanie wizy jednolitej. Wnioski o wydanie wizy jednolitej należy składać na ujednoliconym formularzu, którego wzór przedstawiono w załączniku 16.

Wypełniany jest przynajmniej jeden egzemplarz wniosku, tak aby mógł zostać użyty podczas konsultacji z organami centralnymi. W zakresie, w jakim wymagają tego krajowe procedury admini-

stracyjne, państwa członkowskie mogą żądać kilku egzemplarzy wniosku.

1.2. Identyfikatory biometryczne

a) Państwa członkowskie pobierają od osoby ubiegającej się o wizę identyfikatory biometryczne składające się z obrazu twarzy i dziesięciu odcisków palców, z poszanowaniem gwarancji określonych w Europejskiej konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności, w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej oraz w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawach dziecka.

Składając pierwszy wniosek wizowy, osoba ubiegająca się o wizę zobowiązana jest do osobistego stawiennictwa. Zostają wówczas pobrane następujące identyfikatory biometryczne:

— zdjęcie, zeskanowane lub wykonane w chwili składania wniosku, oraz

— płaskie odciski dziesięciu palców pobrane cyfrowo.

W przypadku gdy odciski palców pobrane od osoby ubiegającej się o wizę w związku z jej wcześniejszym wnioskiem wizowym zostały po raz pierwszy wprowadzone do wizowego systemu informacyjnego (VIS) mniej niż 59 miesięcy przed dniem wpłynięcia nowego wniosku, zostają one skopiowane do kolejnego wniosku.

W przypadku uzasadnionych wątpliwości co do tożsamości osoby ubiegającej się o wizę misja dyplomatyczna lub urząd konsularny pobierają odciski palców w okresie określonym powyżej.

Ponadto gdy w chwili otrzymania wniosku nie można natychmiast stwierdzić, czy odciski palców zostały pobrane w okresie określonym powyżej, osoba ubiegająca się o wizę może zwrócić się o pobranie jej odcisków palców.

Zgodnie z art. 9 pkt 5 rozporządzenia w sprawie VIS fotografia załączona do każdego wniosku jest wprowadzana do VIS. Od osoby ubiegającej się o wizę nie wymaga się w tym celu osobistego stawiennictwa.

Wymogi techniczne dotyczące fotografii odpowiadają międzynarodowym normom określonym w dokumencie 9303 wydanym przez międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO), część 1, wydanie VI.

Odciski palców są pobierane zgodnie z normami ICAO i decyzją Komisji 2006/648/WE z dnia 22 września 2006 r. ustanawiającą specyfikacje techniczne dotyczące norm przyjętych dla cech biometrycznych na potrzeby rozwoju Wizowego Systemu Informacyjnego (*).

Identyfikatory biometryczne pobierane są przez wykwalifikowany i odpowiednio upoważniony personel misji dyplomatycznej lub urzędu konsularnego oraz przez organy odpowiadające za wydawanie wiz na granicach. Identyfikatory biometryczne mogą być także pobierane – pod nadzorem misji dyplomatycznych lub urzędów konsularnych – przez wykwalifikowanych, odpowiednio upoważnionych członków personelu konsula honorowego lub usługodawcę zewnętrznego, o którym mowa w części VII pkt 1.3 i 1.4.

Dane wprowadzane są do VIS jedynie przez należycie upoważnionych członków personelu konsularnego zgodnie z art. 6 ust. 1, art. 7 oraz art. 9 ust. 5 i 6 rozporządzenia w sprawie VIS.

Państwa członkowskie zapewniają pełne wykorzystanie wszystkich kryteriów wyszukiwania zgodnie z art. 15 rozporządzenia w sprawie VIS, aby uniknąć bezpodstawnych odrzuceń lub błędnej identyfikacji.

b) Wyjątki

Z obowiązku składania odcisków palców zwalnia się następujące kategorie osób ubiegających się o wizę:

— dzieci poniżej dwunastego roku życia,

— osoby, od których pobranie odcisków palców jest fizycznie niemożliwe. Jeżeli można pobrać odciski palców w liczbie mniejszej niż dziesięć, to należy pobrać ich tyle, ile jest możliwe. Jeżeli jednak niemożność pobrania odcisków palców jest tymczasowa, to od osoby ubiegającej się o wizę wymaga się, by złożyła odciski palców wraz z kolejnym wnioskiem wizowym. Misje dyplomatyczne lub urzędy konsularne oraz organy odpowiadające za wydawanie wiz na granicach są uprawnione do żądania dalszych wyjaśnień w odniesieniu do tymczasowej niemożności. Państwa członkowskie zapewniają wprowadzenie odpowiednich procedur gwarantujących poszanowanie godności osoby ubiegającej się o wizę w sytuacji, gdy wystąpią problemy z pobraniem danych. Fakt, że pobranie odcisków palców jest fizycznie niemożliwe, nie ma wpływu na przyznanie lub odmowę przyznania wizy,

— przywódcy państw lub rządów, członkowie rządów krajowych wraz z towarzyszącymi im małżonkami oraz członkami oficjalnej delegacji, gdy są oni zapraszani przez rządy państw członkowskich lub organizacje międzynarodowe w celach oficjalnych,

— monarchowie i ważni rangą członkowie rodziny królewskiej, gdy są oni zapraszani przez rządy państw członkowskich lub organizacje międzynarodowe w celach oficjalnych.

W każdym z tych przypadków należy w systemie VIS wprowadzić adnotację »nie dotyczy«.

(*) Dz.U. L 267 z 27.9.2006, s. 41.”;

b) dodaje się punkt w brzmieniu:

„5. Zachowanie się personelu

Misje dyplomatyczne i urzędy konsularne państw członkowskich zapewniają osobom ubiegającym się o wizę uprzejmą obsługę.

Personel konsularny wykonuje obowiązki służbowe z pełnym poszanowaniem godności ludzkiej. Wszelkie podejmowane działania muszą być wspólne do zamierzonych celów.

Podczas pełnienia obowiązków służbowych personel konsularny nie dyskryminuje nikogo ze względu na płeć, rasę ani pochodzenie etniczne, religię ani światopogląd, niepełnosprawność, wiek ani orientację seksualną.”;

3) w części VII pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Organizacja wydziałów wizowych

1.1. Organizacja przyjmowania i rozpatrywania wniosków wizowych

Każde państwo członkowskie odpowiada za organizację przyjmowania i rozpatrywania wniosków wizowych. Wnioski wizowe przyjmowane są co do zasady w misji dyplomatycznej lub urzędzie konsularnym państwa członkowskiego.

Państwa członkowskie:

— wyposażają swoje misje dyplomatyczne lub urzędy konsularne i organy odpowiadające za wydawanie wiz na granicach, a także siedziby swoich konsulów honorowych – jeżeli korzystają z ich pomocy w pobieraniu identyfikatorów biometrycznych zgodnie z pkt 1.3 – w środki konieczne do pobierania identyfikatorów biometrycznych, lub

- w ramach lokalnej współpracy konsularnej lub innych stosownych kontaktów nawiązują z jednym lub kilkoma innymi państwami członkowskimi współpracę polegającą na reprezentacji w ograniczonym zakresie, na prowadzeniu wspólnej placówki lub wspólnego ośrodka przyjmowania wniosków zgodnie z pkt 1.2.

Z uwagi na szczególne uwarunkowania lub na sytuację lokalną, na przykład w przypadku gdy:

- ze względu na dużą liczbę osób ubiegających się o wizę nie jest możliwe zorganizowanie pobierania wniosków wizowych i danych w odpowiednim terminie i w godnych warunkach, lub
- nie jest możliwe zapewnienie odpowiedniej dostępności na całym terytorium danego kraju trzeciego w żaden inny sposób,

oraz w przypadku gdy wymienione wyżej formy współpracy okażą się nieodpowiednie dla danego państwa członkowskiego, państwo członkowskie może w ostateczności nawiązać współpracę z usługodawcą zewnętrznym zgodnie z pkt 1.4.

Bez uszczerbku dla prawa do wezwania osoby ubiegającej się o wizę na osobistą rozmowę, o czym mowa w części III pkt 4, wybór formy organizacyjnej nie może powodować, że osoba ta będzie musiała stawiać się osobiście w więcej niż jednym miejscu, aby złożyć wniosek wizowy.

1.2. Formy współpracy między państwami członkowskimi

- a) W przypadku gdy wybrano prowadzenie wspólnej placówki, pracownicy misji dyplomatycznych i urzędów konsularnych co najmniej jednego państwa członkowskiego rozpatrują skierowane do nich wnioski wizowe (wraz z przetwarzaniem identyfikatorów biometrycznych) w misji dyplomatycznej lub urzędzie konsularnym innego państwa członkowskiego oraz korzystają wspólnie ze sprzętu tego państwa członkowskiego. Dane państwa członkowskie uzgadniają, jak długo będzie prowadzona i na jakich zasadach zostanie rozwiązana wspólna placówka oraz jaka część opłaty wizowej przypada państwu członkowskiemu, do którego należy dana misja dyplomatyczna lub dany urząd konsularny.
- b) W przypadku gdy ustanowiono wspólne ośrodki przyjmowania wniosków, pracownicy urzędów dyplomatycznych lub misji konsularnych co najmniej dwóch państw członkowskich zostają wspólnie ulokowani w jednym budynku do przyjmowania skierowanych do nich wniosków wizowych (w tym identyfikatorów biometrycznych). Osoby ubiegające się o wizę są kierowane do państwa członkowskiego odpowiedzialnego za rozpatrzenie wniosku wizowego. Państwa członkowskie uzgadniają, jak długo będzie prowadzona

i na jakich zasadach zostanie rozwiązana taka współpraca oraz jak uczestniczące państwa członkowskie będą dzielić się kosztami. Jedno państwo członkowskie odpowiada za umowy związane z logistyką i za stosunki dyplomatyczne z krajem, na którego terenie znajduje się placówka.

1.3. Korzystanie z pomocy konsulów honorowych

Do wykonywania niektórych lub wszystkich czynności, o których mowa w pkt 1.5, mogą również zostać upoważnieni konsulowie honorowi. Należy podjąć odpowiednie środki, aby zagwarantować ochronę danych oraz bezpieczeństwo.

W przypadku gdy konsul honorowy nie jest urzędnikiem służby cywilnej państwa członkowskiego, wykonuje on wspomniane czynności zgodnie z wymogami określonymi w załączniku 19, z wyjątkiem przepisów pkt C lit. c) tego załącznika.

W przypadku gdy konsul honorowy jest urzędnikiem służby cywilnej państwa członkowskiego, państwo to zapewnia, aby spełnione zostały warunki porównywalne z tymi, które miałyby zastosowanie, gdyby czynności te były wykonywane przez jego misję dyplomatyczną lub urząd konsularny.

1.4. Współpraca z usługodawcami zewnętrznymi

Państwa członkowskie dążą do tego, aby współpraca z usługodawcą zewnętrznym obejmowała co najmniej jeszcze jedno państwo członkowskie, bez uszczerbku dla przepisów o zamówieniach publicznych i zasad konkurencji.

Podstawą współpracy z usługodawcą zewnętrznym jest instrument prawny, który spełnia wymogi określone w załączniku 19.

W ramach lokalnej współpracy konsularnej państwa członkowskie wymieniają się informacjami o wyborze usługodawców zewnętrznych oraz o warunkach zawartych w odnośnych instrumentach prawnych.

1.5. Rodzaje współpracy z usługodawcami zewnętrznymi

Usługodawcy zewnętrznemu można powierzyć wykonywanie jednej lub więcej poniższych czynności:

- a) udzielanie ogólnych informacji na temat wymogów wizowych i formularzy wniosków;
- b) informowanie osób ubiegających się o wizę o wymaganych dokumentach uzupełniających, wymienionych w liście kontrolnej;
- c) przyjmowanie danych i wniosków (łącznie z pobieraniem identyfikatorów biometrycznych) i przekazywanie wniosku misji dyplomatycznej lub urzędowi konsularnemu;

- d) pobieranie należnej opłaty;
- e) planowanie terminów osobistych wizyt w misji dyplomatycznej lub w urzędzie konsularnym lub u usługodawcy zewnętrznego;
- f) przyjmowanie dokumentów podróży (łącznie z ewentualnym powiadomieniem o odmowie) od misji dyplomatycznej lub urzędu konsularnego i zwracanie ich osobie ubiegającej się o wizę.

1.6. Obowiązki państw członkowskich

Wybierając usługodawców zewnętrznych, dane państwo(-a) członkowskie dokładnie sprawdza(-ją) wypłacalność i rzetelność spółki (łącznie z niezbędnymi pozwoleniami, wpisem w rejestrze handlowym, statutem spółki, umowami z bankami) oraz upewnia(-ją) się, czy nie zachodzi konflikt interesów.

Dane państwo(-a) członkowskie zapewnia(-ją), aby usługodawca zewnętrzny, który został wybrany, przestrzegał warunków nałożonych na niego na mocy instrumentu prawnego, o którym mowa w pkt 1.4.

Dane państwo(-a) członkowskie odpowiada(-ją) w dalszym ciągu za to, czy podczas przetwarzania danych przestrzegane są przepisy o ochronie danych, oraz jest nadzorowane zgodnie z art. 28 dyrektywy 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych (*).

Współpraca z usługodawcą zewnętrznym nie ogranicza ani nie wyklucza odpowiedzialności prawnej wynikającej z krajowych przepisów danego(-ych) państwa (państw) członkowskiego(-ich) w razie niedopełnienia obowiązków związanych z przetwarzaniem danych osobowych osób ubiegających się o wizę oraz z rozpatrywaniem wniosków wizowych. Przepis ten pozostaje bez uszczerbku dla wszelkich działań prawnych, które mogą zostać podjęte bezpośrednio przeciwko usługodawcy zewnętrznemu na mocy przepisów danego kraju trzeciego.

Dane państwo(-a) członkowskie zapewnia(-ją), aby dane, czy to przekazywane drogą elektroniczną, czy też przekazywane fizycznie na nośniku elektronicznym przez usługodawcę zewnętrznego organom danego(-ych) państwa (państw) członkowskiego(-ich), były całkowicie zaszyfrowane.

W krajach trzecich zakazujących szyfrowania danych, które mają być przekazywane drogą elektroniczną przez usługodawcę zewnętrznego organom da-

nego(-ych) państwa (państw) członkowskiego(-ich), dane państwo(-a) członkowskie nie zezwala(-ją) usługodawcy zewnętrznemu na przekazywanie danych drogą elektroniczną.

W takim przypadku odnośne państwo(-a) członkowskie zapewnia(-ją), aby dane elektroniczne w formie zaszyfrowanej na elektronicznym nośniku były fizycznie przekazywane od usługodawcy zewnętrznego organom odnośnego(-ych) państwa (państw) członkowskiego(-ich) przez urzędnika konsularnego państwa członkowskiego lub – jeżeli przekazanie danych tą drogą wymaga nieproporcjonalnie dużych lub nieuzasadnionych nakładów – w inny bezpieczny i pewny sposób, na przykład przez uznane podmioty mające doświadczenie w transporcie w odnośnych krajach trzecich dokumentów wymagających szczególnej ochrony.

We wszystkich przypadkach poziom bezpieczeństwa podczas przekazywania danych jest dostosowany do poziomu ochrony, jakiej te dane wymagają.

Państwa członkowskie lub Wspólnota starają się osiągnąć porozumienie z odnośnymi krajami trzecimi, tak aby zniosły one zakaz szyfrowania danych, które mają być przekazywane drogą elektroniczną od usługodawców zewnętrznych do odnośnych państw członkowskich.

Dane państwo(-a) członkowskie zapewnia(-ją) przeszkolenie usługodawcy zewnętrznego, dostarczając mu wiedzy potrzebnej do właściwej obsługi i właściwego informowania osób ubiegających się o wizę.

Dane państwo(-a) członkowskie przewiduje(-ją) możliwość weryfikacji, w razie wątpliwości, odcisków palców, które zostały pobrane przez usługodawcę zewnętrznego, na terenie misji dyplomatycznej lub urzędu konsularnego.

Rozpatrywanie wniosków wizowych, ewentualnie rozmowy, zatwierdzanie oraz druk i umieszczanie naklejek wizowych dokonywane są wyłącznie przez misję dyplomatyczną lub urząd konsularny.

Usługodawcy zewnętrzni w żadnym przypadku nie mają dostępu do VIS. Dostęp do VIS jest zastrzeżony wyłącznie dla odpowiednio upoważnionego personelu misji dyplomatycznych lub urzędów konsularnych.

Dane państwo(-a) członkowskie ściśle nadzoruje(-ją) wprowadzanie w życie instrumentu prawnego, o którym mowa w pkt 1.4, w tym:

- a) ogólne informacje o wymogach wizowych i formularzu wniosku, których usługodawca zewnętrzny udziela osobom ubiegającym się o wizę;
- b) wszelkie techniczne i organizacyjne środki bezpieczeństwa wymagane do ochrony danych osobowych przed przypadkowym lub bezprawnym zniszczeniem, przypadkową utratą, zmianą, niedozwolonym ujawnieniem lub udostępnieniem – szczególnie gdy współpraca wiąże się z przekazywaniem akt i danych misji dyplomatycznej lub urzędowi konsularnemu danego(-ych) państwa (państw) członkowskiego(-ich) – oraz przed wszelkimi innymi formami bezprawnego przetwarzania danych osobowych;
- c) pobieranie i przekazywanie identyfikatorów biometrycznych;
- d) środki podjęte w celu zapewnienia przestrzegania przepisów o ochronie danych.

W tym celu misja dyplomatyczna lub urząd konsularny danego(-ych) państwa (państw) członkowskiego(-ich) regularnie przeprowadza niezapowiedziane kontrole u usługodawcy zewnętrznego.

1.7. Opłata za usługę

Usługodawcy zewnętrzni mogą pobierać opłatę za usługę oprócz należnej opłaty, o której mowa w załączniku 12. Opłata za usługę jest proporcjonalna do kosztów ponoszonych przez usługodawcę zewnętrznego przy wykonywaniu jednej lub więcej czynności, o których mowa w pkt 1.5.

Opłata za usługę zostaje określona w instrumencie prawnym, o którym mowa w pkt 1.4.

W ramach lokalnej współpracy konsularnej państwa członkowskie zapewniają, aby opłata za usługę pobierana od osoby ubiegającej się o wizę we właściwy sposób odpowiadała usługom oferowanym przez usługodawców zewnętrznych oraz lokalnym warunkom. Ponadto dążą one do ujednoczenia pobieranej opłaty za usługę.

Wysokość opłaty za usługę nie przekracza połowy opłaty wizowej określonej w załączniku 12, bez względu na ewentualne zwolnienia z opłaty wizowej przewidziane w załączniku 12.

Odnośne państwo(-a) członkowskie zachowuje(-ją) możliwość składania wniosków przez ubiegających się o wizę bezpośrednio w swoich urzędach konsularnych lub misjach dyplomatycznych.

1.8. Informacje

Dokładne informacje o możliwościach umówienia się na spotkanie i złożenia wniosku wizowego wywieszane są przez misje dyplomatyczne i urzędy konsularne państw członkowskich do ogólnego wglądu.

1.9. Ciągłość usług

W razie zakończenia współpracy z innymi państwami członkowskimi lub jakimkolwiek usługodawcą zewnętrznym państwa członkowskie zapewniają ciągłość pełnej obsługi.

1.10. Decyzja i publikacja

Państwa członkowskie informują Komisję o tym, jak planują zorganizować przyjmowanie i rozpatrywanie wniosków wizowych w każdym urzędzie konsularnym. Komisja zapewnia odpowiednią publikację tych informacji.

Państwa członkowskie dostarczają Komisji kopię instrumentu prawnego, o którym mowa w pkt 1.4.

(*) Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.”;

4) w części VIII pkt 5.2 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„5.2. *Współpraca misji dyplomatycznych i urzędów konsularnych państw członkowskich z pośrednikami komercyjnymi*”;

b) między tytułem a pkt 5.2 lit. a) dodaje się zdanie w brzmieniu:

„W przypadku kolejnych wniosków na podstawie części III pkt 1.2 państwa członkowskie mogą zezwolić swoim misjom dyplomatycznym lub urzędom konsularnym na współpracę z pośrednikami komercyjnymi (tj. prywatnymi placówkami administracyjnymi oraz agencjami przewozowymi lub biurami podróży, takimi jak organizatorzy wycieczek i przedstawiciele).”;

5) dodaje się załącznik w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK 19

Wykaz minimalnych wymogów, które należy zawrzeć w instrumentach prawnych w przypadku współpracy z usługodawcami zewnętrznymi

- A. W odniesieniu do wykonywania swoich czynności, zewnętrzny usługodawca, w zakresie ochrony danych:
- zapobiega w każdej chwili czytaniu, kopiowaniu, zmienianiu czy usuwaniu danych bez upoważnienia, zwłaszcza podczas przekazywania ich misji dyplomatycznej lub urzędowi konsularnemu państwa (państw) członkowskiego(-ich) odpowiedzialnego(-ych) za rozpatrzenie wniosku wizowego;
 - według instrukcji udzielonych przez dane państwo(-a) członkowskie przekazuje dane:
 - elektronicznie, w zaszyfrowanej formie, lub
 - fizycznie, w sposób zabezpieczony;
 - niezwłocznie przekazuje dane:
 - w przypadku danych przekazywanych fizycznie – przynajmniej raz w tygodniu,
 - w przypadku danych przekazywanych elektronicznie w postaci zaszyfrowanej – najpóźniej pod koniec dnia, w którym zostały one pobrane;
 - usuwa dane natychmiast po ich przekazaniu i zapewnia, aby jedynymi danymi, które można zatrzymać, były w odnośnych przypadkach imię i nazwisko oraz dane kontaktowe osoby ubiegającej się o wizę – w celu ustalenia terminu spotkania, a także numer paszportu – w celu zwrotu paszportu osobie ubiegającej się o wizę;
 - zapewnia wszystkie techniczne i organizacyjne środki bezpieczeństwa wymagane do ochrony danych osobowych przed przypadkowym lub bezprawnym zniszczeniem, przypadkową utratą, zmianą, niedozwolonym ujawnieniem lub udostępnieniem – szczególnie gdy współpraca wiąże się z przekazywaniem akt i danych misji dyplomatycznej lub urzędowi konsularnemu danego(-ych) państwa (państw) członkowskiego(-ich) – oraz przed wszelkimi innymi formami bezprawnego przetwarzania danych osobowych;
 - przetwarza dane w imieniu danego(-ych) państwa (państw) członkowskiego(-ich) jedynie na potrzeby przetwarzania danych osobowych o osobach ubiegających się o wizę;
 - przestrzega standardów ochrony danych co najmniej równorzędnych standardom określonym w dyrektywie 95/46/WE;
 - dostarcza osobom ubiegającym się o wizę informacji wymaganych na mocy art. 37 rozporządzenia w sprawie VIS.
- B. W odniesieniu do wykonywania swoich czynności, zewnętrzny usługodawca, w zakresie zachowania się personelu:
- zapewnia odpowiednie wyszkolenie swojego personelu;
 - zapewnia, aby jego personel podczas wykonywania swoich obowiązków:
 - w sposób uprzejmy odnosił się do osób ubiegających się o wizę,
 - szanował godność ludzką i nietykalność osoby ubiegającej się o wizę,
 - nie dyskryminował nikogo ze względu na płeć, pochodzenie rasowe ani etniczne, religię ani przekonania, wiek ani orientację seksualną, oraz
 - przestrzegał zasad poufności, które obowiązują członków personelu także po odejściu ze stanowiska czy po zawieszeniu lub rozwiązaniu instrumentu prawnego;
 - podaje tożsamość osób pracujących dla niego w każdej chwili;
 - wykazuje, że jego personel nie był wcześniej karany i dysponuje wymaganą fachowością.
- C. W odniesieniu do kontroli wykonywania czynności, zewnętrzny usługodawca:
- zapewnia stały dostęp do swojego lokalu personelowi upoważnionemu przez odnośne państwo(-a) członkowskie, zwłaszcza do przeprowadzenia kontroli bez uprzedniego powiadomienia;
 - zapewnia w celach kontrolnych możliwość zdalnego dostępu do swojego systemu ustalania terminów spotkań;
 - zapewnia stosowanie odpowiednich metod monitorujących (np. interesantów podstawionych w celach kontrolnych, kamer internetowych);
 - zapewnia dostęp do dokumentacji potwierdzającej przestrzeganie wymogów bezpieczeństwa danych, w tym wymogów dotyczących składania sprawozdań, zewnętrznych audytów, regularnych kontroli wyrywkowych;
 - niezwłocznie zgłasza danemu(-ym) państwu(-om) członkowskiemu(-im) wszelkie naruszenia bezpieczeństwa lub skargi osób ubiegających się o wizę dotyczące nieprawidłowego korzystania z danych lub nieuprawnionego dostępu oraz koordynować z danym(-i) państwem(-ami) członkowskim(-imi) działania służące znalezieniu rozwiązania i szybko udziela wyjaśnień osobom występującym ze skargą.

D. W odniesieniu do wymogów ogólnych, zewnętrzny usługodawca:

- a) działa według instrukcji państwa (państw) członkowskiego(-ich) odpowiedzialnego(-ych) za rozpatrywanie wniosku wizowego;
- b) przyjmuje odpowiednie środki zapobiegające korupcji (np. przepisy dotyczące wynagrodzenia personelu; współpracę podczas selekcji personelu zatrudnianego do danego zadania; zasadę współpodejmowania decyzji przez dwie osoby; zasadę rotacji pracowników);
- c) w pełni przestrzega postanowień instrumentu prawnego, który określa także warunki zawieszenia lub rozwiązania współpracy, zwłaszcza w razie naruszenia ustanowionych zasad, oraz zawiera klauzulę przeglądową pozwalającą w tym instrumencie prawnym uwzględnić sprawdzone rozwiązania.”.

Artykuł 2

Sprawozdawczość

Trzy lata po oddaniu VIS do eksploatacji, a następnie co cztery lata Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wprowadzania w życie niniejszego rozporządzenia, w tym z wprowadzania w życie poboru identyfikatorów

biometrycznych oraz korzystania z nich, trafności wybranego standardu ICAO, przestrzegania zasad ochrony danych, współpracy z usługodawcami zewnętrznymi ze szczególnym uwzględnieniem poboru danych biometrycznych, wprowadzania w życie zasady „59 miesięcy” dla pobierania odcisków palców oraz organizacji przyjmowania i przetwarzania wniosków wizowych. Sprawozdanie obejmuje również dane, zgodnie z art. 17 pkt 12–14 oraz art. 50 ust. 4 rozporządzenia w sprawie VIS, o przypadkach, w których pobranie odcisków palców nie było faktycznie możliwe lub nie było wymagane z przyczyn prawnych; dane te są porównane z liczbą przypadków, w których pobrano odciski palców. Sprawozdanie zawiera również informacje o przypadkach, w których osobie niemogącej faktycznie złożyć odcisków palców odmówiono wydania wize. W razie potrzeby sprawozdaniu towarzyszą odpowiednie propozycje zmiany niniejszego rozporządzenia.

W pierwszym sprawozdaniu należy również ocenić na podstawie badań zleconych przez Komisję, czy odciski palców pobierane od dzieci w wieku poniżej 12 lat są wystarczająco wiarygodne do celów identyfikacji i weryfikacji, a zwłaszcza jak odciski palców zmieniają się z wiekiem.

Artykuł 3

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich zgodnie z Traktatem ustanawiającym Wspólnotę Europejską.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 23 kwietnia 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

H.-G. PÖTTERING

Przewodniczący

W imieniu Rady

P. NEČAS

Przewodniczący

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 391/2009**z dnia 23 kwietnia 2009 r.****w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach****(wersja przekształcenie)****(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 ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu, w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez komitet pojedynczy w dniu 3 lutego 2009 r. ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 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 ⁽⁴⁾ została kilkakrotnie zasadniczo zmieniona. W związku z dalszymi zmianami, należy ją przekształcić w celu zachowania jasności.
- (2) Ze względu na charakter przepisów dyrektywy 94/57/WE właściwym wydaje się przekształcenie jej przepisów w dwa różne wspólnotowe instrumenty prawne, a mianowicie dyrektywę i rozporządzenie.
- (3) Organizacje dokonujące inspekcji i przeglądów na statkach powinny mieć możliwość oferowania swoich usług

w całej Wspólnocie i konkurowania ze sobą, zapewniając równe poziomy zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony środowiska. W całej Wspólnocie powinny zostać jednolicie wprowadzone i stosowane niezbędne profesjonalne standardy.

- (4) Do tego celu należy dążyć za pomocą środków, które są zgodne z pracami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz – w stosownych przypadkach – rozwijają je i uzupełniają. Ponadto państwa członkowskie i Komisja powinny promować opracowanie przez IMO międzynarodowego kodeksu dla uznanych organizacji.
- (5) Należy ustanowić minimalne kryteria uznawania organizacji w celu zwiększenia bezpieczeństwa statków i zapobiegania powodowanym przez nie zanieczyszczeniom. Należy zatem obostrzyć minimalne kryteria określone w dyrektywie 94/57/WE.
- (6) W celu udzielenia wstępnego uznania organizacjom, które chcą uzyskać upoważnienie do działania w imieniu państw członkowskich, zgodność z minimalnymi kryteriami, określonymi w niniejszym rozporządzeniu, mogłaby być skuteczniej oceniana w zharmonizowany i scentralizowany sposób przez Komisję wspólnie z państwami członkowskimi występującymi o uznanie.
- (7) Uznanie powinno być udzielane wyłącznie na podstawie wyników działalności organizacji w zakresie jakości i bezpieczeństwa. Należy zapewnić, aby zakres tego uznania był zawsze zgodny z faktycznymi możliwościami danej organizacji. Uznanie powinno ponadto uwzględniać różnorodny status prawny i strukturę organizacyjną uznanych organizacji przy jednoczesnym zapewnieniu jednolitego stosowania minimalnych kryteriów określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz skuteczności wspólnotowych kontroli. Niezależnie od swojej struktury organizacja, która ma zostać uznana, powinna świadczyć usługi na całym świecie, a jej podmioty prawne powinny podlegać podległej terytorialnie odpowiedzialności solidarnej.
- (8) Środki konieczne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. C 318 z 23.12.2006, s. 195.⁽²⁾ Dz.U. C 229 z 22.9.2006, s. 38.⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r. (Dz.U. C 74 E z 20.3.2008, s. 632), wspólne stanowisko Rady z dnia 6 czerwca 2008 r. (Dz.U. C 190 E z 29.7.2008, s. 1), stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2008 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym), decyzja Rady z dnia 26 lutego 2009 r. oraz rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).⁽⁴⁾ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 20.⁽⁵⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

- (9) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze do zmiany niniejszego rozporządzenia, tak by wprowadzić dalsze zmiany w związanych z nią międzynarodowych konwencjach, protokołach, kodeksach i rezolucjach, aktualizować minimalne kryteria określone w załączniku I i przyjmować kryteria oceny skuteczności reguł i procedur oraz działań uznanych organizacji w zakresie bezpieczeństwa sklasyfikowanych przez nie statków i zapobiegania zanieczyszczeniu powodowanemu przez te statki. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, między innymi poprzez jego uzupełnienie o nowe elementy inne niż istotne, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (10) Sprawą najwyższej wagi jest zapewnienie możliwości reagowania w sposób szybki, skuteczny i proporcjonalny na niewypełnienie przez uznaną organizację swoich obowiązków. Podstawowym celem powinno być uzupełnienie wszelkich braków tak, aby wszelkie potencjalne zagrożenia dla bezpieczeństwa lub dla środowiska zostały usunięte na wczesnym etapie. Należy zatem przyznać Komisji uprawnienia niezbędne do tego, aby mogła ona wymagać od uznanych organizacji podjęcia koniecznych działań zapobiegawczych i naprawczych oraz stosować środki przymusu w postaci grzywny i okresowych kar pieniężnych. Przy wykonywaniu tych uprawnień Komisja powinna postępować w sposób zgodny z prawami podstawowymi i zapewnić, aby organizacja mogła przedstawiać swoje stanowisko w trakcie całego postępowania.
- (11) Zgodnie z podejściem wspólnotowym decyzja o wycofaniu uznania organizacji, która nie wypełnia obowiązków określonych w niniejszym rozporządzeniu, jeżeli wyżej wymienione środki okażą się nieskuteczne lub jeżeli organizacja w inny sposób stanowi niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska, musi zostać podjęta na poziomie wspólnotowym, a zatem przez Komisję, na podstawie procedury komitetowej.
- (12) Ciągłe monitorowanie następcze uznanych organizacji w celu oceny zgodności ich działalności z niniejszym rozporządzeniem może być wykonane skuteczniej w sposób zharmonizowany i scentralizowany. Dlatego wykonywanie tego zadania w imieniu Wspólnoty należy powierzyć Komisji wraz z państwem członkowskim występującym o uznanie.
- (13) W ramach monitorowania działalności uznanych organizacji inspektorzy Komisji powinni mieć dostęp do statku i jego dokumentów niezależnie od jego bandery, tak aby możliwe było stwierdzenie, czy uznane organizacje stosują się do minimalnych kryteriów określonych w niniejszym rozporządzeniu w odniesieniu do wszystkich statków przez nich klasyfikowanych.
- (14) Zdolność uznanych organizacji do szybkiego wskazania i poprawienia niedociągnięć w zakresie stosowanych przez siebie reguł, procesów i wewnętrznych kontroli jest sprawą zasadniczą dla zapewnienia bezpieczeństwa statków, których organizacje te przeprowadzają inspekcje i którym wydają certyfikaty. Zdolność tę należy zwiększyć za pomocą jednostki oceny jakości i certyfikacji, która powinna działać niezależnie od interesów handlowych lub politycznych, umożliwiając proponowanie wspólnych działań mających na celu trwałą poprawę wszystkich uznanych organizacji, oraz zapewnić efektywną współpracę z Komisją.
- (15) Reguły i procedury uznanych organizacji stanowią kluczowy czynnik zwiększania bezpieczeństwa oraz zapobiegania wypadkom i zanieczyszczeniom. Uznane organizacje zapoczątkowały proces, który powinien doprowadzić do harmonizacji ich reguł i procedur. Należy wspierać ten proces za pomocą prawodawstwa wspólnotowego, gdyż wywrze on pozytywny wpływ na bezpieczeństwo morskie, a także na konkurencyjność europejskiego przemysłu stoczniowego.
- (16) Harmonizacja stosowanych przez uznane organizacje reguł projektowania, budowy i okresowych przeglądów statków handlowych stanowi proces ciągły. Zatem obowiązek ustanowienia własnych zestawów reguł lub wykazania zdolności do ich ustanowienia należy rozważać w kontekście procesu harmonizacji; obowiązek ten nie powinien stać na przeszkodzie działalności uznanych organizacji lub ewentualnych organizacji kandydujących do uznania.
- (17) Uznane organizacje powinny być zobowiązane do uaktualniania swoich norm technicznych i ich konsekwentnego stosowania w celu harmonizacji reguł bezpieczeństwa i zapewnienia jednolitego wprowadzania w życie reguł międzynarodowych we Wspólnocie. W przypadku gdy normy techniczne uznanych organizacji są identyczne lub bardzo podobne, należy wziąć pod uwagę, w stosownych przypadkach, możliwość wzajemnego uznawania certyfikatów dla materiałów, wyposażenia i komponentów, przyjmując jako punkt odniesienia najbardziej wymagające i rygorystyczne normy.
- (18) Chociaż każda uznana organizacja powinna, co do zasady, ponosić odpowiedzialność wyłącznie w odniesieniu do elementów, co do których wydała certyfikaty, odpowiedzialność uznanych organizacji i producentów będzie zgodna z ustalonymi warunkami lub, gdy zajdzie potrzeba, z prawem mającym zastosowanie w poszczególnych przypadkach.
- (19) Ponieważ przejrzystość i wymiana informacji między zainteresowanymi stronami, jak również powszechne prawo dostępu do informacji, są podstawowymi narzędziami zapobiegania wypadkom na morzu, uznane organizacje powinny dostarczać wszelkie istotne informacje statutowe dotyczące stanu statków przez nich klasyfikowanych organom kontroli państwa portu i podać je do publicznej wiadomości

- (20) Aby zapobiec zmianie klasy przez statki w celu uniknięcia przeprowadzenia niezbędnych napraw, uznane organizacje powinny wymieniać między sobą wszelkie istotne informacje dotyczące stanu statków zmieniających klasę i w razie potrzeby informować o tym państwo bandery.
- (21) Ochrona praw własności intelektualnej zainteresowanych podmiotów w sektorze morskim, w tym stoczni, dostawców wyposażenia, i właścicieli statków nie powinna uniemożliwiać przeprowadzania normalnych transakcji handlowych oraz świadczenia usług objętych umową między tymi stronami.
- (22) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) ustanowiona rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1406/2002⁽¹⁾ powinna zapewniać wsparcie konieczne dla zapewnienia stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (23) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przyjęcie środków, które mają być stosowane przez organizacje, którym powierzono dokonywanie inspekcji i przeglądów oraz wydawanie certyfikatów statków, działające we Wspólnocie, nie może być w wystarczający sposób osiągnięty przez państwa członkowskie i może zostać, ze względu na skalę działania, lepiej osiągnięty na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjmować środki zgodnie z zasadą pomocniczości określonej w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wychodzi poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (24) Środki, jakie powinny być stosowane przez państwa członkowskie w odniesieniu do organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów statków, określono w dyrektywie 2009/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów statków oraz odpowiednich działań administracji morskich (przekształcenie)⁽²⁾,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Niniejsze rozporządzenie ustanawia środki, jakie mają być stosowane przez organizacje, którym powierzono dokonywanie inspekcji i przeglądów statków oraz wydawanie certyfikatów zgodności z konwencjami międzynarodowymi dotyczącymi bezpieczeństwa na morzu i zapobieganiu zanieczyszczeniu mórz, wspierając jednocześnie cel, którym jest swoboda świadczenia usług. Proces ten obejmuje rozwój i wprowadzanie w życie wymogów bezpieczeństwa w odniesieniu do kadłuba, maszyn, instalacji elektrycznej i sterująco-kontrolnej statków objętych zakresem międzynarodowych konwencji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1.

⁽²⁾ Zob. s. 47 niniejszego Dziennika Urzędowego.

Artykuł 2

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „statek” oznacza statek objęty zakresem międzynarodowych konwencji;
- b) „międzynarodowe konwencje” oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 74) z dnia 1 listopada 1974 r., z wyjątkiem rozdziału XI-2 załącznika do niej, Międzynarodową konwencję o liniach ładunkowych z dnia 5 kwietnia 1966 r. oraz Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL) z dnia 2 listopada 1973 r., wraz z odnoszącymi się do nich protokołami i zmianami, a także odnośnymi kodeksami o statusie obowiązkowym we wszystkich państwach członkowskich w zaktualizowanej wersji;
- c) „organizacja” oznacza podmiot prawny, jego filie i wszelkie inne podmioty znajdujące się pod jego kontrolą, które wspólnie lub oddzielnie wykonują zadania objęte zakresem niniejszego rozporządzenia;
- d) „kontrola” oznacza, do celów definicji w lit. c), prawa, umowy lub wszelkie inne środki, prawne lub faktyczne, które oddzielnie lub łącznie dają możliwość wywierania decydującego wpływu na podmiot prawny lub umożliwiają temu podmiotowi wykonywanie zadań objętych zakresem niniejszego rozporządzenia;
- e) „uznana organizacja” oznacza organizację uznaną zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
- f) „upoważnienie” oznacza akt udzielenia przez państwo członkowskie upoważnienia lub przekazania kompetencji uznanej organizacji;
- g) „statutowy certyfikat” oznacza certyfikat wydany w imieniu państwa bandery, zgodnie z konwencjami międzynarodowymi;
- h) „reguły i procedury” oznacza wymogi uznanej organizacji w zakresie projektowania, budowy, wyposażenia, utrzymania i przeglądu statków;
- i) „certyfikat klasy” oznacza dokument wydany przez uznaną organizację, poświadczający zdolność statku do określonego użytku lub świadczenia określonych usług, zgodnie z regułami i procedurami ustanowionymi i opublikowanymi przez tę uznaną organizację;
- j) „siedziba” oznacza miejsce, w którym znajduje się siedziba statutowa, zarząd lub główne miejsce prowadzenia działalności organizacji.

Artykuł 3

1. Państwa członkowskie, które chcą przyznać upoważnienie jakiegokolwiek organizacji, która nie została jeszcze uznana, przedstawiają Komisji wniosek o uznanie, łącznie z kompletnymi informacjami i dowodami zgodności organizacji z minimalnymi kryteriami wymienionymi w załączniku I i informacjami w sprawie wymogu i zobowiązania się przez nią do przestrzegania zgodności z przepisami art. 8 ust. 4, art. 9, 10 i 11.

2. Komisja, wspólnie z państwami członkowskimi składającymi wniosek, dokonuje oceny organizacji, w odniesieniu do których otrzymała wniosek o uznanie, w celu sprawdzenia, czy organizacje spełniają wymogi określone w ust. 1 i zobowiązują się ich przestrzegać.

3. Komisja, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 12 ust. 3, odmawia uznania organizacji, które nie spełniają wymogów, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu lub których działalność uważana jest za stanowiącą niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska na podstawie kryteriów określonych zgodnie z art. 14.

Artykuł 4

1. Uznanie przyznawane jest przez Komisję zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 12 ust. 3.

2. Uznanie przyznawane jest wyłącznie organizacjom, które spełniają wymogi, o których mowa w art. 3.

3. Uznanie przyznawane jest właściwemu podmiotowi prawnemu, który jest macierzystym podmiotem wszystkich podmiotów prawnych tworzących uznaną organizację. Uznanie obejmuje wszystkie podmioty prawne przyczyniające się do tego, że ta organizacja uzyskuje możliwość świadczenia usług na całym świecie.

4. Działając zgodnie z procedurą regulacyjną określoną w art. 12 ust. 3 Komisja może ograniczyć uznanie w odniesieniu do określonych rodzajów statków, statków o określonej wielkości, pływających na określonych trasach lub kombinacji tych kryteriów, zgodnie z potwierdzonymi możliwościami danej organizacji i wiedzą fachową, którą dysponuje. W takim przypadku Komisja podaje przyczyny takiego ograniczenia oraz warunki, po spełnieniu których ograniczenie może zostać cofnięte lub zmniejszone. Ograniczenie to może zostać w każdej chwili poddane przeglądowi.

5. Komisja opracowuje i regularnie uaktualnia wykaz organizacji uznanych zgodnie z niniejszym artykułem. Wykaz ten zostaje opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 5

Jeżeli Komisja uzna, że uznana organizacja nie spełnia minimalnych kryteriów określonych w załączniku I lub obowiązków

wynikających z niniejszego rozporządzenia, lub że dotychczasowa działalność uznanej organizacji w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu znacznie się pogorszyła, jednakże nie stwarza ona niedopuszczalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa i środowiska, Komisja wymaga od uznanej organizacji, której to dotyczy, podjęcia w określonym terminie koniecznych działań zapobiegawczych i naprawczych w celu zapewnienia pełnej zgodności ze wspomnianymi minimalnymi kryteriami i obowiązkami i, w szczególności, wyeliminowania potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa lub środowiska, lub zaradzenia przyczynom pogarszającej się działalności w inny sposób.

Działania zapobiegawcze i naprawcze mogą obejmować tymczasowe środki zapobiegające, jeżeli potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa i środowiska naturalnego ma charakter bezpośredni.

Bez uszczerbku dla niezwłocznego wprowadzenia w życie tych środków Komisja powiadamia jednak o zamiarze ich podjęcia wszystkie państwa członkowskie, które przyznały uprawnienia danej uznanej organizacji.

Artykuł 6

1. Poza środkami podjętymi zgodnie z art. 5 Komisja może – zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 12 ust. 2 – nakładać grzywny na uznaną organizację, jeżeli:

a) — poważne lub wielokrotne niespełnienie przez nią minimalnych kryteriów określonych w załączniku I lub obowiązków wynikających z art. 8 ust. 4, art. 9, 10 i 11,

lub

— pogarszające się wyniki działalności, wskazują na poważne uchybienia w jej strukturze, systemach, procedurach lub wewnętrznych kontrolach; lub

b) podczas oceny zgodnie z art. 8 ust. 1 uznana organizacja rozmyślnie podała Komisji błędne, niepełne lub wprowadzające w błąd informacje lub w inny sposób utrudniała tę ocenę.

2. Bez uszczerbku dla ust. 1, jeżeli uznana organizacja nie podejmie wymaganych przez Komisję działań zapobiegawczych i naprawczych lub nastąpią nieuzasadnione opóźnienia, Komisja może nałożyć okresowe kary pieniężne na wspomnianą organizację do czasu pełnego przeprowadzenia wymaganych działań.

3. Grzywny i okresowe kary pieniężne, o których mowa w ust. 1 i 2, są odstraszczone i proporcjonalne do powagi danego przypadku oraz do zdolności ekonomicznej uznanej organizacji, której to dotyczy, i uwzględniają w szczególności stopień naruszenia bezpieczeństwa lub ochrony środowiska.

Są one nakładane dopiero po umożliwieniu uznanej organizacji i zainteresowanym państwom członkowskim przedłożenia swoich uwag.

Łączna kwota nałożonych grzywien i okresowych kar pieniężnych nie przekracza 5 % całkowitych średnich obrotów uznanej organizacji w poprzednich trzech latach gospodarczych w odniesieniu do działalności objętej zakresem niniejszego rozporządzenia.

4. Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich ma nieograniczone prawo orzekania w zakresie odwołań od decyzji, na mocy których Komisja nałożyła grzywnę lub okresową karę pieniężną. Trybunał Sprawiedliwości może uchylić, obniżyć lub podwyższyć nałożoną grzywnę lub okresową karę pieniężną.

Artykuł 7

1. Komisja wycofuje uznanie organizacji, jeżeli:

- a) powtarzające się i rażące niespełnianie przez nią minimalnych kryteriów określonych w załączniku I lub obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia stwarza niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska;
- b) powtarzające się i rażące uchybienia w działalności tej organizacji w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu stwarzają niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lub środowiska;
- c) organizacja uniemożliwia lub wielokrotnie utrudnia przeprowadzenie oceny przez Komisję;
- d) organizacja nie uiszcza grzywien lub okresowych kar pieniężnych, o których mowa w art. 6 ust. 1 i 2; lub
- e) organizacja stara się uzyskać pokrycie finansowe lub zwrot jakichkolwiek grzywien nałożonych na nią zgodnie z art. 6.

2. Do celów ust. 1 lit. a) i b) Komisja podejmuje decyzję w oparciu o wszystkie dostępne informacje, w tym:

- a) wyniki własnej oceny uznanej organizacji, której to dotyczy, zgodnie z art. 8 ust. 1;
- b) sprawozdania przedstawione przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10 dyrektywy 2009/15/WE;
- c) analizy wypadków dotyczących statków sklasyfikowanych przez te uznane organizacje;

d) powtarzanie się uchybień, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. a);

e) stopień, w jakim wpływa to na flotę klasyfikowaną przez uznaną organizację; oraz

f) nieskuteczność środków, o których mowa w art. 6 ust. 2.

3. O wycofaniu uznania decyduje Komisja z własnej inicjatywy lub na wniosek państwa członkowskiego, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 12 ust. 3 i po umożliwieniu zainteresowanej uznanej organizacji przedłożenia swoich uwag.

Artykuł 8

1. Wszystkie uznane organizacje oceniane są przez Komisję wspólnie z państwem członkowskim, które przedstawiło stosowny wniosek o uznanie, w sposób regularny i co najmniej co dwa lata, w celu potwierdzenia, że spełniają one obowiązki wynikające z niniejszego rozporządzenia oraz minimalne kryteria określone w załączniku I. Ocena jest ograniczona do tych rodzajów działalności uznanych organizacji objętych zakresem niniejszego rozporządzenia.

2. Wybierając uznane organizacje do oceny, Komisja przykłada szczególną wagę do działania uznanych organizacji w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu, rejestrów wypadków i do sprawozdań przedłożonych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10 dyrektywy 2009/15/WE.

3. Ocena może obejmować wizytacje oddziałów regionalnych uznanej organizacji, jak również wyrывkową inspekcję statków, zarówno eksploatowanych, jak i tych w budowie, do celów kontrolowania działalności uznanej organizacji. W tym przypadku Komisja, w stosownych przypadkach, informuje państwa członkowskie, w których ma swoją siedzibę oddział regionalny. Komisja dostarcza państwom członkowskim sprawozdanie z wynikami oceny.

4. Każda uznana organizacja udostępnia corocznie wyniki przeglądu swojego systemu zarządzania jakością komitetowi, o którym mowa w art. 12 ust. 1.

Artykuł 9

1. Uznane organizacje zapewniają, aby Komisja miała dostęp do informacji koniecznych do celów przeprowadzenia oceny, o której mowa w art. 8 ust. 1. Nie można powoływać się na jakiegokolwiek klauzule umowne dla ograniczenia tego dostępu.

2. Uznane organizacje zapewniają, aby w umowach z właścicielami lub armatorami w sprawie wydawania statkom statutowych certyfikatów lub certyfikatów klasy zawarty był zapis, że warunkiem wydania tych certyfikatów jest zgoda stron na dostęp inspektorów Komisji na pokład statku do celów art. 8. ust. 1

Artykuł 10

1. Uznane organizacje okresowo konsultują się między sobą w celu zachowania równowagi i harmonizacji swoich reguł i procedur oraz ich wprowadzania w życie. Współpracują one ze sobą w celu zapewnienia jednolitej interpretacji konwencji międzynarodowych, bez uszczerbku dla uprawnień państw bandery. Uznane organizacje w stosownych przypadkach uzgadniają techniczne i proceduralne warunki wzajemnego uznawania certyfikatów dla materiałów, wyposażenia i komponentów w oparciu o równoważne normy, przyjmując jako punkt odniesienia najbardziej wymagające i rygorystyczne normy.

W przypadku gdy wzajemne uznanie jest niemożliwe z istotnych przyczyn związanych z bezpieczeństwem, uznane organizacje wyraźnie określają tego przyczyny.

W przypadku gdy uznana organizacja upewni się, przez inspekcję lub w inny sposób, że materiał, element wyposażenia lub komponent nie jest zgodny z wydanym dla niego certyfikatem, może ona odmówić zezwolenia na umieszczenie tego materiału, elementu wyposażenia lub komponentu na statku. Uznana organizacja niezwłocznie informuje o tym inne uznane organizacje, podając przyczyny odmowy.

Uznane organizacje uznają, do celów klasyfikacji, certyfikaty wyposażenia statków posiadającego znak zgodności z wymogami dyrektywy Rady 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków ⁽¹⁾.

Dostarczają one Komisji i państwom członkowskim okresowych sprawozdań w sprawie istotnego postępu w normach i we wzajemnym uznawaniu certyfikatów dla materiałów, wyposażenia i komponentów.

2. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia 17 czerwca 2014 r. sprawozdanie sporządzone na podstawie niezależnych badań, dotyczące osiągniętego poziomu harmonizacji reguł i procedur oraz wzajemnego uznawania certyfikatów dla materiałów, wyposażenia i komponentów.

3. Uznane organizacje współpracują z administracją kontroli państwa portu, w odniesieniu do statku ich klasy, szczególnie w celu ułatwienia usunięcia zgłoszonych braków lub innych niezgodności.

4. Uznane organizacje dostarczają wszystkim administracjom państw członkowskich, które udzieliły upoważnień przewidzianych w art. 3 dyrektywy 2009/15/WE i Komisji wszelkie istotne

informacje o ich sklasyfikowanej flocie, przeniesieniach, zmianach, zawieszeniach i wycofaniach klasy, niezależnie od bandery, którą podnoszą te statki.

Informacje o przeniesieniach, zmianach, zawieszeniach i wycofaniach klasy, łącznie z informacjami o zaległych przeglądach, zaległych zaleceniach, warunkach utrzymania klasy, warunkach operowania lub ograniczeniach operacyjnych wydanych w odniesieniu do sklasyfikowanych statków — niezależnie od bandery, którą podnoszą te statki — są również wprowadzane elektronicznie do wspólnej bazy danych z inspekcji, która jest wykorzystywana przez państwa członkowskie do wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu ⁽²⁾. Oraz jednocześnie rejestrowane we własnych systemach uznanych organizacji, w żadnym przypadku nie później niż 72 godziny od zdarzenia, które spowodowało obowiązek przekazania informacji. Informacje te, z wyjątkiem zaleceń i warunków utrzymania klasy, które nie są zaległe, są publikowane na stronach internetowych tych uznanych organizacji.

5. Uznane organizacje nie wydają statutowych certyfikatów statkowi – niezależnie od jego bandery – który stracił klasę lub który zmienia klasę z powodów bezpieczeństwa, zanim nie dadzą właściwej administracji państwa bandery możliwości wydania w rozsądnym czasie opinii w celu ustalenia, czy konieczna jest pełna inspekcja.

6. W przypadkach przeniesienia klasy z jednej uznanej organizacji do drugiej, organizacja, która przenosi klasę bez nieuzasadnionego opóźnienia, przekazuje organizacji, która otrzymuje klasę, pełną dokumentację statku, a w szczególności informuje ją o:

- a) wszelkich zaległych przeglądach;
- b) wszelkich zaległych zaleceniach i warunkach utrzymania klasy;
- c) warunkach operowania wydanych dla danego statku; oraz
- d) ograniczeniach operacyjnych danego statku.

Nowe certyfikaty statku mogą być wydane przez przejmującą organizację po pomyślnym zakończeniu wszelkich zaległych przeglądów i po wykonaniu, zgodnie ze wskazaniem przekazującej organizacji, z której statek przenosi klasę, wszystkich zaległych zaleceń lub warunków utrzymania klasy wydanych uprzednio w odniesieniu do statku.

Przed wydaniem certyfikatów organizacja przyjmująca musi powiadomić organizację przekazującą o dacie wydania certyfikatów i potwierdzić datę, miejsce i działania podjęte dla spełnienia każdego z zaległych przeglądów, zaległych zaleceń i zaległych warunków utrzymania klasy.

⁽¹⁾ Dz.U. L 46 z 17.2.1997, s. 25.

⁽²⁾ Zob. s. 57 niniejszego Dziennika Urzędowego.

Uznane organizacje ustanawiają i wprowadzają w życie odpowiednie wspólne wymogi dotyczące przypadków przeniesienia klasy, w których konieczne jest zachowanie specjalnych środków. Przypadki te obejmują co najmniej przeniesienia klasy statków 15-letnich i starszych oraz przeniesienia z organizacji nieuznanej do organizacji uznanej.

Uznane organizacje współpracują ze sobą przy prawidłowym wprowadzaniu w życie przepisów niniejszego ustępu.

Artykuł 11

1. Uznane organizacje ustanawiają najpóźniej dnia 17 czerwca 2011 r. i utrzymują zgodnie ze stosownymi międzynarodowymi normami jakości niezależną jednostkę oceny jakości i certyfikacji, w której w roli doradców mogą uczestniczyć odpowiednie profesjonalne stowarzyszenia działające w przemyśle żegludowym.

2. Jednostka oceny jakości i certyfikacji wykonuje następujące zadania:

a) częstą i regularną ocenę systemów zarządzania jakością uznanych organizacji zgodnie z kryteriami ustalonymi w normie jakości ISO 9001;

b) certyfikację systemów zarządzania jakością uznanych organizacji, w tym organizacji, o których uznanie złożono wniosek zgodnie z art. 3;

c) wydawanie interpretacji międzynarodowo uznanych norm zarządzania jakością, w szczególności w celu uwzględnienia specyfiki charakteru i obowiązków uznanych organizacji; oraz

d) przyjmowanie indywidualnych i zbiorowych zaleceń mających na celu poprawę procesów i mechanizmów kontroli wewnętrznej uznanych organizacji.

3. Jednostka oceny jakości i certyfikacji posiada niezbędną organizację i kompetencje, aby działać niezależnie od uznanych organizacji i dysponuje środkami koniecznymi do wypełniania swoich obowiązków w sposób skuteczny i na najwyższym poziomie profesjonalizmu, chroniąc niezależność osób, które je wykonują. Jednostka oceny jakości i certyfikacji określa swoje metody pracy i regulamin.

4. Jednostka oceny jakości i certyfikacji przyjmuje swój roczny plan pracy. Jednostka może wymagać wsparcia ze strony innych zewnętrznych organów oceny jakości.

5. Jednostka oceny jakości i certyfikacji udostępnia zainteresowanym stronom, w tym państwom bandery i Komisji, pełne informacje na temat swojego rocznego planu pracy oraz swoich spostrzeżeń i zaleceń, w szczególności w odniesieniu do sytuacji, w których mogły zostać naruszone warunki bezpieczeństwa.

6. Jednostka oceny jakości i certyfikacji jest poddawana okresowej ocenie przez Komisję.

7. Komisja składa państwom członkowskim sprawozdanie z wyników oceny oraz działań podjętych w jej następstwie.

Artykuł 12

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) utworzony na mocy rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres wskazany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Artykuł 13

1. Niniejsze rozporządzenie może, bez poszerzania zakresu jego stosowania, zostać zmienione w celu uaktualnienia minimalnych kryteriów określonych w załączniku I, uwzględniając w szczególności stosowne decyzje IMO.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 12 ust. 4.

2. Zmiany w międzynarodowych konwencjach określonych w art. 2 lit. b) niniejszego rozporządzenia mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia, zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

⁽¹⁾ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.

Artykuł 14

1. Komisja przyjmuje i podaje do wiadomości publicznej:
 - a) kryteria służące do pomiaru skuteczności reguł i procedur oraz działalności uznanych organizacji w zakresie bezpieczeństwa klasyfikowanych przez nie statków i zapobiegania zanieczyszczeniu powodowanemu przez te statki, przy szczególnym uwzględnieniu danych opracowanych przez memorandum paryskie w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Paris MoU) lub przez inne podobne porozumienia; oraz
 - b) kryteria służące do określenia, kiedy działalność taką należy uznać za stanowiącą niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lub środowiska, które to kryteria mogą uwzględniać szczególne okoliczności mające wpływ na organizacje mniejszej wielkości lub organizacje wysoko wyspecjalizowane.

Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 12 ust. 4.

2. Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie związane z wykonaniem art. 6 i, w stosownych przypadkach, art. 7, przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 12 ust. 4.

3. Bez uszczerbku dla natychmiastowego stosowania minimalnych kryteriów określonych w załączniku I Komisja może – zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 12 ust. 3 – przyjąć zasady dotyczące interpretacji tych kryteriów oraz może rozważyć ustanowienie celów dla ogólnych minimalnych kryteriów, o których mowa w załączniku I część A pkt 3.

Artykuł 15

1. Organizacje, którym w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zostało przyznane uznanie zgodnie z dyrektywą

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 23 kwietnia 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

H.-G. PÖTTERING

Przewodniczący

W imieniu Rady

P. NEČAS

Przewodniczący

94/57/WE, zachowują swoje uznanie z zastrzeżeniem przepisów ust. 2.

2. Bez uszczerbku dla art. 5 i 7, do dnia 17 czerwca 2010 r. Komisja ponownie bada wszystkie ograniczone uznania przyznane zgodnie z dyrektywą 94/57/WE w świetle art. 4 ust. 3 niniejszego rozporządzenia w celu podjęcia decyzji zgodnie z procedurą regulacyjną określoną w art. 12 ust. 3, czy ograniczenia powinny zostać zastąpione innymi, czy usunięte. Ograniczenia mają w dalszym ciągu zastosowanie do czasu podjęcia decyzji przez Komisję.

Artykuł 16

W trakcie przeprowadzania oceny zgodnie z art. 8 ust. 1 Komisja sprawdza, czy posiadacz uznania jest właściwym podmiotem prawnym w ramach organizacji objętej przepisami niniejszego rozporządzenia. Jeżeli tak nie jest, Komisja podejmuje decyzję o zmianie tego uznania.

W przypadku gdy Komisja wprowadza zmiany w uznaniu, państwa członkowskie dostosowują umowy zawarte z uznaną organizacją w celu uwzględnienia tych zmian.

Artykuł 17

Komisja co dwa lata informuje Parlament Europejski i Radę o stosowaniu niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 18

Odniesienia do dyrektywy 94/57/WE w prawie wspólnotowym i krajowym są odpowiednio traktowane jako odniesienia do niniejszego rozporządzenia i odczytywane zgodnie z tabelą korelacji w załączniku II.

Artykuł 19

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

ZAŁĄCZNIK I

MINIMALNE KRYTERIA UZYSKANIA LUB UTRZYMANIA UZNANIA WSPÓLNOTOWEGO**(o których mowa w art. 3)****A. OGÓLNE KRYTERIA MINIMALNE**

1. Uznana organizacja musi posiadać osobowość prawną w państwie, w którym ma siedzibę. Jej rozliczenia są poświadczane przez niezależnych audytorów.
2. Uznana organizacja musi być w stanie udokumentować rozległe doświadczenie w ocenie projektu i budowy statków handlowych.
3. Uznana organizacja musi w każdej chwili dysponować personelem zarządzającym, technicznym, pomocniczym i badawczym w liczbie odpowiedniej do wielkości klasyfikowanej floty, jej składu oraz zaangażowania organizacji w budowę i przebudowę statków. Uznana organizacja musi być w stanie przydzielić każdemu miejscu pracy – w miarę potrzeb i odpowiednio do nich – środki i personel odpowiednie do zadań, które mają zostać wykonane, zgodnie z ogólnymi kryteriami minimalnymi określonymi w pkt 6 i 7 i szczegółowymi kryteriami minimalnymi z części B.
4. Uznana organizacja musi posiadać i stosować zestaw własnych wyczerpujących reguł i procedur lub wykazać się zdolnościami do ich stworzenia, w zakresie projektowania, budowy oraz okresowych przeglądów statków handlowych, których jakość odpowiada uznanym międzynarodowo normom. Reguły i procedury muszą one być publikowane i stale ulepszone dzięki programom badawczym i rozwojowym.
5. Uznana organizacja musi posiadać własny rejestr statków publikowany corocznie i utrzymywany w publicznie dostępnej elektronicznej bazie danych.
6. Uznana organizacja nie może być kontrolowana przez właścicieli statków lub budowniczych statków, lub inne osoby komercyjnie zaangażowane w produkcję, wyposażanie, naprawę lub eksploatację statków. Przychody uznanej organizacji nie są w znacznym stopniu uzależnione od jednego przedsiębiorstwa handlowego. Uznana organizacja nie prowadzi działalności klasyfikacyjnej ani statutowej w przypadku, gdy jest tożsama lub ma powiązania biznesowe, osobiste lub rodzinne z właścicielem lub armatorem statku. Niezgodność ta ma również zastosowanie w odniesieniu do inspektorów zatrudnionych przez uznaną organizację.
7. Uznana organizacja musi działać zgodnie z przepisami określonymi w załączniku do rezolucji IMO A.789(19) w sprawie specyfikacji funkcji kontrolnych i certyfikacyjnych uznanych organizacji działających w imieniu administracji, jeżeli przepisy te obejmują sprawy objęte zakresem niniejszego rozporządzenia.

B. SZCZEGÓŁOWE KRYTERIA MINIMALNE

1. Uznana organizacja musi zapewniać ogólnościową dostępność swoich wyłącznych inspektorów lub, w wyjątkowych i właściwie uzasadnionych przypadkach, wyłącznych inspektorów innych uznanych organizacji.
2. Uznana organizacja musi kierować się w swoim działaniu kodeksem etyki.
3. Uznana organizacja musi być zarządzana i administrowana w sposób zapewniający poufność informacji wymaganych przez administrację.
4. Uznana organizacja musi dostarczać odpowiednie informacje administracji, Komisji i zainteresowanym stronom.

5. Uznana organizacja, a także jej inspektorzy i personel techniczny wykonują swoje zadania bez uszczerbku dla praw własności intelektualnej stoczni, dostawców wyposażenia i właścicieli statków, w tym patentów, licencji, wiedzy specjalistycznej lub wiedzy jakiegokolwiek rodzaju, której wykorzystanie jest prawnie chronione na poziomie międzynarodowym, wspólnotowym lub krajowym; uznana organizacja ani inspektorzy i personel techniczny nie mogą w żadnym przypadku i bez uszczerbku dla uprawnień państw członkowskich i Komisji do oceny, zwłaszcza na mocy art. 9, przekazywać ani upowszechniać danych istotnych z handlowego punktu widzenia uzyskanych w czasie działań dotyczących inspekcji, weryfikacji i nadzoru budowy oraz napraw statków.
6. Kierownictwo uznanej organizacji musi określić i udokumentować swoją politykę, cele i zobowiązanie do jakości oraz zapewnić, że ta polityka jest zrozumiała, realizowana i utrzymywana na wszystkich poziomach w uznanej organizacji. Polityka uznanej organizacji musi odnosić się do celów i wskaźników działalności w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu.
7. Uznana organizacja musi zapewniać:
 - a) systematyczne ustanawianie i utrzymywanie reguł i procedur;
 - b) przestrzeganie jej reguł i procedur oraz wprowadzenie wewnętrznego systemu do pomiaru jakości usług w odniesieniu do tych reguł i procedur;
 - c) spełnianie wymogów działań statutowych, do których uznana organizacja jest upoważniona, i wprowadzenie wewnętrznego systemu pomiaru jakości usług w odniesieniu do zgodności z międzynarodowymi konwencjami;
 - d) określenie i udokumentowanie obowiązków, uprawnień i wzajemnych powiązań personelu, którego praca ma wpływ na jakość usług uznanej organizacji;
 - e) wykonywanie całości pracy w kontrolowanych warunkach;
 - f) system nadzoru, który monitoruje działania i prace wykonywane przez inspektorów oraz personel techniczny i administracyjny zatrudniony przez uznaną organizację;
 - g) posiadanie przez inspektorów rozległej wiedzy na temat szczególnego typu statku, na którym wykonują swoje czynności, jako istotne dla przeprowadzenia danego przeglądu oraz odnośnych stosowanych wymogów;
 - h) wprowadzanie w życie systemu podnoszenia kwalifikacji inspektorów i ciągłej aktualizacji ich wiedzy;
 - i) utrzymywanie zapisów wskazujących na osiągnięcie wymaganych standardów w pozycjach objętych świadczonymi usługami, jak również skuteczne działanie systemu jakości;
 - j) utrzymywanie we wszystkich siedzibach powszechnego systemu zaplanowanych i udokumentowanych audytów wewnętrznych działań związanych z jakością;
 - k) przeprowadzanie statutowych przeglądów i inspekcji wymaganych przez zharmonizowany system przeglądu i certyfikacji, do których uznana organizacja jest upoważniona, zgodnie z przepisem wymienionym w załączniku i dodatku do rezolucji IMO A.948(23) w sprawie wytycznych dla przeglądu w ramach zharmonizowanego systemu przeglądu i certyfikacji;
 - l) ustalenie jasnych i bezpośrednich powiązań między centralnymi i regionalnymi przedstawicielstwami uznanej organizacji, między uznanymi organizacjami oraz ich inspektorami w zakresie odpowiedzialności i kontroli.

8. Uznana organizacja musi opracować, wprowadzić w życie i utrzymywać skuteczny wewnętrzny system jakości oparty na odpowiednich elementach uznanych międzynarodowo norm jakości i zgodnie z EN ISO/IEC 17020:2004 (organy inspekcji) oraz EN ISO 9001:2000 (systemy zarządzania jakością, wymagania) zinterpretowanymi i poświadczonymi przez jednostkę oceny jakości i certyfikacji, o której mowa w art. 11 ust.1.
 9. Reguły i procedury uznanej organizacji muszą być wprowadzane w życie w sposób umożliwiający organizacji sporządzanie w oparciu o własną, bezpośrednią wiedzę i ocenę wiarygodnych i obiektywnych deklaracji na temat bezpieczeństwa statków, których to dotyczy, przy pomocy certyfikatów klasy, na podstawie których mogą być wydawane statutowe certyfikaty.
 10. Uznana organizacja musi dysponować środkami niezbędnymi do oceny — za pośrednictwem wykwalifikowanego profesjonalnego personelu oraz zgodnie z przepisami określonymi w załączniku do rezolucji IMO A.913(22) w sprawie wytycznych dotyczących wykonywania przez administrację Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczeństwem (ISM) — stosowania i utrzymywania systemu zarządzania bezpieczeństwem, zarówno na lądzie, jak i na statkach, przewidzianego do objęcia certyfikacją.
 11. Uznana organizacja musi zezwolić na udział przedstawicieli administracji oraz innych zainteresowanych stron w opracowaniu jej reguł i procedur.
-

ZAŁĄCZNIK II

Tabela korelacji

Dyrektywa 94/57/WE	Dyrektywa 2009/15/WE	Niniejsze rozporządzenie
Artykuł 1	Artykuł 1	Artykuł 1
Artykuł 2 lit. a)	Artykuł 2 lit. a)	Artykuł 2 lit. a)
Artykuł 2 lit. b)	Artykuł 2 lit. b)	–
Artykuł 2 lit. c)	Artykuł 2 lit. c)	–
Artykuł 2 lit. d)	Artykuł 2 lit. d)	Artykuł 2 lit. b)
Artykuł 2 lit. e)	Artykuł 2 lit. e)	Artykuł 2 lit. c)
–	Artykuł 2 lit. f)	Artykuł 2 lit. d)
Artykuł 2 lit. f)	Artykuł 2 lit. g)	Artykuł 2 lit. e)
Artykuł 2 lit. g)	Artykuł 2 lit. h)	Artykuł 2 lit. f)
Artykuł 2 lit. h)	Artykuł 2 lit. i)	Artykuł 2 lit. g)
Artykuł 2 lit. i)	Artykuł 2 lit. k)	Artykuł 2 lit. i)
–	Artykuł 2 lit. j)	Artykuł 2 lit. h)
Artykuł 2 lit. j)	Artykuł 2 lit. l)	–
Artykuł 2 lit. k)	–	Artykuł 2 lit. j)
Artykuł 3	Artykuł 3	–
Artykuł 4 ust. 1 zdanie pierwsze	–	Artykuł 3 ust. 1
Artykuł 4 ust. 1 zdanie drugie	–	Artykuł 3 ust. 2
Artykuł 4 ust. 1 zdanie trzecie	–	–
Artykuł 4 ust. 1 zdanie czwarte	–	Artykuł 4 ust. 1
–	–	Artykuł 3 ust. 3
–	–	Artykuł 4 ust. 2, 3, 4
–	–	Artykuł 5
–	–	Artykuł 6
–	–	Artykuł 7
Artykuł 5 ust. 1	Artykuł 4 ust. 1	–
Artykuł 5 ust. 3	Artykuł 4 ust. 2	–
Artykuł 6 ust. 1, 2, 3, 4	Artykuł 5 ust. 1, 2, 3, 4	–
Artykuł 6 ust. 5	–	–
Artykuł 7	Artykuł 6	Artykuł 12
Artykuł 8 ust. 1 tiret pierwsze	Artykuł 7 ust. 1 akapit pierwszy lit. a)	–
Artykuł 8 ust. 1 tiret drugie	–	Artykuł 13 ust. 1
Artykuł 8 ust. 1 tiret trzecie	Artykuł 7 ust. 1 akapit pierwszy lit. b)	–
–	Artykuł 7 ust. 1 akapit drugi	Artykuł 13 ust. 1 akapit drugi
Artykuł 8 ust. 2	Artykuł 7 ust. 2	–
Artykuł 8 ust. 2 akapit drugi	–	Artykuł 13 ust. 2

Dyrektywa 94/57/WE	Dyrektywa 2009/15/WE	Niniejsze rozporządzenie
Artykuł 9 ust. 1	–	–
Artykuł 9 ust. 2	–	–
Artykuł 10 ust. 1 zdanie wprowadzające	Artykuł 8	–
Artykuł 10 ust. 1 lit. a), b), c), ust. 2, 3, 4	–	–
Artykuł 11 ust. 1, 2	Artykuł 9 ust. 1, 2	–
Artykuł 11 ust. 3, 4	–	Artykuł 8 ust. 1, 2
Artykuł 12	Artykuł 10	–
Artykuł 13	–	–
Artykuł 14	Artykuł 11 ust. 1 i 2	–
–	Artykuł 11 ust. 3	–
–	Artykuł 12	–
–		Artykuł 9
Artykuł 15 ust. 1		Artykuł 10 ust. 1, 2
Artykuł 15 ust. 2		Artykuł 10 ust. 3
Artykuł 15 ust. 3	–	Artykuł 10 ust. 4
Artykuł 15 ust. 4		Artykuł 10 ust. 5
Artykuł 15 ust. 5		Artykuł 10 ust. 6 akapit pierwszy, drugi, trzeci, piąty
–		Artykuł 10 ust. 6 akapit czwarty
Artykuł 16	Artykuł 13	–
Artykuł 17	Artykuł 16	–
–	Artykuł 14	–
–	Artykuł 15	–
		Artykuł 11
		Artykuł 14
		Artykuł 15
		Artykuł 16
		Artykuł 17
		Artykuł 18
		Artykuł 19
Załącznik		Załącznik I
	Załącznik I	
	Załącznik II	Załącznik II

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 392/2009**z dnia 23 kwietnia 2009 r.****w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków****(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⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu⁽³⁾ w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez komitet pojednawczy w dniu 3 lutego 2009 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W ramach wspólnej polityki transportowej należy przyjąć dodatkowe środki w celu zwiększenia bezpieczeństwa transportu morskiego. Środki te powinny obejmować zasady odpowiedzialności za szkody wyrządzone pasażerom, ponieważ istotne jest zapewnienie odpowiedniego poziomu odszkodowań pasażerom, którzy ulegli wypadkom na morskich drogach wodnych.
- (2) W dniu 1 listopada 2002 r. pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) przyjęty został Protokół z 2002 r. do Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. Wspólnota i państwa członkowskie są w trakcie podejmowania decyzji w sprawie przystąpienia do tego protokołu i jego ratyfikowania go. W każdym razie jego przepisy włączone do niniejszego rozporządzenia powinno się stosować we Wspólnocie najpóźniej od dnia 31 grudnia 2012 r.
- (3) Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. zmieniona protokołem z 2002 r. („konwencja ateńska”), ma zastosowanie tylko do transportu międzynarodowego. Na wewnętrznym rynku morskim zlikwidowano rozróżnienie między

krajowym a międzynarodowym rynkiem usług transportowych i dlatego celowe jest, by zapewnić taki sam poziom i charakter odpowiedzialności na obszarze Wspólnoty zarówno w transporcie międzynarodowym, jak i krajowym.

- (4) Ubezpieczenie wymagane w ramach konwencji ateńskiej musi uwzględniać środki finansowe armatorów i towarzystw ubezpieczeniowych. Armatorzy muszą być w stanie dotrzymać warunków ubezpieczenia w rozsądny z ekonomicznego punktu widzenia sposób, a w szczególności w przypadku niewielkich towarzystw żeglugowych wykonujących krajowe usługi transportowe należy wziąć pod uwagę sezonowy charakter ich działalności. Przy ustanawianiu ubezpieczeń wchodzących w zakres niniejszego rozporządzenia należy uwzględnić różne klasy statku.
- (5) Właściwe jest zobowiązanie przewoźnika do wypłacenia zaliczki w przypadku śmierci lub szkody na osobie pasażera, przy czym zaliczka nie oznacza uznania odpowiedzialności.
- (6) Stosowne informacje na temat praw przyznanych pasażerom powinny być im dostarczane przed podróżą lub, w przypadku gdy nie jest to możliwe, najpóźniej w chwili wyjazdu.
- (7) Komitet Prawny Międzynarodowej Organizacji Morskiej przyjął w dniu 19 października 2006 r. zastrzeżenie i wytyczne IMO dotyczące wdrożenia konwencji ateńskiej („wytyczne IMO”), by odnieść się do pewnych kwestii wchodzących w zakres konwencji ateńskiej, w szczególności takich jak odszkodowania za szkody związane z aktami terrorystycznymi. Jako takie, zastrzeżenie i wytyczne mogą być uznawane za *lex specialis*.
- (8) Niniejsze rozporządzenie obejmuje część wytycznych IMO i nadaje im moc prawną. W tym celu, w przypadku gdy w postanowieniach wytycznych IMO występuje czasownik „powinien” lub „należy”, należy rozumieć go, w szczególności, jako tryb oznajmujący czasu teraźniejszego.
- (9) Postanowienia konwencji ateńskiej (załącznik I) i wytycznych IMO (załącznik II) należy interpretować odpowiednio w kontekście prawodawstwa wspólnotowego.

⁽¹⁾ Dz.U. C 318 z 23.12.2006, s. 195.⁽²⁾ Dz.U. C 229 z 22.9.2006, s. 38.⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r. (Dz.U. C 74 E z 20.3.2008, s. 562), wspólne stanowisko Rady z dnia 6 czerwca 2008 r. (Dz.U. C 190 E z 29.7.2008, s. 17), stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2008 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym), decyzja Rady z dnia 26 lutego 2009 r. oraz rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

- (10) System odpowiedzialności przewidziany w niniejszym rozporządzeniu powinien być stopniowo rozszerzany na różne klasy statków, określone w art. 4 dyrektywy Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich⁽¹⁾. Należy uwzględnić wpływ na ceny biletów i zdolność do uzyskania przystępnego ubezpieczenia na poziomie wymaganym w ramach polityki umacniania praw pasażerów, jak również przy uwzględnieniu sezonowości niektórych połączeń.
- (11) Kwestie objęte art. 17 i art. 17a konwencji ateńskiej należą do wyłącznych kompetencji Wspólnoty w zakresie, w jakim artykuły te mają wpływ na przepisy ustanowione rozporządzeniem Rady WE nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych⁽²⁾. W tym zakresie te dwa przepisy staną się elementem porządku prawnego Wspólnoty w momencie przystąpienia Wspólnoty do konwencji ateńskiej.
- (12) Do celów niniejszego rozporządzenia wyrażenie „lub został w nim zarejestrowany” należy rozumieć w ten sposób, że państwo bandery, do celów tymczasowego zawieszenia rejestru statku w związku z wydzierżawieniem w formie „bareboat” (pustego statku) jest państwem członkowskim lub państwem stroną konwencji ateńskiej. Państwa członkowskie i Komisja powinny podjąć niezbędne kroki, by zachęcić IMO do opracowania wytycznych dotyczących pojęcia tymczasowego zawieszenia rejestru statku poprzez wydzierżawienie w formie „bareboat”.
- (13) Do celów niniejszego rozporządzenia wyrażenie „sprzęt do poruszania się” nie powinno być interpretowane jako bagaż ani jako pojazdy w rozumieniu art. 8 konwencji ateńskiej.
- (14) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽³⁾.
- (15) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia do wprowadzania zmian w niniejszym rozporządzeniu, tak by możliwe było wprowadzanie przyszłych zmian do konwencji międzynarodowych, związanych z nimi protokołach, kodeksach i rezolucjach. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i ich celem jest zmiana innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia i, między innymi, przez dodanie nowych elementów innych niż istotne, należy je przyjmować zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (16) Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA) ustanowiona rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady⁽⁴⁾ powinna wspomagać Komisję w przygotowaniu i sporządzeniu sprawozdania z postępów w stosowaniu zasad określonych na mocy niniejszego rozporządzenia.
- (17) Władze krajowe, a w szczególności portowe, odgrywają zasadniczą rolę w identyfikacji różnego rodzaju zagrożeń dla bezpieczeństwa na morzu i w reagowaniu na nie.
- (18) W swoim oświadczeniu w sprawie bezpieczeństwa na morzu z dnia 9 października 2008 r. państwa członkowskie podjęły stanowcze zobowiązanie do wyrażenia, najpóźniej do dnia 1 stycznia 2012 r., swojej zgody na związanie się Konwencją o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r. zmienioną protokołem z 1996 r. Państwa członkowskie mogą skorzystać z przewidzianej w art. 15 ust. 3a tej konwencji możliwości uregulowania, za pomocą szczegółowych przepisów niniejszego rozporządzenia, systemu ograniczeń odpowiedzialności, który ma być stosowany w odniesieniu do pasażerów.
- (19) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie stworzenie jednolitego zbioru zasad regulujących prawa przewoźników na drogach morskich i ich pasażerów w razie wypadku, nie może być zrealizowany w wystarczającym stopniu przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na jego rozmiary lub skutki możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodne z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólnotowy system związany z odpowiedzialnością i ubezpieczeniem z tytułu przewozu pasażeróworskimi drogami wodnymi zgodny ze stosownymi przepisami:

- a) Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. zmienionej protokołem z 2002 r. („konwencja ateńska”), zamieszczonymi w załączniku I; oraz
- b) zastrzeżenia i wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej przyjętych przez Komitet Prawny Międzynarodowej Organizacji Morskiej dnia 19 października 2006 r. („wytyczne IMO”), zamieszczonymi w załączniku II.

⁽¹⁾ Dz.U. L 144 z 15.5.1998, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 12 z 16.1.2001, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1.

2. Ponadto niniejsze rozporządzenie rozszerza zakres stosowania tych przepisów na przewóz morskimi drogami wodnymi w obrębie jednego państwa członkowskiego na pokładzie statków należących do klasy A i B zgodnie z art. 4 dyrektywy 98/18/WE oraz określa pewne dodatkowe wymogi.

3. Najpóźniej w dniu 30 czerwca 2013 r. Komisja przedstawia, w stosownych przypadkach, wniosek legislacyjny między innymi w celu rozszerzenia zakresu niniejszego rozporządzenia na statki należące do klas C i D, zgodnie z art. 4 dyrektywy 98/18/WE.

Artykuł 2

Zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do każdego przewozu międzynarodowego w rozumieniu art. 1 pkt 9 konwencji ateńskiej lub do przewozu morskimi drogami wodnymi w obrębie jednego państwa członkowskiego na pokładzie statków należących do klas A i B, zgodnie z art. 4 dyrektywy 98/18/WE, w przypadku gdy:

- a) statek pływa pod banderą państwa członkowskiego lub został w nim zarejestrowany;
- b) umowa przewozu została zawarta w państwie członkowskim; lub
- c) miejsce wyjazdu lub przeznaczenia według umowy przewozu znajduje się w państwie członkowskim.

Państwa członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenia do wszystkich morskich rejsów krajowych.

Artykuł 3

Odpowiedzialność i ubezpieczenie

1. System odpowiedzialności w stosunku do pasażerów, ich bagażu i ich pojazdów oraz zasady ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego podlegają przepisom niniejszego rozporządzenia oraz postanowieniom art. 1 i 1a, art. 2 ust. 2, art. 3–16 oraz art. 18, 20 i 21 konwencji ateńskiej przedstawionym w załączniku I oraz wytycznym IMO zamieszczonymi w załączniku II.

2. Części wytycznych IMO przedstawione w załączniku II uznaje się za prawnie wiążące.

Artykuł 4

Rekompensata za sprzęt osób o ograniczonej sprawności ruchowej lub inny szczególny sprzęt

W przypadku utraty lub uszkodzenia sprzętu umożliwiającego poruszanie się lub innego szczególnego sprzętu używanego przez pasażera o ograniczonej sprawności ruchowej, odpowiedzialność przewoźnika podlega art. 3 ust. 3 konwencji ateńskiej.

Wysokość odszkodowania odpowiada kwocie koniecznej do zastąpienia tego sprzętu lub, w odpowiednich przypadkach, kosztem jego naprawy.

Artykuł 5

Globalne ograniczenie odpowiedzialności

1. Niniejsze rozporządzenie nie wprowadza zmian do praw ani obowiązków przewoźnika lub wykonującego przewóz określonych w ustawodawstwie krajowym wdrażającym międzynarodową Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r. zmienioną protokołem z 1996 r., w tym do jakichkolwiek przyszłych zmian tej konwencji.

W braku takiego mającego zastosowanie ustawodawstwa krajowego odpowiedzialność przewoźnika lub wykonującego przewóz podlega wyłącznie art. 3 niniejszego rozporządzenia.

2. Odpowiedzialność przewoźnika i wykonującego przewóz za roszczenia z tytułu utraty życia lub szkody na osobie pasażera, które zostały spowodowane którymkolwiek z zagrożeń, o których mowa w pkt 2.2 wytycznych IMO, może być przez nich ograniczona zgodnie z przepisami, o których mowa w ust. 1.

Artykuł 6

Wyplata zaliczki

1. W przypadku gdy śmierć lub szkoda na osobie pasażera nastąpiły wskutek wypadku statku, przewoźnik, który faktycznie wykonał w całości lub w części przewóz, podczas którego doszło do wypadku, wypłaca zaliczkę wystarczającą na pokrycie niecierpiących zwłoki potrzeb finansowych proporcjonalnie do odniesionej szkody, w terminie 15 dni od ustalenia tożsamości osoby uprawnionej do odszkodowania. W razie śmierci kwota ta wynosi co najmniej 21 000 EUR.

Przepis ten ma zastosowanie również w przypadku, gdy przewoźnik ma siedzibę na terenie Wspólnoty.

2. Wyplata zaliczki nie stanowi uznania odpowiedzialności i może zostać zaliczona na poczet wszelkich późniejszych kwot wypłaconych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Nie podlega ona zwrotowi, z wyjątkiem przypadku określonego w art. 3 ust. 1 i art. 6 konwencji ateńskiej oraz w dodatku A do wytycznych IMO, lub w przypadku gdy osoba, która ją otrzymała, nie jest osobą uprawnioną do odszkodowania.

Artykuł 7

Informowanie pasażerów

Bez uszczerbku dla obowiązków biur podróży określonych w dyrektywie Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek⁽¹⁾ przewoźnik i/lub wykonujący przewóz zapewniają, aby pasażerowie otrzymali stosowne i zrozumiałe informacje dotyczące ich praw przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.

⁽¹⁾ Dz.U. L 158 z 23.6.1990, s. 59.

W przypadku gdy umowa przewozu została zawarta w państwie członkowskim, informacje te dostarczane są we wszystkich punktach sprzedaży, włącznie ze sprzedażą przez telefon lub przez Internet. W przypadku gdy miejscem wyjazdu jest państwo członkowskie, informacje te dostarczane są przed wyjazdem. We wszystkich innych przypadkach są one dostarczane najpóźniej w chwili wyjazdu. O ile przewoźnik lub wykonujący przewóz dostarczył informacje wymagane na mocy niniejszego artykułu, drugi z tych podmiotów nie jest już zobowiązany do ich dostarczenia. Informacje dostarczane są w najwłaściwszej formie.

W celu zapewnienia zgodności z wymogiem informowania pasażerów na mocy niniejszego artykułu, przewoźnik i wykonujący przewóz dostarczają pasażerom przynajmniej streszczenie przepisów niniejszego rozporządzenia przygotowane przez Komisję i udostępnione publicznie.

Artykuł 8

Sprawozdawczość

Najpóźniej do trzech lat od daty zastosowania niniejszego rozporządzenia, Komisja sporządza sprawozdanie ze stosowania niniejszego rozporządzenia, w którym uwzględnia między innymi rozwój sytuacji ekonomicznej oraz wydarzenia na forach międzynarodowych.

Do niniejszego sprawozdania może zostać dołączona propozycja wprowadzenia zmian do niniejszego rozporządzenia lub wniosek, który Komisja powinna przedstawić na stosownych forach międzynarodowych.

Artykuł 9

Zmiany

1. Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia i związane z włączeniem zmian granic odpowiedzialności ustalonych w art. 3 ust. 1, art. 4a ust. 1, art. 7 ust. 1 i art. 8 konwencji ateńskiej w celu uwzględnienia decyzji podjętych na mocy art. 23 tej konwencji, jak również odpowiadających im aktualizacji załącznika I do niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w ust. 10 ust. 2.

Uwzględniając wpływ na ceny biletów i zdolność do uzyskania przystępnego ubezpieczenia na poziomie wymaganym w ramach polityki umacniania praw pasażerów, jak również sezonowość niektórych połączeń, Komisja przyjmuje do dnia 31 grudnia 2016 r., na podstawie odpowiedniej analizy wpływu, środek dotyczący granic określonych w załączni-

ku I dla statków klasy B zgodnie z art. 4 dyrektywy 98/18/WE. Środek ten, mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 10 ust. 2.

2. Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia i związane z włączeniem zmian do wytycznych IMO, zamieszczonych w załączniku II, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w ust. 10 ust. 2.

Artykuł 10

Procedura komitetowa

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) ustanowiony na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2099/2002⁽¹⁾.

2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu, stosuje się przepisy art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem art. 8 tej decyzji.

Artykuł 11

Przepisy przejściowe

1. W odniesieniu do przewozu morskimi drogami wodnymi w obrębie jednego państwa członkowskiego na pokładzie statków klasy A zgodnie z art. 4 dyrektywy 98/18/WE, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o odroczeniu stosowania niniejszego rozporządzenia do czterech lat od daty jego zastosowania.

2. W odniesieniu do przewozu morzem w obrębie jednego państwa członkowskiego na pokładzie statków klasy B zgodnie z art. 4 dyrektywy 98/18/WE, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o odroczeniu stosowania niniejszego rozporządzenia do dnia 31 grudnia 2018 r.

Artykuł 12

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się we Wspólnocie od dnia wejścia w życie konwencji ateńskiej, a w każdym przypadku nie później niż od dnia 31 grudnia 2012 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 23 kwietnia 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
H.-G. PÖTTERING
Przewodniczący

W imieniu Rady
P. NEČAS
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

POSTANOWIENIA KONWENCJI ATEŃSKIEJ W SPRAWIE PRZEWOZU MORZEM PASAŻERÓW I ICH BAGAŻU Z 2002 R. ISTOTNE DLA STOSOWANIA NINIEJSZEGO ROZPORZĄDZENIA.

(tekst skonsolidowany Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. oraz protokołu z 2002 r. do tej konwencji)

Artykuł 1

Definicje

W niniejszej konwencji następujące wyrażenia mają znaczenie określone niżej:

- 1) a) „przewoźnik” – oznacza osobę, która zawarła umowę przewozu lub w której imieniu została zawarta taka umowa, bez względu na to, czy przewóz jest faktycznie wykonywany przez nią, czy przez wykonującego przewóz;
- b) „wykonujący przewóz” – oznacza osobę inną niż przewoźnik, będącą właścicielem, czarterującym lub armatorem statku, która faktycznie wykonuje całość lub część przewozu; oraz
- c) „przewoźnik, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu” – oznacza wykonującego przewóz lub jeżeli przewoźnik faktycznie wykonuje przewóz, przewoźnika;
- 2) „umowa przewozu” – oznacza umowę zawartą przez przewoźnika lub w jego imieniu na przewóz morzem pasażera lub pasażera i jego bagażu, w zależności od sytuacji;
- 3) „statek” – oznacza jedynie statek morski, z wyłączeniem poduszkowca;
- 4) „pasażer” – oznacza każdą osobę przewożoną statkiem:
 - a) na mocy umowy przewozu; albo
 - b) która za zgodą przewoźnika towarzyszy pojazdowi lub żywym zwierzętom, objętym umową przewozu towarów nie podlegającą postanowieniom niniejszej konwencji;
- 5) „bagaż” – oznacza każdą rzecz lub pojazd przewożony przez przewoźnika na mocy umowy przewozu, z wyłączeniem:
 - a) rzeczy i pojazdów przewożonych na podstawie czarteru, konosamentu lub innej umowy, przede wszystkim dotyczącej przewozu ładunku; i
 - b) żywych zwierząt;
- 6) „bagaż kabinowy” – oznacza bagaż, który pasażer ma w swojej kabinie lub który w inny sposób znajduje się w jego posiadaniu, pod jego opieką lub kontrolą; z wyłączeniem stosowania pkt 8 niniejszego artykułu i art. 8, bagaż kabinowy obejmuje bagaż, który pasażer ma w pojeździe lub na nim;
- 7) „utrata lub uszkodzenie bagażu” – obejmuje również straty pieniężne wynikające z niedostarczenia pasażerowi bagażu w rozsądnym czasie po przybyciu statku, na którym bagaż był lub powinien być przewieziony; nie obejmuje jednak opóźnień wynikających ze sporów ze stosunku pracy;
- 8) „przewóz” – obejmuje następujące okresy:
 - a) w odniesieniu do pasażera i jego bagażu kabinowego – czas, w którym pasażer lub jego bagaż kabinowy znajdują się na pokładzie statku lub w trakcie załadunku albo wyładunku, oraz czas, w którym pasażer i jego bagaż kabinowy przewożone są drogą wodną z lądu na statek lub odwrotnie, jeżeli koszt takiego przewozu jest włączony do opłaty za przewóz lub jeżeli środek transportu używany do przewozu pomocniczego został przez przewoźnika postawiony do dyspozycji pasażera; jednakże w odniesieniu do pasażera przewóz nie obejmuje czasu, w którym pasażer znajduje się na dworcu morskim lub stacji, na nabrzeżu lub w jakimkolwiek innym pomieszczeniu portowym;

- b) w odniesieniu do bagażu kabinowego – również czas, w którym pasażer znajduje się na dworcu morskim, na stacji, na nabrzeżu lub w jakimkolwiek innym pomieszczeniu portowym, jeżeli bagaż ten został przejęty przez przewoźnika lub jego pracownika albo agenta i nie został przekazany pasażerowi;
- c) w odniesieniu do innego bagażu, który nie jest bagażem kabinowym – czas od momentu przejęcia bagażu przez przewoźnika lub jego pracownika albo agenta na ładzie lub na pokładzie aż do momentu ponownego jego przekazania pasażerowi przez przewoźnika lub jego pracownika albo agenta;
- 9) „przewóz międzynarodowy” – oznacza każdy przewóz, w którym zgodnie z umową przewozu miejsce wyjazdu i miejsce przeznaczenia znajdują się w dwóch różnych państwach lub w jednym państwie, jeżeli zgodnie z umową przewozu lub planowaną trasą następuje zawinięcie do portu pośredniego w innym państwie;
- 10) „Organizacja” oznacza Międzynarodową Organizację Morską (IMO);
- 11) „Sekretarz Generalny” oznacza Sekretarza Generalnego Organizacji.

Artykuł 1a

Załącznik

Załącznik do niniejszej konwencji stanowi jej integralną część.

Artykuł 2

Stosowanie

1. [...] (*)
2. Niezależnie od ust. 1 niniejszej konwencji nie stosuje się, gdy przewóz podlega jakiegokolwiek innej międzynarodowej konwencji dotyczącej przewozu pasażerów lub bagażu innym środkiem transportu lub przepisom o odpowiedzialności cywilnej, wynikającym z postanowień takiej konwencji, jeśli istnieje obowiązek stosowania tych postanowień do przewozu morzem.

Artykuł 3

Odpowiedzialność przewoźnika

1. W razie strat wynikających ze śmierci pasażera lub szkody na jego osobie, spowodowanych wypadkiem żeglugowym granica odpowiedzialności przewoźnika wobec jednego pasażera w każdym odrębnym przypadku nie przekracza 250 000 jednostek obliczeniowych, chyba że przewoźnik udowodni, że wypadek ten:
 - a) nastąpił na skutek działań wojennych lub wrogich, wojny domowej, powstania albo na skutek zjawiska przyrodniczego w swej naturze wyjątkowego, nieuniknionego i niemożliwego do opanowania; lub
 - b) był w całości wynikiem czynu lub zaniechania, jakiego dopuściła się strona trzecia z zamiarem spowodowania wypadku.Jeżeli straty przekraczają powyższą granicę, przewoźnik ponosi również odpowiedzialność w zakresie, w jakim ją przekroczył, chyba że udowodni, że do wypadku, który spowodował straty, nie doszło z winy ani przez niedbalstwo przewoźnika.
2. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za straty wynikające ze śmierci pasażera lub szkody na jego osobie, niespodowodowane wypadkiem żeglugowym, jeżeli do wypadku, który spowodował straty, doszło z winy lub przez niedbalstwo przewoźnika. Ciężar udowodnienia winy lub niedbalstwa spoczywa na powodzie.
3. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za straty wynikające z utraty lub uszkodzenia bagażu kabinowego, jeżeli do wypadku, który spowodował straty, doszło z winy lub przez niedbalstwo przewoźnika. W razie strat spowodowanych wypadkiem żeglugowym wina lub niedbalstwo przewoźnika są domniemane.
4. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za straty wynikające z utraty lub uszkodzenia bagażu innego niż kabinowy, chyba że udowodni, że do wypadku, który spowodował straty, nie doszło z winy ani przez niedbalstwo przewoźnika.
5. Do celów niniejszego artykułu:
 - a) „zdarzenie morskie” oznacza rozbicie statku, jego wywrócenie, zderzenie lub jego wejście na mieliznę, wybuch lub pożar na statku albo wadliwość statku;
 - b) „wina lub niedbalstwo przewoźnika” obejmują winę lub niedbalstwo załogi przewoźnika podczas wykonywania obowiązków służbowych;

(*) Niezamieszczony.

c) „wadliwość statku” oznacza jakąkolwiek dysfunkcję, awarię lub niezgodność z obowiązującymi przepisami bezpieczeństwa dotyczącą jakichkolwiek części statku lub jego wyposażenia, które wykorzystywane są: jako drogi ucieczki lub drogi ewakuacyjne, w celu umożliwienia pasażerom wejścia na statek i opuszczenie go; do zapewnienia napędu, sterowności i bezpieczeństwa żeglugi, do cumowania, kotwiczenia, przybijania do lub odbijania od nabrzeża lub kotwicowiska, do opanowywania szkód po zatopieniu; lub do uruchamiania środków ratunkowych; oraz

d) „strata” nie obejmuje odszkodowań o charakterze karnym.

6. Odpowiedzialność przewoźnika na mocy niniejszego artykułu obejmuje wyłącznie straty poniesione w następstwie zdarzeń, do których doszło w trakcie przewozu. Ciężar udowodnienia, że do zdarzenia, które spowodowało straty, doszło w trakcie przewozu, oraz ciężar udowodnienia zakresu strat spoczywają na powodzie.

7. Żadne z postanowień niniejszej konwencji nie może uszczuplać prawa przewoźnika do roszczeń regresowych wobec strony trzeciej ani jego prawa do wykazania niedbalstwa pasażera zgodnie z art. 6 niniejszej konwencji. Żadne z postanowień niniejszego artykułu nie może uszczuplać praw wynikających z granic odpowiedzialności określonych w art. 7 lub 8 niniejszej konwencji.

8. Domniemanie winy lub niedbalstwa którejś ze stron lub przeniesienie ciężaru dowodu na którąś ze stron nie wyklucza rozpatrzenia dowodów świadczących na korzyść tej strony.

Artykuł 4

Wykonujący przewóz

1. Jeżeli wykonanie przewozu lub jego części zostało powierzone wykonującemu przewóz, przewoźnik jest nadal odpowiedzialny za całość przewozu zgodnie z postanowieniami niniejszej konwencji. Ponadto wykonujący przewóz będzie podlegał postanowieniom niniejszej konwencji oraz będzie uprawniony do korzystania z postanowień tej konwencji w zakresie części przewozu wykonanej przez niego.

2. W odniesieniu do przewozu wykonanego przez wykonującego przewóz przewoźnik jest odpowiedzialny za działania i zaniechania wykonującego przewóz, jego pracowników i agentów działających w ramach ich zatrudnienia.

3. Każde specjalne porozumienie, na którego mocy przewoźnik podejmie zobowiązanie nienałożone niniejszą konwencją, lub też jakiegokolwiek zrzeczenie się uprawnień wynikających z niniejszej konwencji będzie obowiązywało wykonującego przewóz, jeżeli wyrazi na nie zgodę wyraźnie i na piśmie.

4. W razie gdy zarówno przewoźnik, jak i wykonujący przewóz ponoszą odpowiedzialność, ich odpowiedzialność jest solidarna.

5. Nic w niniejszym artykule nie uszczupla jakichkolwiek praw do roszczeń regresowych między przewoźnikiem a wykonującym przewóz.

Artykuł 4a

Obowiązkowe ubezpieczenie

1. Gdy pasażerowie przewożeni są na pokładzie statku, który zarejestrowany jest w Państwie Stronie i który posiada licencję na przewóz ponad dwunastu pasażerów, a niniejsza konwencja ma zastosowanie, to każdy przewoźnik, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu, będzie posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe, takie jak gwarancja banku lub podobnej instytucji finansowej, od wynikającej z niniejszej konwencji odpowiedzialności za śmierć pasażera lub szkodę na jego osobie. Granica ubezpieczenia obowiązkowego lub innego zabezpieczenia finansowego wynosi co najmniej 250 000 jednostek obliczeniowych na jednego pasażera w każdym odrębnym przypadku.

2. Świadcstwo potwierdzające, że ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe są zawarte zgodnie z postanowieniami niniejszej konwencji, zostanie wydane każdemu statkowi po stwierdzeniu przez właściwe władze Państwa Strony, że zostały spełnione wymogi określone w ust. 1. W przypadku statku zarejestrowanego w Państwie Stronie takie świadcstwo zostanie wydane lub poświadczane przez właściwe władze państwa, w którym jest on zarejestrowany; w przypadku statku niezarejestrowanego w Państwie Stronie może ono zostać wydane lub poświadczane przez właściwe władze któregokolwiek z Państw Stron. Świadcstwo to będzie miało formę określoną w załączniku do niniejszej konwencji i będzie zawierać następujące dane:

a) nazwę statku, numer identyfikacyjny lub oznaczenie identyfikacyjne oraz nazwę portu macierzystego;

- b) nazwę i główną siedzibę przewoźnika, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu;
 - c) numer identyfikacyjny statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską;
 - d) rodzaj i okres ważności zabezpieczenia;
 - e) nazwę i główną siedzibę ubezpieczyciela lub innej osoby wystawiającej zabezpieczenie finansowe oraz w stosownych przypadkach siedzibę, w której ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe zostały ustanowione; oraz
 - f) okres ważności świadectwa, który nie może przekraczać okresu ważności ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego.
3. a) Państwo Strona może upoważnić uznaną przez siebie instytucję lub organizację do wydania świadectwa. Taka instytucja lub organizacja będzie każdorazowo informować to państwo o wydaniu świadectwa. W każdym przypadku Państwo Strona ponosi całkowitą odpowiedzialność za kompletność wydanego w ten sposób świadectwa i jego zgodność ze stanem faktycznym oraz zobowiązuje się przeprowadzić niezbędne działania zapewniające spełnienie tego obowiązku.
- b) Państwo Strona powiadomi Sekretarza Generalnego o:
- i) szczegółowym zakresie oraz warunkach upoważnienia nadanego uznawanej przez siebie instytucji lub organizacji;
 - ii) cofnięciu takiego upoważnienia; oraz
 - iii) dniu, w którym takie upoważnienie lub jego cofnięcie staje się skuteczne.
- Nadane upoważnienie staje się skuteczne najwcześniej po 3 miesiącach od dnia powiadomienia o nim Sekretarza Generalnego.
- c) Instytucja lub organizacja upoważniona do wydawania świadectw zgodnie z postanowieniami niniejszego ustępu będzie co najmniej uprawniona do cofania tych świadectw, jeżeli warunki, pod jakimi zostały one wydane, nie będą spełniane. W każdym przypadku instytucja lub organizacja będzie powiadamiać o cofnięciu świadectwa państwo, w którego imieniu świadectwo zostało wydane.
4. Świadectwa sporządzane jest w języku urzędowym lub językach urzędowych państwa je wydającego. Jeżeli jest to język inny niż angielski, francuski lub hiszpański, tekst zawierać będzie tłumaczenie na jeden z tych języków, przy czym tekst w języku urzędowym danego państwa może zostać pominięty, jeżeli państwo to tak zadecyduje.
5. Świadectwo będzie znajdować się na statku, a jego odpis zostanie złożony władzom, które prowadzą rejestr statków, lub jeżeli statek nie jest zarejestrowany w Państwie Stronie – władzom państwa wydającego lub poświadczającego świadectwo.
6. Ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe nie spełnia wymogów niniejszego artykułu, jeżeli z przyczyn innych niż upływanie terminu ważności ubezpieczenia lub zabezpieczenia określonego na świadectwie może ono stracić skuteczność przed upływem trzech miesięcy od dnia, w którym jego wygaśnięcie zapowiedziano władzom określonym w ust. 5, chyba że w okresie tym świadectwo zostało tym władzom zwrócone lub wydane zostało nowe świadectwo. Powyższe postanowienia mają analogicznie zastosowanie do każdej zmiany powodującej, że ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe przestają spełniać wymogi niniejszego artykułu.
7. Państwo, w którym zarejestrowany jest statek, określa warunki wydawania oraz ważności świadectwa, uwzględniając postanowienia niniejszego artykułu.
8. Żadne z postanowień niniejszej konwencji nie może być interpretowane w sposób uniemożliwiający Państw Stronie opieranie się na informacjach o sytuacji finansowej wystawcy ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, uzyskanych na użytek niniejszej konwencji od innych państw lub od Organizacji lub od innych organizacji międzynarodowych. Opieranie się na takich informacjach nie zwalnia jednak Państwa Strony z odpowiedzialności jako państwa wydającego świadectwo.

9. Świadectwa wydane lub poświadczane z upoważnienia Państwa Strony będą na użytek niniejszej konwencji uznawane przez inne Państwa Strony oraz będą traktowane przez te państwa tak, jakby posiadały tę samą skuteczność, co świadectwa wydawane lub poświadczane przez nie same, nawet gdy świadectwa te zostały wydane lub poświadczane w odniesieniu do statków niezarejestrowanych w Państwie Stronie. W każdej chwili Państwo Strona może się zwrócić do państwa wydającego lub poświadczającego świadectwo z prośbą o konsultację, jeżeli uzna, że ubezpieczyciel lub poręczyciel określony z nazwy na świadectwie ubezpieczenia nie posiada środków finansowych pozwalających na spełnienie zobowiązań nałożonych przez niniejszą konwencję.

10. Z każdym roszczeniem o odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego wydanego zgodnie z niniejszym artykułem można wystąpić bezpośrednio do ubezpieczyciela lub innej osoby wystawiającej zabezpieczenie finansowe. W takim przypadku kwota określona w ust. 1 stanowi granicę odpowiedzialności ubezpieczyciela lub innej osoby wystawiającej zabezpieczenie finansowe, nawet jeżeli przewoźnikowi lub wykonującemu przewóz nie przysługuje ograniczenie odpowiedzialności. Pozwany może następnie stosować środki obrony (ale bez powoływania się na upadłość lub zakończenie działalności), do których zgodnie z niniejszą konwencją byłby uprawniony przewoźnik wspomniany w ust. 1. Ponadto pozwany może w ramach obrony powołać się na to, że szkoda powstała w wyniku umyślnego działania ubezpieczonego; pozwany nie będzie jednak stosował żadnych środków obrony innych niż te, do których byłby uprawniony w postępowaniu wszczętym na żądanie ubezpieczonego przeciwko pozwanemu. W każdym wypadku pozwany będzie miał prawo wnosić, by do postępowania zostali włączeni przewoźnik i wykonujący przewóz.

11. Wszelkie kwoty należne z tytułu ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego ważnego zgodnie z ust. 1 będą służyć wyłącznie do pokrycia roszczeń powstałych na podstawie niniejszej konwencji, a każda wypłata takich kwot będzie zmniejszać wszelką odpowiedzialność wynikającą z niniejszej konwencji o wysokość wypłaconych kwot.

12. Państwo Strona w żadnym wypadku nie zezwoli na działalność pływającemu pod jego banderą statkowi, do którego stosuje się niniejszy artykuł, jeżeli nie zostało wydane świadectwo zgodnie z ust. 2 lub 15.

13. Z zastrzeżeniem postanowień niniejszego artykułu, każde Państwo Strona dopilnowuje by, z mocy przepisów krajowych ustanawiane były ubezpieczenia lub inne zabezpieczenia finansowe o zakresie określonym w ust. 1 – w odniesieniu do każdego statku, który posiada licencję na przewóz ponad dwunastu pasażerów niezależnie od miejsca jego rejestracji i który wchodzi do lub wychodzi z portu na jego terytorium, i to w takim zakresie, w jakim ma zastosowanie niniejsza konwencja.

14. Niezależnie od postanowień ust. 5, Państwo Strona może powiadomić Sekretarza Generalnego, że do celów ust. 13 świadectwo wymagane zgodnie z ust. 2 nie musi być przewożone na pokładzie ani okazywane przy wejściu do lub wyjściu z portu na jego terytorium, pod warunkiem że Państwo Strona wydające takie świadectwo powiadomiło Sekretarza Generalnego o prowadzeniu rejestru w formie elektronicznej – dostępnego dla wszystkich Państw Stron, potwierdzającego istnienie świadectwa i pozwalającego Państwom Stronom wywiązywać się z ich obowiązków określonych w ust. 13.

15. Jeżeli statek będący własnością Państwa Strony nie posiada ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, odnośne postanowienia niniejszego artykułu nie mają zastosowania do takiego statku, lecz statek taki powinien posiadać świadectwo wydane przez stosowne władze państwa, w którym jest on zarejestrowany, i stanowiące, że statek ten jest własnością tego państwa, a odpowiedzialność ponoszona jest do kwoty określonej w ust. 1. Świadectwo takie jest możliwie w jak największym stopniu spójne ze wzorem określonym w ust. 2.

Artykuł 5

Kosztowności

Przewoźnik nie odpowiada za utratę lub uszkodzenie pieniędzy, papierów wartościowych, złota, wyrobów ze srebra, biżuterii, ozdób, dzieł sztuki lub innych kosztowności, z wyjątkiem sytuacji, gdy te kosztowności zostały przekazane przewoźnikowi do depozytu w celu przechowania, przy czym odpowiada on do wysokości przewidzianej w art. 8 ust. 3, jeżeli nie zostanie ustalona wyższa granica odpowiedzialności zgodnie z art. 10 ust. 1.

Artykuł 6

Przyczynienie się

Sąd rozpatrujący sprawę może uwolnić przewoźnika całkowicie lub częściowo od odpowiedzialności zgodnie z prawem tego sądu, jeżeli przewoźnik udowodni, że do śmierci pasażera lub szkody na jego osobie albo do utraty lub uszkodzenia jego bagażu przyczyniły się lub je spowodowały wina albo niedbalstwo pasażera.

*Artykuł 7***Granica odpowiedzialności z tytułu śmierci lub szkody na osobie**

1. Odpowiedzialność przewoźnika na mocy art. 3 z tytułu śmierci pasażera lub szkody na jego osobie w żadnym wypadku nie przekracza 400 000 jednostek obliczeniowych na jednego pasażera w każdym odrębnym przypadku. Jeżeli zgodnie z prawem sądu rozpatrującego sprawę odszkodowanie jest przyznane w formie okresowych wypłat, równoważnik kwotowy tych wypłat nie może przekroczyć tej granicy.

2. Państwo Strona może w drodze szczegółowych przepisów prawa krajowego regulować granicę odpowiedzialności określoną w ust. 1, pod warunkiem że krajowa górna granica odpowiedzialności, jeżeli istnieje, nie jest niższa od granicy określonej w ust.1. Państwo Strona, które skorzysta z możliwości wskazanej w niniejszym ustępie, poinformuje Sekretarza Generalnego o przyjętej granicy odpowiedzialności lub o jej braku.

*Artykuł 8***Granica odpowiedzialności z tytułu utraty lub uszkodzenia bagażu i pojazdów**

1. Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu utraty lub uszkodzenia bagażu kabinowego nie może w żadnym wypadku przekroczyć 2 250 jednostek obliczeniowych na pasażera za przewóz.

2. Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu utraty lub uszkodzenia pojazdów łącznie z całym bagażem w nich lub na nich przewożonym, w żadnym wypadku nie przekracza 12 700 jednostek obliczeniowych na pojazd za przewóz.

3. Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu utraty lub uszkodzenia bagażu innego niż wymieniony w ust. 1 i 2 w żadnym wypadku nie przekracza 3 375 jednostek obliczeniowych na pasażera za przewóz.

4. Przewoźnik i pasażer mogą uzgodnić, że odpowiedzialność przewoźnika będzie podlegać potrąceniu (franszyzie redukcyjnej) nieprzekraczającemu 330 jednostek obliczeniowych w razie uszkodzenia pojazdu i nieprzekraczającemu 149 jednostek obliczeniowych na pasażera w razie utraty lub uszkodzenia innego bagażu, które to kwoty będą potrącone od należności za utratę lub uszkodzenie.

*Artykuł 9***Jednostka obliczeniowa i przeliczenie**

1. Jednostką obliczeniową wymienioną w niniejszej konwencji jest specjalne prawo ciągnięcia określone przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy. Kwoty, wymienione w art. 3 ust. 1, art. 4a ust. 1, art. 7 ust. 1 oraz art. 8 będą przeliczane na walutę krajową państwa, w którym znajduje się sąd rozpatrujący sprawę, według kursu tej waluty wyrażonego w stosunku do specjalnego prawa ciągnięcia i obowiązującego w dniu wydania orzeczenia lub w dniu uzgodnionym przez strony. Kurs waluty krajowej Państwa Strony, które jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego, jest ustalany w stosunku do specjalnego prawa ciągnięcia zgodnie z metodą wyceny stosowaną przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy w danym dniu w swoich operacjach i transakcjach. Kurs waluty krajowej Państwa Strony, które nie jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego, ustalany będzie w stosunku do specjalnego prawa ciągnięcia w sposób określony przez to Państwo Stronę.

2. Państwo, które nie jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego i którego prawo nie zezwala na stosowanie postanowień ust. 1, może jednak w momencie ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia niniejszej konwencji lub przystąpienia do niej albo w dowolnym późniejszym terminie oświadczyć, że jednostka obliczeniowa wymieniona w ust. 1 będzie równa 15 frankom w złocie. Frank w złocie, o którym mowa w niniejszym ustępie, odpowiada sześćdziesięciu pięciu i pół miligramom złota próby dziewięćset. Przeliczanie franka w złocie na walutę krajową odbywa się zgodnie z prawem danego państwa.

3. Operacja, o której mowa w ust. 1 zdanie ostatnie, i przeliczenie, o którym mowa w ust. 2, będą przeprowadzone w taki sposób, aby w walucie krajowej Państw Stron możliwie dokładnie wyrazić taką samą realną wartość kwot wymienionych w art. 3 ust. 1, art. 4a ust. 1, art. 7 ust. 1 oraz art. 8, jaka wynikałaby z zastosowania ust. 1 trzy pierwsze zdania. Zależnie od stosowanej metody państwa powiadomią Sekretarza Generalnego o sposobie dokonywania operacji określonej w ust. 1 lub o wyniku przeliczenia określonego w ust. 2 podczas składania dokumentu potwierdzającego ratyfikację, przyjęcie, zatwierdzenie niniejszej konwencji lub przystąpienie do niej, a także każdorazowo o dokonywanych zmianach.

*Artykuł 10***Dodatkowe postanowienia dotyczące granicy odpowiedzialności**

1. Przewoźnik i pasażer mogą uzgodnić, wyraźnie i w formie pisemnej, wyższą granicę odpowiedzialności niż przewidziana w art. 7 i 8.
2. Odsetki od odszkodowania i koszty sądowe nie będą wliczane do granicy odpowiedzialności przewidzianej w art. 7 i 8.

*Artykuł 11***Środki obrony i granice przewidziane dla pracowników przewoźnika**

Jeżeli przeciwko pracownikowi lub agentowi przewoźnika albo wykonującemu przewóz zostanie wytoczone powództwo w związku ze szkodą przewidzianą w niniejszej konwencji, pracownik ten lub agent, gdy udowodni, że działał w ramach zakresu swego zatrudnienia, będzie uprawniony do skorzystania ze środków obrony i ograniczenia odpowiedzialności, do jakich jest uprawniony przewoźnik lub wykonujący przewóz na podstawie niniejszej konwencji.

*Artykuł 12***Zbieg roszczeń**

1. Przewidziane w art. 7 i 8 granice odpowiedzialności będą miały zastosowanie do zbiegu kwot należnych z tytułu wszystkich roszczeń wynikających ze śmierci każdego pasażera lub szkody na jego osobie albo utraty lub uszkodzenia jego bagażu.
2. Odnośnie do przewozu wykonanego przez wykonującego przewóz zbieg kwot należnych od przewoźnika i wykonującego przewóz oraz ich pracowników i agentów działających w ramach zakresu ich zatrudnienia nie przekracza najwyższej kwoty, która mogłaby być zasądzona od przewoźnika lub wykonującego przewóz na mocy niniejszej konwencji, ale żadna z wymienionych osób nie będzie odpowiadać powyżej kwoty stanowiącej granicę ponoszonej przez nią odpowiedzialności.
3. W każdym wypadku, gdy pracownik albo agent przewoźnika lub wykonującego przewóz jest uprawniony zgodnie z art. 11 niniejszej konwencji do skorzystania z granic odpowiedzialności przewidzianych w art. 7 i 8, zbieg kwot należnych od przewoźnika lub wykonującego przewóz, w zależności od sytuacji, oraz od tego pracownika lub agenta nie może przekroczyć tych granic.

*Artykuł 13***Utrata prawa do ograniczonej odpowiedzialności**

1. Przewoźnik nie jest uprawniony do korzystania z prawa do ograniczenia odpowiedzialności przewidzianej w art. 7 i 8 i art. 10 ust. 1, jeśli zostanie udowodnione, że szkoda powstała wskutek działania lub zaniechania przewoźnika, dokonanych z zamiarem spowodowania takiej szkody, lub przez lekkomyślność i ze świadomością, że szkoda taka prawdopodobnie nastąpi.
2. Pracownik lub agent przewoźnika lub wykonującego przewóz nie są uprawnieni do korzystania z uprawnień wynikających z tych granic, jeśli zostanie udowodnione, że szkoda powstała wskutek działania lub zaniechania tego pracownika albo agenta, dokonanych z zamiarem spowodowania takiej szkody, lub przez lekkomyślność i ze świadomością, że szkoda taka prawdopodobnie nastąpi.

*Artykuł 14***Podstawa roszczeń**

Żadne powództwo o odszkodowanie z tytułu śmierci pasażera lub szkody na jego osobie albo utraty lub uszkodzenia bagażu nie może być wniesione przeciwko przewoźnikowi lub wykonującemu przewóz inaczej niż zgodnie z niniejszą konwencją.

*Artykuł 15***Zawiadomienie o utracie lub uszkodzeniu bagażu**

1. Pasażer powinien zawiadomić w formie pisemnej przewoźnika lub jego agenta:
 - a) w razie widocznego uszkodzenia bagażu:
 - i) w odniesieniu do bagażu kabinowego – przed opuszczeniem statku przez pasażera lub w trakcie tej czynności;
 - ii) w odniesieniu do każdego innego bagażu – przed jego odbiorem lub w trakcie;

b) w razie uszkodzenia bagażu, które nie jest widoczne, lub utraty bagażu – w ciągu piętnastu dni od dnia opuszczenia statku lub odbioru bagażu albo od dnia, w którym taki odbiór bagażu powinien być nastąpić.

2. W razie gdy pasażer nie zastosuje się do postanowień niniejszego artykułu, domniemywa się, że otrzymał swój bagaż nieuszkodzony, jeśli nie zostanie udowodnione inaczej.

3. Zawiadomienie w formie pisemnej nie jest konieczne, gdy stan bagażu w czasie jego przyjmowania był przedmiotem wspólnych oględzin lub inspekcji.

Artykuł 16

Przedawnienie roszczeń

1. Każde powództwo o odszkodowanie z tytułu śmierci pasażera lub szkody na jego osobie albo utraty lub uszkodzenia bagażu ulega przedawnieniu z upływem dwóch lat.

2. Termin przedawnienia jest liczony w następujący sposób:

a) w razie szkody na osobie – od dnia opuszczenia statku przez pasażera;

b) w razie śmierci pasażera, która nastąpiła w czasie przewozu – od dnia, w którym pasażer powinien był opuścić statek, a w razie odniesienia w czasie przewozu szkód na osobie powodujących śmierć pasażera po opuszczeniu statku – od dnia śmierci, z tym że okres ten nie może przekroczyć trzech lat od daty opuszczenia statku;

c) w razie utraty lub uszkodzenia bagażu – od dnia opuszczenia statku lub od dnia, w którym powinno było ono nastąpić, w zależności od tego, który z nich jest późniejszy.

3. Prawo sądu rozpatrującego sprawę będzie decydować o podstawie zawieszenia i przerwania biegu przedawnienia, ale w żadnym wypadku powództwo nie może być wniesione zgodnie z niniejszą konwencją po upływie któregokolwiek z poniższych terminów:

a) terminu pięciu lat od dnia opuszczenia statku przez pasażera lub od dnia, w którym pasażer powinien był opuścić statek, zależnie od tego, która z tych dat będzie późniejsza, lub, o ile nastąpi wcześniej;

b) terminu trzech lat od dnia, w którym powód dowiedział się lub z racjonalnego punktu widzenia powinien dowiedzieć się o szkodzie na osobie, o utracie lub szkodzie spowodowanej danym zdarzeniem.

4. Niezależnie od ust. 1, 2 i 3 termin przedawnienia może być przedłużony w drodze oświadczenia złożonego przez przewoźnika lub przez porozumienie stron, po powstaniu przyczyny powodującej możliwość powództwa. Oświadczenie lub porozumienie powinno mieć formę pisemną.

Artykuł 17

Właściwa jurysdykcja (*)

Artykuł 17a

Uznanie i wykonanie (*)

Artykuł 18

Nieważność postanowień umownych

Żadne z postanowień umowy zawartej przed wypadkiem, który spowodował śmierć pasażera lub szkodę na jego osobie albo utratę lub uszkodzenie jego bagażu, stanowiące o zwolnieniu jakiejkolwiek osoby z przewidzianej niniejszą konwencją odpowiedzialności wobec pasażera lub ustalające niższą granicę odpowiedzialności niż określona w niniejszej konwencji, chyba że zgodnie z art. 8 ust. 4, ani żadne postanowienie zmierzające do zdjęcia ciężaru dowodu z przewoźnika lub wykonującego przewóz lub skutkujące ograniczeniem opcji określonych w art. 17 ust. 1 lub 2 nie mają mocy prawnej, jednak nieważność takiego postanowienia nie pociąga za sobą nieważności umowy przewozu, która nadal podlega postanowieniom niniejszej konwencji.

(*) Niezamieszczony.

Artykuł 20

Szkody nuklearne

Niniejsza konwencja nie przewiduje odpowiedzialności za szkody powstałe w wyniku wypadku jądrowego:

- a) jeżeli kierujący urządzeniem jądrowym ponosi odpowiedzialność za takie szkody na mocy Konwencji paryskiej o odpowiedzialności osób trzecich w dziedzinie energii jądrowej z dnia 29 lipca 1960 r. zmienionej protokołem dodatkowym z dnia 28 stycznia 1964 r. lub na mocy Konwencji wiedeńskiej o odpowiedzialności cywilnej za szkodę jądrową z dnia 21 maja 1963 r., lub na mocy jakiegokolwiek obowiązującej zmiany w nich lub jakiegokolwiek obowiązującego protokołu do nich; lub
- b) jeżeli operator urządzenia jądrowego ponosi odpowiedzialność za taką szkodę na podstawie prawa krajowego regulującego zasady odpowiedzialności za takie szkody, pod warunkiem że prawo to jest pod każdym względem tak samo korzystne dla osób, które mogą ponieść szkody, jak konwencja paryska lub wiedeńska lub jakakolwiek obowiązująca zmiana w nich lub jakikolwiek obowiązujący protokół do nich.

Artykuł 21

Przewóz handlowy przez instytucje rządowe

Niniejsza konwencja ma zastosowanie do przewozu handlowego podejmowanego przez państwa lub instytucje rządowe na podstawie umów przewozu w rozumieniu art. 1.

Artykuł 22

Rewizja i zmiany (*)

Artykuł 23

Zmiana ograniczeń

1. Bez uszczerbku dla postanowień art. 22 specjalna procedura ustalona w niniejszym artykule będzie miała zastosowanie wyłącznie w celu zmiany ograniczeń określonych w art. 3 ust. 1, art. 4a ust. 1, art. 7 ust. 1 oraz art. 8 konwencji zmienionej niniejszym protokołem.
2. Na wniosek co najmniej połowy, lecz w żadnym wypadku nie mniej niż sześciu Państw Stron niniejszego protokołu każda propozycja zmiany ograniczeń, w tym potrąceń (fransyz redukcyjnych), określonych w art. 3 ust. 1, art. 4a ust. 1, art. 7 ust. 1 oraz art. 8 konwencji zmienionej niniejszym protokołem, zostanie rozesłana przez Sekretarza Generalnego do wszystkich członków Organizacji oraz do wszystkich Państw Stron
3. Każda zmiana zaproponowana i rozesłana w powyższy sposób zostaje przedłożona komitetowi prawnemu Organizacji (zwanemu dalej „komitetem prawnym”) do rozpatrzenia co najmniej sześć miesięcy po dacie jej rozesłania.
4. Wszystkie Państwa Strony konwencji zmienionej niniejszym protokołem, niezależnie od tego, czy są one członkami Organizacji, mają prawo uczestniczyć w pracach komitetu prawnego przy rozpatrywaniu i przyjmowaniu zmian.
5. Zmiany będą przyjmowane większością dwóch trzecich głosów Państw Stron konwencji zmienionej niniejszym protokołem obecnych i biorących udział w głosowaniu na posiedzeniu komitetu prawnego rozszerzonego zgodnie z ust. 4, pod warunkiem że co najmniej połowa Państw Stron konwencji zmienionej niniejszym protokołem będzie obecna w czasie głosowania.
6. Rozpatrując propozycję zmiany ograniczeń, komitet prawny bierze pod uwagę przeszłe zdarzenia, a w szczególności wielkość wynikających z nich szkód, zmiany wartości pieniężnej oraz wpływ proponowanej zmiany na koszt ubezpieczenia.

(*) Niezamieszczony.

7. a) Żadnej zmiany ograniczeń na mocy niniejszego artykułu nie można rozpatrywać przed upływem pięciu lat od otwarcia niniejszego protokołu do podpisu ani też przed upływem pięciu lat od dnia wejścia poprzedniej zmiany w życie na mocy niniejszego artykułu.
- b) Żadne ograniczenie nie może być zwiększone do poziomu przekraczającego kwotę, która odpowiada ograniczeniu określonymu w konwencji zmienionej niniejszym protokołem powiększanemu o sześć procent rocznie kumulowanych od dnia otwarcia niniejszego protokołu do podpisu.
- c) Żadne ograniczenie nie może być zwiększone do poziomu przekraczającego kwotę, która odpowiada ograniczeniu określonymu w konwencji zmienionej niniejszym protokołem pomnożonemu przez trzy.
8. O wszelkich zmianach przyjętych zgodnie z ust. 5 Organizacja powiadamia wszystkie Państwa Strony. Uznaje się, że zmiana została zaakceptowana, po upływie osiemnastu miesięcy od daty powiadomienia, chyba że w tym czasie co najmniej jedna czwarta państw, które w chwili przyjęcia zmiany były Państwami Stronami, powiadomi Sekretarza Generalnego, że zmiany nie akceptuje; w takim przypadku zmiana zostaje odrzucona i nie ma skutków prawnych.
9. Zmiana uznana za zaakceptowaną zgodnie z ust. 8 wchodzi w życie po upływie osiemnastu miesięcy od jej akceptacji.
10. Zmiana jest wiążąca dla wszystkich Państw Stron, chyba że wypowiedzą one niniejszy protokół zgodnie z art. 21 ust. 1 i 2 co najmniej sześć miesięcy przed wejściem zmiany w życie. Takie wypowiedzenie staje się skuteczne z chwilą wejścia zmiany w życie.
11. Jeżeli zmiana została przyjęta, ale nie upłynął jeszcze osiemnastomiesięczny okres przeznaczony na jej akceptację, państwo, które podczas tego okresu staje się Państwem Stroną, jest związane zmianą, o ile wejdzie ona w życie. Państwo, które staje się Państwem Stroną po tym okresie, jest związane zmianą, która została zaakceptowana zgodnie z ust. 8. W przypadkach, o których mowa w niniejszym ustępie, państwo zostaje związane zmianą z chwilą jej wejścia w życie lub z chwilą wejścia niniejszego protokołu w życie w odniesieniu do tego państwa, jeżeli ta druga data jest późniejsza.
-

ZAŁĄCZNIK DO KONWENCJI ATEŃSKIEJ

ŚWIADECTWO UBEZPIECZENIA LUB INNEGO ZABEZPIECZENIA FINANSOWEGO W ODNIESIENIU DO ODPOWIEDZIALNOŚCI Z TYTUŁU ŚMIERCI LUB SZKODY NA OSOBIE PASAŻERA

Wydane zgodnie z postanowieniami art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r.

Nazwa statku	Oznaczenie identyfikacyjne (numeryczne lub literowe)	Numer identyfikacyjny statku nadany przez IMO	Port macierzysty	Nazwa oraz pełny adres głównej siedziby przewoźnika, który faktycznie wykonuje przewóz

Niniejszym zaświadcza się, że wyżej wymieniony statek posiada polisę ubezpieczeniową lub inne zabezpieczenie finansowe, które spełniają wymogi art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r.

Rodzaj zabezpieczenia

Okres ważności zabezpieczenia

Nazwa i adres ubezpieczyciela(-i) lub poręczyciela(-i)

Nazwa

Adres

Niniejsze świadectwo zachowuje ważność do

Wydano lub poświadczono przez rząd

(pełna nazwa państwa)

LUB

Jeżeli Państwo Strona korzysta z możliwości określonych w art. 4a ust. 3, należy zamieścić następujący tekst:

Niniejsze świadectwo zostało wydane z upoważnienia rządu

(pełna nazwa państwa) przez (nazwa instytucji lub organizacji)

Sporządzono w w dniu

(miejsce)

(data)

.....
(podpis i stanowisko wydającego lub poświadczającego urzędnika)

Objaśnienia:

1. Jeżeli zachodzi taka potrzeba, określenie państwa może zawierać przywołanie stosownych organów publicznych w kraju, gdzie świadectwo jest wydawane.
2. Jeżeli pełna kwota zabezpieczenia została wypłacona z więcej niż jednego źródła, należy wskazać kwotę otrzymaną z każdego z tych źródeł.
3. Jeżeli zabezpieczenie zapewniono w kilku formach, należy je wymienić.
4. Pozycja „Okres ważności zabezpieczenia” musi określać datę, od której zabezpieczenie zaczyna obowiązywać.
5. Pozycja „Adres” ubezpieczyciela(-i) lub poręczyciela(-i) musi wskazywać główne miejsce prowadzenia działalności przez ubezpieczyciela(-i) lub poręczyciela(-i). We właściwym przypadku należy podać miejsce zapewnienia ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia.

ZAŁĄCZNIK II

Wyjątki z zastrzeżenia i wytycznych dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej z 2002 r. przyjętych przez Komitet Prawny Międzynarodowej Organizacji Morskiej w dniu 19 października 2006 r.

ZASTRZEŻENIE I WYTYCZNE IMO DOTYCZĄCE WDROŻENIA KONWENCJI ATEŃSKIEJ

Zastrzeżenie

1. Należy ratyfikować konwencję ateńską z następującym zastrzeżeniem lub wraz z równoważnym mu oświadczeniem:

„[1.1.] Zastrzeżenie w związku z ratyfikacją przez Rząd ... Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r. (zwanej dalej »konwencją«).

Ograniczenie odpowiedzialności przewoźników itd.

[1.2.] Rząd ... zastrzega sobie prawo do ograniczenia odpowiedzialności i ogranicza tę odpowiedzialność określoną na mocy art. 3 ust. 1 lub ust. 2 konwencji – o ile w ogóle ograniczenie jest stosowane – z tytułu śmierci lub szkody na osobie pasażera spowodowanych którymkolwiek z zagrożeń, o których mowa w pkt 2.2 wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej, do niższej z następujących kwot:

— 250 000 jednostek obliczeniowych na pasażera w każdym przypadku,

lub

— 340 mln jednostek obliczeniowych na statek w każdym przypadku.

[1.3.] Ponadto Rząd ... zastrzega sobie prawo do stosowania i stosuje do tej odpowiedzialności, odpowiednio, pkt 2.1.1 i 2.2.2 wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej.

[1.4.] Odpowiedzialność wykonującego przewóz zgodnie z art. 4 konwencji, odpowiedzialność pracowników i agentów przewoźnika lub wykonującego przewóz zgodnie z art. 11 konwencji oraz limit najwyższej łącznej kwoty, która mogłaby być zasądzona, zgodnie z art. 12 konwencji ogranicza się w ten sam sposób.

[1.5.] Zastrzeżenie i zastosowanie środków określonych w pkt 1.2 będzie miało zastosowanie niezależnie od podstawy odpowiedzialności zgodnie z art. 3 ust. 1 lub ust. 2 i niezależnie od wszelkich elementów art. 4 lub art. 7 konwencji, które mogłyby stanowić inaczej; niniejsze zastrzeżenie i zastosowanie środków nie wpływa jednak na stosowanie art. 10 i art. 13.

Obowiązkowe ubezpieczenie i ograniczenie odpowiedzialności ubezpieczycieli

[1.6.] Rząd ... zastrzega sobie prawo do ograniczenia wymagań i ogranicza wymagania nałożone na mocy art. 4a ust. 1, by utrzymywać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe na wypadek śmierci lub szkody na osobie pasażera spowodowanych którymkolwiek z zagrożeń, o których mowa w pkt 2.2 wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej, do niższej z następujących kwot:

— 250 000 jednostek obliczeniowych na pasażera w każdym przypadku,

lub

— 340 mln jednostek obliczeniowych na statek w każdym przypadku.

[1.7.] Rząd ... zastrzega sobie prawo do ograniczenia odpowiedzialności i ogranicza odpowiedzialność ubezpieczyciela lub innej osoby udzielającej zabezpieczenia finansowego na mocy art. 4a ust. 10 z tytułu śmierci lub szkody na osobie pasażera spowodowanych którymkolwiek z zagrożeń, o których mowa w pkt 2.2 wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej, do maksymalnego limitu równoważnego kwocie ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, które przewoźnik jest zobowiązany utrzymać na mocy pkt 1.6 niniejszego zastrzeżenia.

[1.8.] Ponadto Rząd ... zastrzega sobie prawo do stosowania i stosuje wytyczne IMO dotyczące wdrożenia konwencji ateńskiej, w tym klauzule, o których mowa w pkt 2.1 i 2.2 tych wytycznych, do wszystkich obowiązkowych ubezpieczeń na mocy konwencji.

- [1.9.] Rząd ... zastrzega sobie prawo do zwolnienia i zwalnia ubezpieczyciela lub inną osobę udzielającą zabezpieczenia finansowego na mocy art. 4a ust. 1 z wszelkiej odpowiedzialności, do której ubezpieczyciel lub inna osoba udzielająca zabezpieczenia finansowego się nie zobowiązali.

Świadcstwa

- [1.10.] Rząd ... zastrzega sobie prawo do wydawania i wydaje świadectwa ubezpieczenia na mocy art. 4a ust. 2 konwencji w celu:
- odzwierciedlenia ograniczeń odpowiedzialności i wymogów ubezpieczenia, o których mowa w pkt 1.2, 1.6, 1.7 i 1.9, oraz
 - włączenia innych takich ograniczeń, wymogów i zwolnień zgodnie z warunkami na rynku ubezpieczeń w chwili wydawania świadectwa.
- [1.11.] Rząd ... zastrzega sobie prawo do akceptowania i akceptuje świadectwa ubezpieczenia wydawane przez inne Państwa Strony na mocy podobnych zastrzeżeń.
- [1.12.] Wszystkie takie ograniczenia, wymogi i zwolnienia zostaną jasno odzwierciedlone w świadectwie wydanym lub poświadczonym na mocy art. 4a ust. 2 konwencji.

Związek niniejszego zastrzeżenia z wytycznymi IMO dotyczącymi wdrożenia konwencji ateńskiej

- [1.13.] Prawa utrzymane w związku z niniejszym zastrzeżeniem będą wykonywane z należyтым uwzględnieniem wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej lub wszelkich zmian tych wytycznych, by zagwarantować jednolite podejście. Jeżeli wniosek o zmianę wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej, w tym o zmianę ograniczeń, zostanie zatwierdzony przez Komitet Prawny Międzynarodowej Organizacji Morskiej, zmiany te będą stosowane od daty określonej przez ten komitet. Pozostaje to bez uszczerbku dla przepisów prawa międzynarodowego odnoszących się do prawa państwa to wycofania lub zmiany zgłoszonego przez nie zastrzeżenia."

Wytyczne

2. W obecnej sytuacji na rynku ubezpieczeń Państwa Strony powinny wydawać świadectwa ubezpieczenia na podstawie polisy wystawionej przez jednego ubezpieczyciela i obejmującej ryzyka wojenne oraz polisy wystawionej przez innego ubezpieczyciela obejmującej ryzyka niezwiązane z wojną. Każdy z ubezpieczycieli jest odpowiedzialny wyłącznie za stosowną część ubezpieczenia. Należy stosować następujące zasady (przywoływane klauzule zostały przedstawione w dodatku A):
- 2.1. Zarówno ubezpieczenie na wypadek wojny, jak i ubezpieczenie niezwiązane z wojną może podlegać następującym klauzulom:
- 2.1.1. *Klauzula instytucyjowa wyłączająca ryzyko skażenia radioaktywnego oraz działania broni chemicznej, biologicznej, biochemicznej i elektromagnetycznej* (klauzula instytucyjowa nr 370);
- 2.1.2. *Klauzula instytucyjowa wyłączająca atak informatyczny* (klauzula instytucyjowa nr 380);
- 2.1.3. Wyłączenia i ograniczenia odpowiedzialności podmiotu zapewniającego obowiązkowe zabezpieczenie finansowe na mocy konwencji z uwzględnieniem zmian wprowadzonych niniejszymi wytycznymi, w szczególności limit 250 000 jednostek obliczeniowych na pasażera w każdym przypadku;
- 2.1.4. Warunek, że ubezpieczenie pokrywa wyłącznie zobowiązania objęte konwencją z uwzględnieniem zmian wprowadzonych niniejszymi wytycznymi; oraz
- 2.1.5. Warunek, że wszelkie kwoty wypłacone na mocy konwencji służą zmniejszeniu pozostałej części zobowiązania przewoźnika lub jego ubezpieczyciela na mocy art. 4a konwencji, nawet jeżeli nie zostały wypłacone przez stosownych ubezpieczycieli na wypadek wojny oraz ryzyk niezwiązanych z wojną ani nie były od nich wymagane.

- 2.2. Ubezpieczenie na wypadek wojny obejmuje ewentualne zobowiązania za straty poniesione w wyniku śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera, spowodowanych:
- wojną, wojną domową, rewolucją, rebelią, powstaniem bądź wynikającymi z nich zamieszkami społecznymi lub jakimkolwiek wrogim działaniem ze strony państwa prowadzącego wojnę lub przeciwko temu państwu,
 - zaborem, zajęciem, zatrzymaniem, ograniczeniem swobody lub przetrzymaniem oraz skutkami tych aktów bądź jakichkolwiek usiłowań ich dokonania,
 - porzuconymi minami, torpedami, bombami lub inną porzuconą bronią wojenną,
 - przez jakiegokolwiek terrorystę lub jakąkolwiek osobę działającą z pobudek politycznych lub jakimkolwiek działaniem podjętym w celu zapobieżenia lub zaradzenia takiemu ryzyku,
 - konfiskatą i wywłaszczeniem,
- i może podlegać następującym wyłączeniom, ograniczeniom i wymogom:
- 2.2.1. Klauzula automatycznego zakończenia i wyłączenia wojny
- 2.2.2. Jeżeli roszczenia poszczególnych pasażerów przekraczają ogólną kwotę 340 mln jednostek obliczeniowych na statek w każdym przypadku, przewoźnik jest uprawniony do powołania się na ograniczenie swojej odpowiedzialności do kwoty 340 mln jednostek obliczeniowych, pod warunkiem że:
- ta kwota zostanie rozdzielona pomiędzy strony roszczące proporcjonalnie do ich ustalonych roszczeń,
 - podział tej kwoty pomiędzy strony roszczące znane w chwili dokonywania podziału może być jedno- lub wieloetapowy, oraz
 - podziału tej kwoty może dokonać ubezpieczyciel, sąd lub inny właściwy organ, do którego zwróci się ubezpieczyciel w jakimkolwiek państwie członkowskim, w którym rozpoczęto postępowanie prawne odnośnie do roszczeń, które uważa się za objęte ubezpieczeniem.
- 2.2.3. Klauzula o powiadomieniu z 30-dniowym wyprzedzeniem w przypadkach nieobjętych pkt 2.2.1.
- 2.3. Ubezpieczenie niezwiązane z wojną powinno obejmować wszystkie ryzyka podlegające obowiązkowemu ubezpieczeniu inne niż ryzyka wymienione w pkt 2.2, niezależnie od tego, czy podlegają one wyłączeniom, ograniczeniom lub wymogom określonym w pkt 2.1 i 2.2.
3. Przykładowy zestaw polis ubezpieczeniowych (Blue Cards) oraz świadectwo ubezpieczenia, przygotowane na podstawie niniejszych wytycznych, przedstawiono w dodatku B.
-

DODATEK A

Klauzule, o których mowa w wytycznych 2.1.1, 2.1.2 oraz 2.2.1

Klauzula Instytutowa Wyłączająca Ryzyko Skażenia Radioaktywnego oraz Działanie Broni Chemicznej, Biologicznej, Biochemicznej i Elektromagnetycznej (klauzula instytutowa nr 370 z 10.11.2003 r.)

Niniejsza klauzula ma pierwszeństwo i unieważnia wszystkie niezgodne z nią postanowienia niniejszej umowy ubezpieczenia.

1. W żadnym wypadku niniejsze ubezpieczenie nie pokrywa strat, uszkodzeń, odpowiedzialności ani wydatków bezpośrednio lub pośrednio spowodowanych przez albo w całości lub w części wynikających z:
 - 1.1. promieniowania jonizującego lub skażenia radioaktywnego pochodzącego z jakiegokolwiek paliwa jądrowego lub jakichkolwiek odpadów radioaktywnych, lub ze spalania paliwa jądrowego;
 - 1.2. radioaktywnych, toksycznych, wybuchowych lub innych niebezpiecznych lub wywołujących skażenia właściwości jakiegokolwiek instalacji nuklearnej, reaktora albo innego zestawu jądrowego lub ich nuklearnego składnika;
 - 1.3. jakiegokolwiek broni lub urządzenia o działaniu opartym na rozszczepieniu atomowym lub jądrowym lub fuzji albo innej podobnej reakcji albo sile lub substancji radioaktywnej;
 - 1.4. radioaktywnych, toksycznych, wybuchowych lub w inny sposób niebezpiecznych lub wywołujących skażenia właściwości jakiegokolwiek substancji radioaktywnej. Wyłączenie to nie obejmuje radioaktywnych izotopów, innych niż paliwo jądrowe, podczas gdy izotopy te są przygotowywane, przewożone, składowane lub używane w celach handlowych, rolniczych, medycznych, naukowych lub temu podobnych celach pokojowych;
 - 1.5. jakiegokolwiek broni chemicznej, biologicznej, biochemicznej lub elektromagnetycznej.

Klauzula Instytutowa Wyłączająca atak Informatyczny (klauzula instytutowa nr 380 z 10.11.2003 r.)

1. Wyłącznie z zastrzeżeniem klauzuli zamieszczonej poniżej w pkt 10.2 niniejsze ubezpieczenie w żadnym wypadku nie obejmuje odpowiedzialności za szkody lub uszkodzenia lub wydatków bezpośrednio lub pośrednio spowodowanych przez albo w całości lub w części wynikających z użycia lub eksploatacji – jako środka powodującego szkodę – jakiegokolwiek komputera, systemu komputerowego, programu komputerowego, złośliwego kodu źródłowego, wirusa komputerowego, procesu lub jakiegokolwiek innego systemu elektronicznego.
2. W przypadkach gdy niniejsza klauzula dotyczy polis obejmujących ryzyko wojny, wojny domowej, rewolucji, rebelii, powstania bądź wynikających z nich zamieszek społecznych lub jakichkolwiek wrogich działań ze strony państwa prowadzącego wojnę lub przeciwko temu państwu, lub też terroryzmu, lub aktów jakiegokolwiek osoby działającej z pobudek politycznych, klauzula zamieszczona w pkt 10.1 nie wyłącza strat (które w przeciwnym wypadku byłyby objęte ubezpieczeniem) wynikających z użycia jakiegokolwiek komputera, systemu komputerowego, programu komputerowego lub jakiegokolwiek innego systemu elektronicznego stanowiącego element wyrzutni lub systemu naprowadzania lub systemu odpalania jakiegokolwiek broni lub pocisku.

Klauzula Automatycznego Zakończenia i Wyłączenia Wojny

1.1. Automatyczne zakończenie ubezpieczenia

Niezależnie od tego, czy wystosowano powiadomienie o unieważnieniu, ubezpieczenie ZAKOŃCZY SIĘ AUTOMATYCZNIE:

- 1.1.1. wraz z wybuchem wojny (wypowiedzianej lub nie) pomiędzy którymikolwiek z następujących państw: Zjednoczone Królestwo, Stany Zjednoczone Ameryki, Francja, Federacja Rosyjska, Chińska Republika Ludowa;
- 1.1.2. w odniesieniu do każdego statku, którego dotyczy to ubezpieczenie, w przypadku jego zarekwirowania, w tym do faktycznego użytku.

1.2. Wojna pięciu mocarstw

Niniejsze ubezpieczenie wyłącza:

- 1.2.1. odpowiedzialność za szkody lub uszkodzenia lub wydatki wynikające z wybuchu wojny (wypowiedzianej lub nie) pomiędzy którymikolwiek z następujących państw: Zjednoczone Królestwo, Stany Zjednoczone Ameryki, Francja, Federacja Rosyjska, Chińska Republika Ludowa;
- 1.2.2. zarekwirowanie, w tym do faktycznego użytku.

DODATEK B

I. Przykłady polis ubezpieczeniowych (Blue Cards), o których mowa w wytycznej nr 3

Świadectwo Blue Card wydane przez ubezpieczyciela na wypadek wojny

Świadectwo wydane jako dowód ubezpieczenia zgodnie z postanowieniami art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r.

Nazwa statku:

Numer identyfikacyjny statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską:

Port macierzysty:

Nazwisko (nazwa) i adres właściciela:

Niniejszym zaświadcza się, że wyżej wymieniony statek, o ile nie nastąpi zmiana właściciela, posiada polisę ubezpieczeniową spełniającą wymogi art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r., z zastrzeżeniem wszystkich wyłączeń i ograniczeń dozwolonych w przypadku obowiązkowego ubezpieczenia na wypadek wojny na mocy wspomnianej konwencji i wytycznych dotyczących jej wdrożenia przyjętych przez Komitet Prawny IMO w październiku 2006 r., obejmujących w szczególności następujące klauzule: [Tu można wstawić tekst konwencji i wytycznych wraz z dodatkami w zakresie uznanym za stosowny]

Okres ubezpieczenia od: 20 lutego 2007 r.

do: 20 lutego 2008 r.

Ubezpieczyciel ma prawo unieważnić niniejsze świadectwo z zachowaniem trzydziestodniowego okresu od powiadomienia wyżej wspomnianego urzędu, zaś odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu tego ubezpieczenia wygasa z dniem upływu wspomnianego okresu od daty powiadomienia wyłącznie w tym, co się tyczy wypadków mających miejsce po tym terminie.

Data:

Świadectwo wydane przez:

War Risks, Inc

[Adres]

.....

Jako wyłączny agent War Risks, Inc.

Podpis ubezpieczyciela

Świadectwo Blue Card wydane przez ubezpieczyciela niezwiązanego z wojną

Świadectwo wydane jako dowód ubezpieczenia zgodnie z postanowieniami art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r.

Nazwa statku:

Numer identyfikacyjny statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską:

Port macierzysty:

Nazwisko (nazwa) i adres właściciela:

Niniejszym zaświadcza się, że wyżej wymieniony statek, o ile nie nastąpi zmiana właściciela, posiada polisę ubezpieczeniową spełniającą wymogi art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r., z zastrzeżeniem wszystkich wyłączeń i ograniczeń dozwolonych ubezpieczycielom niezwiązanym z wojną na mocy wspomnianej konwencji i wytycznych dotyczących jej wdrożenia przyjętych przez Komitet Prawny IMO w październiku 2006 r., obejmujących w szczególności następujące klauzule: [Tu można wstawić tekst konwencji i wytycznych wraz z dodatkami w zakresie uznanym za stosowny]

Okres ubezpieczenia od: 20 lutego 2007 r.

do: 20 lutego 2008 r.

Ubezpieczyciel ma prawo unieważnić niniejsze świadectwo z zachowaniem trzymiesięcznego okresu od powiadomienia wyżej wspomnianego urzędu, zaś odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu tego ubezpieczenia wygasa z dniem upływu wspomnianego okresu od daty powiadomienia wyłącznie w tym, co się tyczy wypadków mających miejsce po tym terminie.

Data:

Świadectwo wydane przez:

PANDI P&I

[Adres]

.....

Jako wyłączny agent *PANDI P&I*

Podpis ubezpieczyciela

II. Wzór świadectwa ubezpieczenia, o którym mowa w wytycznej nr 3

ŚWIADECTWO UBEZPIECZENIA LUB INNEGO ZABEZPIECZENIA FINANSOWEGO W ODNIENIENIU DO ODPOWIEDZIALNOŚCI Z TYTUŁU ŚMIERCI LUB SZKODY NA OSOBIE PASAŻERA

Wydane zgodnie z postanowieniami art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r.

Nazwa statku	Oznaczenie identyfikacyjne (numeryczne lub literowe)	Numer identyfikacyjny statku nadany przez IMO	Port macierzysty	Nazwa oraz pełny adres głównej siedziby przewoźnika, który faktycznie wykonuje przewóz

Niniejszym zaświadcza się, że wyżej wymieniony statek posiada polisę ubezpieczeniową lub inne zabezpieczenie finansowe, które spełniają wymogi art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r.

Rodzaj zabezpieczenia

Okres ważności zabezpieczenia

Nazwa i adres ubezpieczyciela(i) lub poręczyciela(i)

Ubezpieczenie, którego dotyczy niniejsze świadectwo, zostało podzielone na ubezpieczenie na wypadek wojny oraz ubezpieczenie niezwiązane z wojną, zgodnie z wytycznymi dotyczącymi wdrożenia konwencji przyjętymi przez Komitet Prawny IMO w październiku 2006 r. Do obydwu tych części ubezpieczenia stosują się wszystkie wyłączenia i ograniczenia dozwolone na mocy konwencji i wytycznych dotyczących jej wdrożenia. Ubezpieczyciele nie ponoszą odpowiedzialności solidarnie. Ubezpieczycielami są:

Dla ryzyk na wypadek wojny: War Risks, Inc., [adres]

Dla ryzyk niezwiązanych z wojną: Pandi P&I, [adres]

Niniejsze świadectwo zachowuje ważność do

Wydano lub poświadczono przez rząd

(Pełna nazwa państwa)

LUB

Jeżeli Państwo Strona korzysta z możliwości określonych w art. 4a ust. 3, należy zamieścić następujący tekst:

Niniejsze świadectwo zostało wydane z upoważnienia rządu (pełna nazwa państwa) przez
(nazwa instytucji lub organizacji)

Sporządzono w w dniu
(miejsce) (data)

.....
(podpis i stanowisko wydającego lub poświadczającego
urzędnika)

Objaśnienia:

1. Jeżeli zachodzi taka potrzeba, określenie państwa może zawierać przywołanie stosownych organów publicznych w kraju, gdzie świadectwo jest wydawane.
 2. Jeżeli pełna kwota zabezpieczenia została wypłacona z więcej niż jednego źródła, należy wskazać kwotę otrzymaną z każdego z tych źródeł.
 3. Jeżeli zabezpieczenie zapewniono w kilku formach, należy je wymienić.
 4. Pozycja „Okres ważności zabezpieczenia” musi określać datę, od której zaczyna ono obowiązywać.
 5. Pozycja „Adres” ubezpieczyciela(-i) lub poręczyciela(-i) musi wskazywać główne miejsce prowadzenia działalności przez ubezpieczyciela(-i) lub poręczyciela(-i). We właściwym przypadku należy podać miejsce zapewnienia ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia.
-

DYREKTYWY

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/15/WE

z dnia 23 kwietnia 2009 r.

w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich

(wersja przekształcona)

(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 ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu, w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez komitet pojedynczy w dniu 3 lutego 2009 r. ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Dyrektywa 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 ⁽⁴⁾ została kilkakrotnie zasadniczo zmieniona. Z uwagi na to, że mają zostać wprowadzone dalsze zmiany, należy dokonać przekształcenia dyrektywy w celu zwiększenia jej przejrzystości.

⁽¹⁾ Dz.U. C 318 z 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ Dz.U. C 229 z 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r. (Dz.U. C 74 E z 20.3.2008, s. 633), wspólne stanowisko Rady z dnia 6 czerwca 2008 r. (Dz.U. C 184 E z 22.7.2008, s. 11), stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2008 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym), decyzja Rady z dnia 26 lutego 2009 r. oraz rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽⁴⁾ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 20.

(2) Ze względu na charakter przepisów dyrektywy 94/57/WE właściwym wydaje się przekształcenie jej przepisów w dwa różne wspólnotowe instrumenty prawne, a mianowicie dyrektywę i rozporządzenie.

(3) W swojej rezolucji z dnia 8 czerwca 1993 r. w sprawie wspólnej polityki bezpiecznych mórz Rada wyznaczyła jako cel usunięcie z wód terytorialnych Wspólnoty wszystkich statków niespełniających odpowiednich wymogów, a także przyznała pierwszeństwo wspólnotowemu działaniu zmierzającemu do zapewnienia skutecznego i jednolitego wprowadzania w życie międzynarodowych reguł przez opracowanie wspólnych norm dotyczących towarzystw klasyfikacyjnych.

(4) Do zwiększenia bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczaniu mórz może skutecznie przyczynić się ścisłe stosowanie międzynarodowych konwencji, kodeksów i rezolucji, w połączeniu ze wspieraniem celu swobody świadczenia usług.

(5) Za kontrolę zgodności statków z jednolitymi międzynarodowymi normami w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczaniu mórz odpowiedzialne są państwa bandery i portu.

(6) Państwa członkowskie są odpowiedzialne za wydawanie międzynarodowych certyfikatów w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczaniu mórz na mocy takich konwencji jak Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (Konwencja SOLAS 74) z dnia 1 listopada 1974 r., Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych z dnia 5 kwietnia 1966 r. oraz Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z dnia 2 listopada 1973 r. (Konwencja MARPOL), a także za wprowadzenie w życie tych konwencji.

(7) Zgodnie z tymi konwencjami wszystkie państwa członkowskie mogą, w różnym zakresie, upoważniać uznane organizacje do poświadczania takiej zgodności oraz mogą delegować wydawanie określonych certyfikatów w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom.

- (8) W skali światowej wiele istniejących organizacji uznanych przez układające się strony Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) nie zapewnia właściwej realizacji przepisów dotyczących bezpieczeństwa na morzu ani wystarczającej wiarygodności, gdy działają w imieniu administracji krajowych, ponieważ nie dysponują wiarygodnymi i odpowiednimi strukturami ani doświadczeniem umożliwiającymi im wykonywanie ich obowiązków w sposób wysoce profesjonalny.
- (9) Zgodnie z załącznikiem do Konwencji SOLAS 74, rozdział II-1, część A-1, prawidło 3-1 państwa członkowskie są odpowiedzialne za zapewnienie, aby statki podnoszące ich banderę były projektowane, budowane i utrzymywane zgodnie z wymogami dotyczącymi struktury, elementów mechanicznych i elektrycznych organizacji uznanych przez administrację. Organizacje te zatem opracowują i wdrażają reguły dotyczące projektowania, budowy, utrzymywania i inspekcji statków oraz są odpowiedzialne za przeprowadzanie inspekcji statków w imieniu państw bandery i poświadczania, że statki te spełniają wymogi międzynarodowych konwencji konieczne do wydania odpowiednich certyfikatów. Aby mogły one w zadowalający sposób wypełniać ten obowiązek, muszą to być organizacje całkowicie niezależne posiadające wysoce wyspecjalizowane kompetencje techniczne i rygorystyczne systemy zarządzania jakością.
- (10) Organizacje dokonujące inspekcji i przeglądów statków odgrywają ważną rolę we wspólnotowych przepisach dotyczących bezpieczeństwa na morzu.
- (11) Organizacje dokonujące inspekcji i przeglądów statków powinny mieć możliwość oferowania swoich usług w całej Wspólnocie i konkurowania ze sobą, zapewniając równe poziomy bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Należy zatem w całej Wspólnocie w jednolity sposób wprowadzić i stosować konieczne profesjonalne standardy ich działalności.
- (12) Wydanie certyfikatu bezpieczeństwa radiowego statku towarowego można powierzyć organizacjom prywatnym dysponującym dostateczną wiedzą fachową i wykwalifikowanym personelem.
- (13) Państwo członkowskie może ograniczyć liczbę uznanych organizacji, którym udziela upoważnienia w zależności od jego potrzeb, w oparciu o obiektywne i przejrzyste przesłanki, które są przedmiotem kontroli ze strony Komisji zgodnie z procedurą komitetową.
- (14) Niniejsza dyrektywa powinna zapewnić swobodę świadczenia usług we Wspólnocie, stosownie do tego Wspólnota powinna porozumieć się z tymi państwami trzecimi, w których mają siedzibę niektóre z uznanych organizacji, w celu zapewnienia równego traktowania uznanych organizacji mających siedzibę na terytorium Wspólnoty.
- (15) Głębokie zaangażowanie krajowych administracji w przeglądy statków i wydawanie odpowiednich certyfikatów jest niezbędne dla zapewnienia pełnej zgodności z międzynarodowymi przepisami bezpieczeństwa, nawet jeżeli państwa członkowskie powierzają wypełnianie obowiązków ustawowych uznanym organizacjom, które nie są częścią ich struktury administracyjnej. Wskazane jest zatem ustanowienie ścisłych relacji roboczych między organami administracji a upoważnionymi przez nie uznanymi organizacjami, co może wymagać posiadania przez uznane organizacje lokalnych przedstawicielstw na terytorium państwa członkowskiego, w imieniu którego wykonują one swoje obowiązki.
- (16) Gdy uznana organizacja, jej inspektorzy lub jej personel techniczny, wydaje odpowiednie certyfikaty w imieniu administracji, państwa członkowskie powinny rozważyć umożliwienie im – w odniesieniu do działań delegowanych – korzystania z proporcjonalnych gwarancji prawnych i ochrony sądowej, w tym korzystania ze stosownych praw do obrony, z wyłączeniem immunitetu, który stanowi prerogatywę, na którą mogą powoływać się jedynie państwa członkowskie, jako na prawo nieodłącznie związane z suwerennością, i która w związku z tym nie może być delegowana.
- (17) Rozbieżność w zakresie odpowiedzialności finansowej między uznanymi organizacjami działającymi w imieniu państw członkowskich utrudniałaby prawidłowe wprowadzenie w życie niniejszej dyrektywy. W celu przyczynienia się do rozwiązania tego problemu należy zapewnić pewien stopień harmonizacji na poziomie wspólnotowym w zakresie odpowiedzialności wynikającej z wszelkich wypadków morskich spowodowanych przez uznaną organizację, zgodnie z decyzją sądu, łącznie z rozstrzygnięciem sporu na drodze procedur arbitrażowych.
- (18) Środki konieczne 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 ⁽¹⁾.
- (19) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze do zmiany niniejszej dyrektywy w celu wprowadzenia do niej kolejnych zmian wprowadzonych do związanych z nią międzynarodowych konwencji, protokołów, kodeksów i rezolucji. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie o nowe elementy inne niż istotne, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (20) Państwa członkowskie powinny jednak zachować możliwość zawieszania lub cofania upoważnienia uznanej organizacji, informując Komisję i inne państwa członkowskie o swoich decyzjach i podając ich uzasadnienie.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

- (21) Państwa członkowskie powinny dokonywać okresowej oceny działania uznanych organizacji działających w ich imieniu i przekazywać Komisji oraz wszystkim pozostałym państwom członkowskim dokładne informacje dotyczące takich działań.
- (22) Państwa członkowskie jako władze portu zobowiązane są do zwiększania bezpieczeństwa i sprawniejszego zapobiegania zanieczyszczeniu na wodach Wspólnoty poprzez objęcie kontrolą w pierwszej kolejności tych statków, których certyfikaty wydane zostały przez organizacje niespełniające wspólnych kryteriów, zapewniając tym samym, aby statki te, podnoszące banderę kraju trzeciego, nie korzystały z bardziej korzystnego traktowania.
- (23) W chwili obecnej nie istnieją ujednolicone normy międzynarodowe, którym muszą odpowiadać wszystkie statki na etapie ich budowy i podczas całego okresu ich eksploatacji, dotyczące kadłuba, maszyn, instalacji elektrycznej i sterująco-kontrolnej. Takie normy można ustalić, odwołując się do zasad uznanych organizacji lub równoważnych norm, o których decydują administracje krajowe, zgodnie z procedurą przewidzianą w dyrektywie 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych ⁽¹⁾.
- (24) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie ustanowienie środków, którymi mają kierować się państwa członkowskie w ich stosunkach z organizacjami dokonującymi inspekcji i przeglądów oraz wydającymi certyfikaty statków, działającymi we Wspólnocie, nie może być w wystarczający sposób osiągnięty przez państwa członkowskie i może zostać, ze względu na skalę działania, lepiej osiągnięty na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjmować środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wychodzi poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (25) Obowiązek dokonania transpozycji niniejszej dyrektywy do prawa krajowego powinien ograniczać się do tych przepisów, które stanowią zasadniczą zmianę w stosunku do dyrektywy 94/57/WE. Obowiązek dokonania transpozycji przepisów, które nie zostały zmienione, wynika z przepisów tej dyrektywy.
- (26) Niniejsza dyrektywa nie powinna mieć wpływu na zobowiązania państw członkowskich dotyczące terminów transpozycji dyrektyw określonych w załączniku I część B.
- (27) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽²⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, do ich własnych celów i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelację między niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do wiadomości publicznej.
- (28) Środki, które powinny być stosowane przez organizacje dokonujące inspekcji i przeglądów statków, zostały określone w rozporządzeniu (WE) nr 391/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (wersja przekształcona) ⁽³⁾.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Niniejsza dyrektywa ustanawia środki, jakie mają być stosowane przez państwa członkowskie w ich stosunkach z organizacjami, którym zostało powierzone dokonywanie inspekcji i przeglądów statków oraz wydawanie certyfikatów zgodności z konwencjami międzynarodowymi w zakresie bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniu mórz, wspierając jednocześnie cel swobody świadczenia usług. Proces ten obejmuje opracowanie i wdrożenie wymogów bezpieczeństwa w odniesieniu do kadłuba, maszyn, instalacji elektrycznej i sterująco-kontrolnej statków objętych zakresem międzynarodowych konwencji.

Artykuł 2

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- a) „statek” oznacza statek objęty zakresem międzynarodowych konwencji;
- b) „statek podnoszący banderę państwa członkowskiego” oznacza statek zarejestrowany i podnoszący banderę państwa członkowskiego zgodnie z jego przepisami. Statki nieodpowiadające tej definicji traktuje się jak statki podnoszące banderę kraju trzeciego;
- c) „inspekcje i przeglądy” oznacza inspekcje i przeglądy, które są obowiązkowe na podstawie konwencji międzynarodowych;
- d) „międzynarodowe konwencje” oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 74), z dnia 1 listopada 1974 r. z wyjątkiem rozdziału XI-2 załącznika do niej, Międzynarodową konwencję o liniach ładunkowych z dnia 5 kwietnia 1966 r. oraz Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL) z dnia 2 listopada 1973 r., wraz z odnoszącymi się do nich protokołami i zmianami, a także odpowiednimi kodeksami o statusie obowiązkowym we wszystkich państwach członkowskich w ich zaktualizowanej wersji;

⁽¹⁾ Dz.U. L 204 z 21.7.1998, s. 37.

⁽²⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, s. 1.

⁽³⁾ Zob. s. 11 niniejszego Dziennika Urzędowego.

- e) „organizacja” oznacza podmiot prawny, jego filie i wszelkie inne podmioty znajdujące się pod jego kontrolą, które wspólnie lub oddzielnie wykonują zadania objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy;
- f) „kontrola” oznacza, do celów definicji w lit. e), prawa, umowy lub wszelkie inne środki, prawne lub faktyczne, które oddzielnie lub łącznie dają możliwość wywierania decydującego wpływu na podmiot prawny lub umożliwiają temu podmiotowi prawnemu wykonywanie zadań objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy;
- g) „uznana organizacja” oznacza organizację uznaną zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 391/2009;
- h) „upoważnienie” oznacza akt udzielenia przez państwo członkowskie upoważnienia lub delegacji kompetencji uznanej organizacji;
- i) „statutowy certyfikat” oznacza certyfikat wydany przez lub w imieniu państwa bandery, zgodnie z konwencjami międzynarodowymi;
- j) „reguły i procedury” oznacza wymogi uznanej organizacji w zakresie projektowania, budowy, wyposażenia, utrzymania i przeglądu statków;
- k) „certyfikat klasy” oznacza dokument wydany przez uznaną organizację, poświadczający zdolność statku do określonego użytku lub świadczenia określonych usług, zgodnie z regułami i procedurami ustanowionymi i opublikowanymi przez tę uznaną organizację;
- l) „certyfikat bezpieczeństwa radiowego statku towarowego” oznacza certyfikat wprowadzony przez protokół z 1988 r. zmieniający Konwencję SOLAS, przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).

Artykuł 3

1. Przyjmując na siebie obowiązki i zobowiązania wynikające z międzynarodowych konwencji, państwa członkowskie zapewniają, aby ich właściwe administracje mogły zapewnić odpowiednie ich stosowanie, w szczególności w odniesieniu do inspekcji i przeglądu statków oraz wydawania statutowych certyfikatów oraz certyfikatów zwolnienia zgodnie z przepisami międzynarodowych konwencji. Państwa członkowskie działają zgodnie z odpowiednimi przepisami załącznika i dodatku do rezolucji IMO A.847(20) w sprawie wytycznych w celu wspomagania państw bandery w wykonywaniu instrumentów IMO.

2. W przypadku gdy do celów ust. 1 państwo członkowskie podejmie w odniesieniu do statków podnoszących jego banderę decyzję o:

- (i) upoważnieniu organizacji w pełni lub częściowo do dokonywania inspekcji i przeglądów związanych z wydawaniem ustawowych certyfikatów, łącznie z tymi, które mają na celu ocenę zgodności z przepisami określonymi w art. 11 ust. 2 i, w stosownych przypadkach, do wydawania lub odnawiania tych certyfikatów; lub
- (ii) powierzeniu organizacjom w pełni lub częściowo dokonywania inspekcji i przeglądów, o których mowa w ppkt (i);

obowiązki te powierza wyłącznie uznanym organizacjom.

Właściwa administracja zatwierdza we wszystkich przypadkach pierwsze wydanie certyfikatów zwolnienia.

Jednakże w przypadku certyfikatu bezpieczeństwa radiowego statku towarowego obowiązki te mogą zostać powierzone podmiotowi prywatnemu uznanemu przez właściwą administrację i posiadającemu wystarczającą wiedzę fachową oraz wykwalifikowany personel do prowadzenia w jej imieniu prac w zakresie oceny bezpieczeństwa łączności radiowej.

3. Artykuł ten nie dotyczy certyfikacji poszczególnych pozycji wyposażenia statku.

Artykuł 4

1. Stosując art. 3 ust. 2, państwa członkowskie co do zasady nie odmawiają upoważnienia wszelkim uznanym organizacjom do podejmowania takiej działalności, z zastrzeżeniem przepisów ust. 2 niniejszego artykułu oraz art. 5 i 9. Mogą jednak ograniczyć liczbę organizacji, którym udzielą upoważnienia, stosownie do swoich potrzeb, o ile istnieją ku temu przejrzyste i obiektywne przesłanki.

Na wniosek państwa członkowskiego, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 6 ust. 2, Komisja przyjmuje właściwe środki w celu zapewnienia właściwego stosowania akapitu pierwszego niniejszego ustępu w odniesieniu do odmowy udzielenia upoważnienia oraz art. 8 w odniesieniu do przypadków, gdy upoważnienie jest zawieszane lub wycofane.

2. W celu udzielenia przez państwo członkowskie zgody na wypełnianie wszystkich wymienionych w art. 3 obowiązków lub ich części przez uznaną organizację z siedzibą w państwie trzecim może ono wystąpić do wspomnianego państwa trzeciego o przyznanie traktowania na zasadach wzajemności tym uznanym organizacjom, które mają siedzibę we Wspólnocie.

Dodatkowo Wspólnota może wystąpić do państwa trzeciego, w którym uznana organizacja ma swoją siedzibę, o przyznanie traktowania na zasadach wzajemności tym uznanym organizacjom, które mają siedzibę we Wspólnocie.

Artykuł 5

1. Państwa członkowskie, które podejmują decyzję, jak opisano w art. 3 ust. 2, określają stosunki robocze między ich właściwą administracją a organizacjami działającymi w ich imieniu.

2. Stosunki robocze regulowane są sformalizowaną i sporządzoną na piśmie niedyskryminacyjną umową lub równoważnymi rozwiązaniami prawnymi ustalającymi szczególne obowiązki i funkcje przyjęte przez organizacje i obejmujące przynajmniej:

a) przepisy określone w dodatku II do rezolucji IMO A.739(18) w sprawie wytycznych do upoważniania organizacji działających w imieniu administracji, czerpiąc inspirację z załącznika, dodatków i uzupełnień do okólnika 710 IMO MSC i okólnika 307 MEPC w sprawie wzoru umowy dotyczącej upoważniania uznanych organizacji działających w imieniu administracji;

b) następujące przepisy dotyczące odpowiedzialności finansowej:

(i) jeżeli odpowiedzialność wynikająca z jakiegokolwiek wypadku morskiego zostaje ostatecznie i nieodwołalnie nałożona na administrację przez sąd lub jako element rozstrzygnięcia sporu na drodze postępowania arbitrażowego, łącznie z wymogiem wypłacenia odszkodowań stronom poszkodowanym z tytułu straty lub uszkodzenia mienia lub uszkodzenia ciała czy śmierci, które, jak udowodnił to sąd, zostały spowodowane przez umyślne działanie lub zaniechanie albo rażące zaniechanie uznanej organizacji, jej organów, pracowników, agentów lub innych osób, które działają w imieniu uznanej organizacji, administracja będzie miała prawo do finansowej rekompensaty od uznanej organizacji w stopniu, w jakim ta strata, uszkodzenie lub śmierć według decyzji sądu zostały spowodowane przez uznaną organizację;

(ii) jeżeli odpowiedzialność wynikająca z jakiegokolwiek wypadku morskiego zostaje ostatecznie i nieodwołalnie nałożona na administrację przez sąd lub jako element rozstrzygnięcia sporu na drodze postępowania arbitrażowego, łącznie z wymogiem wypłacenia odszkodowań stronom poszkodowanym z tytułu uszkodzenia ciała lub śmierci, które, jak udowodnił to sąd, zostały spowodowane jakimkolwiek zaniechaniem, lekkomyślnością lub zaniechaniem ze strony uznanej organizacji, jej organów, pracowników, agentów lub innych osób, które działają w imieniu uznanej organizacji, administracja będzie miała prawo do finansowej rekompensaty ze strony uznanej organizacji w stopniu, w jakim to uszkodzenie ciała lub śmierć według decyzji sądu zostały spowodowane przez uznaną organizację; państwa członkowskie mogą ograniczyć maksymalną kwotę do zapłacenia przez uznaną organizację, która jednakże musi być co najmniej równa kwocie 4 milionów EUR;

(iii) jeżeli odpowiedzialność wynikająca z jakiegokolwiek wypadku morskiego zostaje ostatecznie i nieodwołalnie nałożona na administrację przez sąd lub jako element rozstrzygnięcia sporu na drodze postępowania arbitrażowego, łącznie z wymogiem wypłacenia odszkodowań stronom poszkodowanym z tytułu straty lub uszkodzenia mienia, które, jak udowodnił to sąd, zostały spowodowane jakimkolwiek zaniechaniem, lekkomyślnością lub zaniechaniem ze strony uznanej organizacji, jej organów, pracowników, agentów lub innych osób, które działają w imieniu uznanej organizacji, administracja będzie miała prawo do finansowej rekompensaty ze strony uznanej organizacji w stopniu, w jakim ta strata lub uszkodzenie według decyzji sądu zostały spowodowane przez uznaną organizację; państwa członkowskie mogą ograniczyć maksymalną kwotę do zapłacenia przez uznaną organizację, która jednakże musi być co najmniej równa kwocie 2 milionów EUR;

c) przepisy dotyczące okresowych audytów przeprowadzanych przez administrację lub bezstronny podmiot zewnętrzny wyznaczony przez administrację, dotyczące obowiązków wykonywanych przez organizacje w imieniu administracji, o czym mowa w art. 9 ust. 1;

d) możliwość wyrwykowych i szczegółowych inspekcji statków;

e) przepisy dotyczące obowiązkowego zgłaszania istotnych informacji na temat klasyfikowanej przez nich floty oraz przeniesień, zawiesznień i wycofań z klas.

3. Umowa lub równoważne rozwiązania prawne mogą nakładać wymóg posiadania przez uznaną organizację lokalnego przedstawicielstwa na terytorium państwa członkowskiego, w imieniu którego pełni ona obowiązki, o których mowa w art. 3. Wymóg taki może spełniać lokalne przedstawicielstwo posiadające osobowość prawną zgodnie z prawem państwa członkowskiego oraz podlegające jurysdykcji jego krajowych sądów.

4. Każde państwo członkowskie przekazuje Komisji szczegółowe informacje na temat stosunków roboczych określonych zgodnie z niniejszym artykułem. Komisja następnie informuje o tym pozostałe państwa członkowskie.

Artykuł 6

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) ustanowiony na mocy rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres wskazany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

⁽¹⁾ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Artykuł 7

1. Niniejsza dyrektywa może, bez poszerzania zakresu jej stosowania, zostać zmieniona w celu:

- a) wprowadzenia, do celów niniejszej dyrektywy, kolejnych zmian do międzynarodowych konwencji i związanych z nimi protokołów, kodeksów i rezolucji, o których mowa w art. 2 lit. d), art. 3 ust. 1 i art. 5 ust. 2, które weszły w życie;
- b) zmiany kwot wymienionych w art. 5 ust. 2 lit. b) ppkt (ii) oraz (iii).

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 6 ust. 3.

2. Po przyjęciu nowych instrumentów lub protokołów do międzynarodowych konwencji wymienionych w art. 2 lit. d) Rada, stanowiąc na wniosek Komisji, decyduje, uwzględniając procedury parlamentarne państw członkowskich oraz stosowne procedury wewnętrzne IMO, w sprawie szczegółowych regulacji dotyczących ratyfikacji tych nowych instrumentów lub protokołów, zapewniając jednocześnie ich jednolite i równoczesne stosowanie w państwach członkowskich.

Zmiany w międzynarodowych instrumentach, o których mowa w art. 2 lit. d) i art. 5, mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

Artykuł 8

Niezależnie od minimalnych kryteriów określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 391/2009, jeżeli państwo członkowskie uznaje, iż uznana organizacja nie może być dłużej upoważniona do wykonywania w jego imieniu zadań określonych w art. 3, może zawiesić lub wycofać takie upoważnienie. W takim przypadku państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Komisję i pozostałe państwa członkowskie o swojej decyzji i należyście ją uzasadnia.

Artykuł 9

1. Każde państwo członkowskie upewnia się, czy uznana organizacja działająca w jego imieniu do celów art. 3 ust. 2 skutecznie pełni funkcje, o których mowa w tym artykule zgodnie z wymaganiami jego właściwej administracji.

2. W celu wykonania zadania, o którym mowa w ust. 1, każde z państw członkowskich co najmniej raz na dwa lata

monitoruje każdą uznaną organizację działającą w jego imieniu i przekazuje innym państwom członkowskim i Komisji sprawozdanie z wyników takich działań monitorujących najpóźniej dnia 31 marca roku następującego po roku, w którym zostały przeprowadzone takie działania.

Artykuł 10

Wykonując swoje prawa i obowiązki jako państwa portu, państwa członkowskie zgłaszają Komisji i innym państwom członkowskim i powiadamiają państwo bandery, którego to dotyczy, w przypadku stwierdzenia wydania ważnego statutowego certyfikatu przez uznaną organizację działającą w imieniu państwa bandery statkowi, który nie spełnia odpowiednich wymogów międzynarodowych konwencji, lub o jakimkolwiek uchybieniu statku posiadającego ważny certyfikat klasy, a związanym z pozycjami objętymi tym certyfikatem. Tylko przypadki statków stanowiących poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska lub przypadki, w których widoczne są dowody szczególnie niedbałego zachowania uznanej organizacji, zostają zgłoszone do celów niniejszego artykułu. Uznana organizacja, której to dotyczy, zostaje powiadomiona o takim przypadku w momencie inspekcji wstępnej, tak aby mogła niezwłocznie podjąć właściwe działania w tej sprawie.

Artykuł 11

1. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby statki podnoszące jego banderę były projektowane, budowane, wyposażane i utrzymywane zgodnie z regułami i procedurami związanymi z wymogami uznanych organizacji dotyczącymi kadłuba, maszyny oraz instalacji elektrycznej i sterująco-kontrolnej.

2. Państwo członkowskie może podjąć decyzję o stosowaniu reguł, które uznaje za równoważne regułom i procedurom uznanych organizacji, wyłącznie pod warunkiem, że niezwłocznie powiadomi o nich Komisję zgodnie z procedurą ustanowioną na mocy dyrektywy 98/34/WE i inne państwa członkowskie oraz że żadne z państw członkowskich ani Komisja nie zgłoszą wobec nich sprzeciwu i nie uznają ich za nierównoważne w trybie procedury regulacyjnej, o której mowa w art. 6 ust. 2 niniejszej dyrektywy.

3. Państwa członkowskie współpracują z uznanymi organizacjami, którym udzielają upoważnienia, w opracowywaniu reguł i procedur tych organizacji. Państwa członkowskie konsultują się z uznanymi organizacjami, aby zapewnić jednolitą interpretację konwencji międzynarodowych.

Artykuł 12

Komisja co dwa lata powiadamia Parlament Europejski i Radę o postępach w wykonywaniu niniejszej dyrektywy w państwach członkowskich.

Artykuł 13

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 17 czerwca 2011 r. Niezwłocznie informują one Komisję o tekstach tych przepisów.

Przy przyjmowaniu ich przez państwa członkowskie, przepisy te zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Zawierają one również zapis, że odesłania w istniejących przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych do dyrektyw uchylonych przez niniejszą dyrektywę są traktowane jak odniesienia do niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie określają sposób dokonania takiego odniesienia.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 14

Dyrektywa 94/57/WE, zmieniona dyrektywami wymienionymi w załączniku I część A, zostaje uchylona z dniem 17 czerwca 2009 r., bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich

dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku I część B.

Odniesienia do uchylonych dyrektyw są traktowane jako odniesienia do niniejszej dyrektywy i odczytywane zgodnie z tabelą korelacji w załączniku II.

Artykuł 15

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

Artykuł 16

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 23 kwietnia 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

H.-G. PÖTTERING

Przewodniczący

W imieniu Rady

P. NEČAS

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

CZĘŚĆ A**Uchylona dyrektywa z jej kolejnymi zmianami**

(o których mowa w art. 14)

Dyrektywa Rady 94/57/WE	Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 20
Dyrektywa Komisji 97/58/WE	Dz.U. L 274 z 7.10.1997, s. 8
Dyrektywa 2001/105/WE Parlamentu Europejskiego i Rady	Dz.U. L 19 z 22.1.2002, s. 9
Dyrektywa 2002/84/WE Parlamentu Europejskiego i Rady	Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 53

CZĘŚĆ B**Wykaz terminów transpozycji do prawa krajowego**

(o których mowa w art. 14)

Dyrektywa	Termin transpozycji
94/57/WE	31 grudnia 1995 r.
97/58/WE	30 września 1998 r.
2001/105/WE	22 lipca 2003 r.
2002/84/WE	23 listopada 2003 r.

ZAŁĄCZNIK II

Tabela korelacji

Dyrektywa 94/57/WE	Niniejsza dyrektywa	Rozporządzenie (WE) nr 391/2009
Artykuł 1	Artykuł 1	Artykuł 1
Artykuł 2 lit. a)	Artykuł 2 lit. a)	Artykuł 2 lit. a)
Artykuł 2 lit. b)	Artykuł 2 lit. b)	–
Artykuł 2 lit. c)	Artykuł 2 lit. c)	–
Artykuł 2 lit. d)	Artykuł 2 lit. d)	Artykuł 2 lit. b)
Artykuł 2 lit. e)	Artykuł 2 lit. e)	Artykuł 2 lit. c)
–	Artykuł 2 lit. f)	Artykuł 2 lit. d)
Artykuł 2 lit. f)	Artykuł 2 lit. g)	Artykuł 2 lit. e)
Artykuł 2 lit. g)	Artykuł 2 lit. h)	Artykuł 2 lit. f)
Artykuł 2 lit. h)	Artykuł 2 lit. i)	Artykuł 2 lit. g)
Artykuł 2 lit. i)	Artykuł 2 lit. k)	Artykuł 2 lit. i)
–	Artykuł 2 lit. j)	Artykuł 2 lit. h)
Artykuł 2 lit. j)	Artykuł 2 lit. l)	–
Artykuł 2 lit. k)	–	Artykuł 2 lit. j)
Artykuł 3	Artykuł 3	
Artykuł 4 ust. 1 zdanie pierwsze	–	Artykuł 3 ust. 1
Artykuł 4 ust. 1 zdanie drugie		Artykuł 3 ust. 2
Artykuł 4 ust. 1 zdanie trzecie		–
Artykuł 4 ust. 1 zdanie czwarte		Artykuł 4 ust. 1
–		Artykuł 3 ust. 3
–		Artykuł 4 ust. 2, 3, 4
		Artykuł 5
		Artykuł 6
		Artykuł 7
Artykuł 5 ust. 1	Artykuł 4 ust. 1	
Artykuł 5 ust. 3	Artykuł 4 ust. 2	
Artykuł 6 ust. 1, 2, 3, 4	Artykuł 5 ust. 1, 2, 3, 4	
Artykuł 6 ust. 5	–	
Artykuł 7	Artykuł 6	Artykuł 12
Artykuł 8 ust. 1 tiret pierwsze	Artykuł 7 ust. 1 akapit pierwszy lit. a)	
Artykuł 8 ust. 1 tiret drugie	–	Artykuł 13 ust. 1
Artykuł 8 ust. 1 tiret trzecie	Artykuł 7 ust. 1 akapit pierwszy lit. b)	
–	Artykuł 7 ust. 1 akapit drugi	Artykuł 13 ust. 1 akapit drugi
Artykuł 8 ust. 2	Artykuł 7 ust. 2	
Artykuł 8 ust. 2 akapit drugi	–	Artykuł 13 ust. 2
Artykuł 9 ust. 1	–	–
Artykuł 9 ust. 2	–	–
Artykuł 10 ust. 1 zdanie wprowadzające	Artykuł 8	–
Artykuł 10 ust. 1 lit. a), b), c), ust. 2, 3, 4	–	–
Artykuł 11 ust. 1, 2	Artykuł 9 ust. 1, 2	–

Dyrektywa 94/57/WE	Niniejsza dyrektywa	Rozporządzenie (WE) nr 391/2009
Artykuł 11 ust. 3, 4	–	Artykuł 8 ust. 1, 2
Artykuł 12	Artykuł 10	
Artykuł 13	–	–
Artykuł 14	Artykuł 11 ust. 1, 2	
–	Artykuł 11 ust. 3	
–	Artykuł 12	
–	–	Artykuł 9
Artykuł 15 ust. 1	–	
	–	Artykuł 10 ust. 1, 2
Artykuł 15 ust. 2	–	Artykuł 10 ust. 3
Artykuł 15 ust. 3	–	Artykuł 10 ust. 4
Artykuł 15 ust. 4	–	Artykuł 10 ust. 5
Artykuł 15 ust. 5	–	Artykuł 10 ust. 6 akapit pierwszy, drugi, trzeci, piąty
–		Artykuł 10 ust. 6 akapit czwarty
Artykuł 16	Artykuł 13	–
Artykuł 17	Artykuł 16	–
–	Artykuł 14	–
–	Artykuł 15	–
–	–	Artykuł 11
–	–	Artykuł 14
–	–	Artykuł 15
–	–	Artykuł 16
–	–	Artykuł 17
–	–	Artykuł 18
–	–	Artykuł 19
Załącznik	–	Załącznik I
–	Załącznik I	–
–	Załącznik II	Załącznik II

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/16/WE**z dnia 23 kwietnia 2009 r.****w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu****(wersja przekształcona)****(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 ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾, w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez komitet pojednawczy w dniu 3 lutego 2009 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do żeglugi morskiej ⁽⁴⁾ była kilkakrotnie zasadniczo zmieniana. Z uwagi na to, że mają zostać wprowadzone dalsze zmiany, dyrektywę należy przekształcić w celu większej przejrzystości.
- (2) Wspólnota wyraża głęboką troskę z powodu katastrof morskich oraz zanieczyszczenia mórz i wybrzeży państw członkowskich.
- (3) Wspólnota wyraża nie mniejszą troskę o warunki życia i pracy na pokładach statków.
- (4) Poziom bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na statku można skutecznie podnieść poprzez radykalne zmniejszenie liczby statków

nieodpowiadających normom, poruszających się po wodach Wspólnoty, dzięki skrupulatnemu przestrzeganiu konwencji, międzynarodowych kodeksów i rezolucji.

- (5) W tym celu, zgodnie z decyzją Rady 2007/431/WE z dnia 7 czerwca 2007 r. upoważniającą państwa członkowskie do ratyfikacji, w interesie Wspólnoty Europejskiej, Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. Międzynarodowej Organizacji Pracy ⁽⁵⁾, państwa członkowskie powinny starać się dokonać ratyfikacji tej konwencji, w części należącej do kompetencji Wspólnoty, tak szybko jak to możliwe, najlepiej przed dniem 31 grudnia 2010 r.
- (6) Odpowiedzialność za monitorowanie zgodności statków z międzynarodowymi z normami bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na statku należy w pierwszej kolejności do państwa bandery. Polegając, w odpowiednich przypadkach, na opinii uznanych organizacji, państwo bandery w pełni gwarantuje kompletność i skuteczność inspekcji i przeglądów przeprowadzanych w celu wydania odpowiednich certyfikatów. Odpowiedzialność za utrzymanie stanu statku i jego wyposażenia, po przeglądzie mającym na celu zachowanie zgodności z obowiązującymi wymogami dotyczącymi statku zawartymi w konwencjach, należy do przedsiębiorstwa będącego właścicielem statku. Jednakże niektóre państwa bandery poważnie zaniedbują obowiązek wprowadzania i stosowania międzynarodowych norm. Odtąd, drugim sposobem ochrony przeciwko żegludze niespełniającej norm, monitorowania zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz monitorowania warunków życia i pracy na statku powinno być również zapewnienie przez państwo portu, że kontrola przeprowadzana przez państwo portu nie stanowi przeglądu, a właściwe formularze inspekcyjne nie stanowią świadectw zdolności żeglugowej.
- (7) Ujednolicone podejście do efektywnego wprowadzenia międzynarodowych norm przez państwa członkowskie w stosunku do statków żeglujących na wodach, które pozostają pod ich jurysdykcją i korzystających z ich portów, pozwoli uniknąć zniekształceń konkurencji.
- (8) Branża żeglugi morskiej jest narażona na akty terroryzmu. Państwa członkowskie powinny skutecznie wdrażać środki z zakresu ochrony transportu oraz aktywnie monitorować zgodność z zasadami dotyczącymi ochrony poprzez przeprowadzanie kontroli ochrony.

⁽¹⁾ Dz.U. C 318 z 23.12.2006, s. 195.⁽²⁾ Dz.U. C 229 z 22.9.2006, s. 38.⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r. (Dz.U. C 74 E z 20.3.2008, s. 584), wspólne stanowisko Rady z dnia 6 czerwca 2008 r. (Dz.U. C 198 E z 5.8.2008, s. 1), stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2008 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym), decyzja Rady z dnia 26 lutego 2009 r. i rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2009 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).⁽⁴⁾ Dz.U. L 157 z 7.7.1995, s. 1.⁽⁵⁾ Dz.U. L 161 z 22.6.2007, s. 63.

- (9) Należy skorzystać z doświadczeń zdobytych podczas funkcjonowania memorandum paryskiego w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (memorandum paryskie) podpisanego w Paryżu w dniu 26 stycznia 1982 r.
- (10) Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA) ustanowiona rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ powinna zapewnić wsparcie konieczne do jednolitego i skutecznego wprowadzenia w życie systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. EMSA powinna, w szczególności, przyczynić się do tego, by państwa członkowskie opracowały i wdrożyły bazę danych wyników inspekcji, utworzoną zgodnie z niniejszą dyrektywą, oraz jednolity wspólnotowy system szkolenia i oceny kompetencji inspektorów dokonujących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.
- (11) Efektywny system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu powinien mieć na celu zapewnienie, aby wszystkie statki wpływające do portów i kotwicowisk we Wspólnocie były regularnie poddawane inspekcji. Inspekcje powinny skupiać się na statkach nieodpowiadających normom, podczas gdy statki spełniające normy, czyli te, które pomyślnie przechodziły wcześniejsze inspekcje lub które podnoszą banderę państwa spełniającego wymagania dobrowolnego audytu państw członkowskich Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), powinny być nagradzane przez rzadsze poddawanie inspekcjom. W szczególności w tym celu państwa członkowskie powinny dawać pierwszeństwo statkom podlegającym inspekcjom ze względu na wysoki profil ryzyka.
- (12) Takie nowe ustalenia dotyczące inspekcji powinny zostać włączone do wspólnotowego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, gdy tylko zostaną określone różne jego aspekty, oraz opierać się na systemie podziału inspekcji między państwami członkowskimi, tak aby każde państwo członkowskie sprawiedliwie wносиło wkład w osiągnięcie wspólnotowego celu, jakim jest całościowy system inspekcji i aby ilość inspekcji była sprawiedliwie podzielona pomiędzy państwa członkowskie. Taki system dzielenia się inspekcjami powinien być zmieniany, z uwzględnieniem doświadczenia zdobytego w ramach nowego systemu kontroli przeprowadzanych przez państwo portu, w celu poprawy jego efektywności. Ponadto państwa członkowskie powinny zatrudniać i utrzymywać niezbędną liczbę pracowników, w tym wykwalifikowanych inspektorów, przy uwzględnieniu wielkości i charakteru ruchu statków w każdym porcie.
- (13) System inspekcji ustanowiony niniejszą dyrektywą uwzględni prace przeprowadzone w ramach memorandum paryskiego. Jako że wszelkie działania wynikające z memorandum paryskiego powinny zostać uzgodnione na szczeblu Wspólnoty przed ich zastosowaniem w obrębie UE, należy ustanowić i utrzymywać ścisłą koordynację pomiędzy Wspólnotą a memorandum paryskim w celu zachowania spójności.
- (14) Komisja powinna, w ścisłej współpracy z memorandum paryskim, zarządzać bazą danych wyników inspekcji i ją aktualizować. Baza danych wyników inspekcji powinna obejmować dane dotyczące inspekcji pochodzące z państw członkowskich i wszystkich sygnatariuszy memorandum paryskiego. Państwa członkowskie powinny przekazywać Komisji informacje konieczne do zapewnienia właściwego monitorowania wykonania dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do ruchu statków, do czasu, gdy wspólnotowy system informacji morskiej, SafeSeaNet, nie będzie w pełni operacyjny i umożliwi automatyczne zachowywanie danych dotyczących zawinięć statków w bazie danych wyników inspekcji.
- Na podstawie danych dotyczących inspekcji przekazanych przez państwa członkowskie Komisja powinna wyszukać, w bazie danych wyników inspekcji, dane dotyczące profilu ryzyka statków i statków kwalifikujących się do inspekcji, a także o ruchu statków oraz powinna obliczyć zobowiązanie inspekcyjne dla każdego państwa członkowskiego. Powinna istnieć możliwość łączenia się bazy danych wyników inspekcji z innymi wspólnotowymi bazami danych dotyczących bezpieczeństwa morskiego.
- (15) Państwa członkowskie powinny dążyć do przeprowadzenia przeglądu metody sporządzania „białej”, „szarej” i „czarnej” listy państw bandery w ramach memorandum paryskiego, w celu zapewnienia, aby metoda ta była sprawiedliwa, w szczególności w odniesieniu do sposobu traktowania państwa bandery posiadającego niewielką flotę.
- (16) Zasady i procedury inspekcji przeprowadzanej przez państwo portu, łącznie z kryteriami dotyczącymi zatrzymania statku, powinny być ujednolicone dla zapewnienia jednakowej skuteczności we wszystkich portach, co pozwoliłoby również radykalnie zmniejszyć selektywne korzystanie z niektórych portów w celu uniknięcia sieci stosownej kontroli.
- (17) Inspekcje okresowe i dodatkowe powinny obejmować badanie obszarów wstępnie określonych dla każdego statku, różniących się w zależności od rodzaju statku, rodzaju inspekcji oraz wyników poprzednich inspekcji kontrolnych, przeprowadzanych przez państwo portu. Baza danych wyników inspekcji wskazuje elementy służące do określenia obszarów ryzyka, które należy sprawdzić przy każdej inspekcji.
- (18) Niektóre kategorie statków po osiągnięciu pewnego wieku stanowią poważne zagrożenie wypadkowe lub zagrożenie zanieczyszczenia środowiska i powinny być poddawane rozszerzonej inspekcji. Konieczne jest szczegółowe ustalenie zasad takich rozszerzonych inspekcji.
- (19) Zgodnie z systemem inspekcji ustanowionym niniejszą dyrektywą odstępy czasu między okresowymi inspekcjami statków są określane w zależności od profilu ryzyka ustalanego na podstawie pewnych parametrów ogólnych i historycznych. Odstęp czasu między inspekcjami okresowymi statków o wysokim ryzyku nie powinien przekraczać sześciu miesięcy.
- (20) Aby zapewnić właściwym organom kontroli należącym do państwa portu dostęp do informacji dotyczących statków w porcie lub kotwicowisku, władze lub organy portu albo władze lub organy wyznaczone do tego celu powinny przekazywać powiadomienia o zawinięciach statków, w miarę możliwości niezwłocznie po ich otrzymaniu.

⁽¹⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1.

- (21) Niektóre statki stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu oraz dla środowiska morskiego ze względu na swój zły stan, działalność państwa bandery i historię. Dlatego uzasadnione jest, aby Wspólnota odwołała te statki od zawijania do portów i kotwiczowisk państw członkowskich. Decyzja o odmowie dostępu powinna być proporcjonalna i mogłaby być wydawana na stałe, jeżeli armator statku nadal nie podejmuje działań naprawczych, mimo kilku decyzji o odmowie dostępu i zatrzymań w portach i kotwiczowiskach na terytorium Wspólnoty. Każda trzecia decyzja o odmowie dostępu może zostać cofnięta wyłącznie, jeżeli zostaną spełnione określone warunki zapewniające, że dany statek może poruszać się bezpiecznie po wodach terytorialnych Wspólnoty, w szczególności warunki związane z państwem bandery statku i z przedsiębiorstwem zarządzającym statkiem. W przeciwnym razie należy na stałe odmówić statkowi dostępu do portów i kotwiczowisk państwa członkowskiego. W każdym razie, jakiegokolwiek późniejsze zatrzymanie danego statku powinno prowadzić do stałej odmowy dostępu do portów i kotwiczowisk państw członkowskich. W celu zapewnienia przejrzystości wykaz statków, którym odmówiono dostępu do portów i kotwiczowisk w obrębie Wspólnoty, powinien zostać opublikowany.
- (22) Mając na względzie zmniejszenie obciążenia niektórych administracji oraz przedsiębiorstw, które jest związane z powtarzającymi się inspekcjami, przeglądami przeprowadzanymi przez państwo przyjmujące, na podstawie dyrektywy Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich⁽¹⁾, które nie jest państwem bandery statku, na promach typu ro-ro lub na szybkim statku pasażerskim, obejmujące co najmniej wszystkie elementy rozszerzonej inspekcji, powinny być brane pod uwagę podczas wyznaczania profilu ryzyka statku, okresów pomiędzy inspekcjami i stopnia wypełnienia zobowiązania inspekcyjnego każdego państwa członkowskiego. Ponadto Komisja powinna przeanalizować, czy właściwe jest zaproponowanie zmiany dyrektywy 1999/35/WE w przyszłości, mając na uwadze podwyższenie poziomu bezpieczeństwa wymaganego dla żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich z i do portów państw członkowskich.
- (23) Niezgodności z przepisami określonymi w stosownych konwencjach powinny być usunięte. Statki, które powinny podjąć działania naprawcze w przypadkach, gdy odnotowany brak zgodności stwarza poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska, powinny być zatrzymane do czasu usunięcia uchybień.
- (24) Należy wprowadzić prawo do odwołania od decyzji o zatrzymaniu podejmowanych przez właściwe organy w celu zapobiegania nieuzasadnionym decyzjom, które mogłyby spowodować bezpodstawne zatrzymania i opóźnienia. Państwa członkowskie powinny współpracować w celu zapewnienia rozpatrywania odwołań w rozsądnym terminie, zgodnie z ich ustawodawstwem krajowym.
- (25) Organy i inspektorzy zaangażowani w działania kontrolne przeprowadzane przez państwo portu nie powinni znajdować się w konflikcie interesów z portem inspekcji lub poddawany inspekcji statkami ani nie powinny między nimi istnieć inne interesy związane z tą działalnością. Inspektorzy powinni być odpowiednio wykwalifikowani i przeszkoleni, tak aby utrzymywali i podnosili swoje kwalifikacje w zakresie przeprowadzania inspekcji. Państwa członkowskie powinny współpracować przy opracowywaniu i rozpowszechnianiu jednolitego wspólnotowego systemu szkolenia i oceny kompetencji inspektorów.
- (26) Piloci i władze lub organy portowe powinny mieć możliwość udostępniania użytecznych informacji dotyczących widocznych anomalii odnotowanych na statkach.
- (27) Skargi składane przez osoby posiadające uzasadniony interes, dotyczące warunków życia i pracy na statku, powinny być badane. Każda osoba składająca skargę powinna zostać poinformowana o działaniach podjętych w odniesieniu do tej skargi.
- (28) Współpraca między właściwymi organami państw członkowskich oraz innymi organami i organizacjami jest konieczna do zapewnienia skutecznego egzekwowania norm w stosunku do statków niespełniających wymogów, którym udzielono zezwolenia na dalszą żeglugę, a także do celów wymiany informacji o statkach przebywających w portach.
- (29) Ponieważ baza danych wyników inspekcji jest istotną częścią kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, państwa członkowskie powinny zapewnić jej aktualizację w świetle wymagań Wspólnoty.
- (30) Publikowanie informacji dotyczących statków oraz ich armatorów lub przedsiębiorstw żeglugowych niespełniających międzynarodowych norm bezpieczeństwa, zdrowia i ochrony środowiska morskiego, z uwzględnieniem rozmiarów floty przedsiębiorstwa, może być skutecznym środkiem odstrasającym dysponentów ładunku od korzystania z takich statków oraz bodźcem dla ich właścicieli do podejmowania działań naprawczych. W odniesieniu do informacji, które mają być udostępnione, Komisja powinna nawiązać ścisłą współpracę z memorandum paryskim i uwzględnić wszelkie publikowane informacje w celu uniknięcia zbędnego ich powielania. Państwa członkowskie powinny być zobowiązane do przekazania właściwych informacji tylko raz.
- (31) Wszystkie koszty inspekcji statków, w których wyniku ujawniono podstawy do zatrzymania statku, oraz koszty poniesione podczas zniesienia decyzji o odmowie dostępu powinny być ponoszone przez właściciela lub armatora statku.

(¹) Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 1.

- (32) 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 ⁽¹⁾.
- (33) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia do zmiany niniejszej dyrektywy w celu zastosowania zmian do międzynarodowych konwencji, międzynarodowych kodeksów i rezolucji i ustanawiania przepisów wykonawczych dla art. 8 i 10. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie poprzez dodanie nowych elementów innych niż istotne, środki te powinny zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (34) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie zmniejszenie liczby statków nieodpowiadających normom, poruszających się po wodach objętych jurysdykcją państw członkowskich, poprzez poprawę wspólnotowego systemu inspekcji statków oraz opracowanie środków zapobiegających zanieczyszczeniu środowiska morskiego, nie mogą być w wystarczający sposób osiągnięte przez państwa członkowskie a, ze względu na ich skalę i efekty, mogą zostać lepiej osiągnięte na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjmować środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (35) Obowiązek dokonania transpozycji niniejszej dyrektywy do prawa krajowego powinien ograniczać się do tych przepisów, które stanowią zasadniczą zmianę w stosunku do dyrektywy 95/21/WE. Obowiązek dokonania transpozycji przepisów, które nie zostały zmienione, wynika z tej dyrektywy.
- (36) Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw określonych w sekcji B załącznika XV.
- (37) System kontroli państwa portu ustanowiony zgodnie z niniejszą dyrektywą powinien zostać wdrożony w tym samym terminie we wszystkich państwach członkowskich. W tym kontekście Komisja powinna zapewnić, aby podjęto stosowne środki przygotowawcze, w tym testowanie bazy danych inspekcji i przeszkolenie inspektorów.
- (38) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽²⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzania — zarówno w interesie swoim, jak i Wspólnoty — i publikowania własnych tabel możliwie dokładnie ilustrujących korelacje pomiędzy niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji.
- (39) Aby nie nakładać nieproporcjonalnego obciążenia administracyjnego na państwa członkowskie nieposiadające dostępu do morza, zasada *de minimis* powinna umożliwić takim państwom odstępstwo od przepisów niniejszej dyrektywy, co oznacza, że takie państwa członkowskie, dopóki spełniają pewne kryteria, nie są zobowiązane do transpozycji niniejszej dyrektywy do swojego prawa krajowego.
- (40) Aby uwzględnić fakt, że francuskie departamenty zamorskie, należące do innego obszaru geograficznego, są często stronami innych niż memorandum paryskie regionalnych memorandum dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu i charakteryzują się bardzo niewielkim ruchem statków pochodzących z Europy kontynentalnej, zainteresowanym państwom członkowskim powinno umożliwić się wyłączenie tych portów z systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu stosowanego w obrębie Wspólnoty,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel

Celem niniejszej dyrektywy jest przyczynienie się do radykalnego zmniejszenia liczby statków nieodpowiadających normom, poruszających się po wodach pozostających pod jurysdykcją państw członkowskich, poprzez:

- a) podniesienie poziomu zgodności z międzynarodowym i właściwym prawem wspólnotowym dotyczącym bezpieczeństwa morskiego, ochrony żeglugi morskiej, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach wszystkich bander;
- b) ustanowienie wspólnych kryteriów kontroli statków przez państwo portu oraz harmonizację procedur kontroli i zatrzymywania statków na podstawie wiedzy specjalistycznej i doświadczeń zgromadzonych w ramach memorandum paryskiego;
- c) wdrożenie w obrębie Wspólnoty systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, opartego na inspekcjach przeprowadzanych w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, mając na celu inspekcję wszystkich statków z częstotliwością uzależnioną od ich profilu ryzyka, przy czym statki o wysokim ryzyku podlegają bardziej szczegółowej inspekcji przeprowadzanej w krótszych odstępach czasu.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, s. 1.

Artykuł 2

Definicje

Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- 1) „konwencje” oznaczają następujące konwencje wraz z odnoszącymi się do nich protokołami i zmianami, a także odnośnymi kodeksami o statusie obowiązkowym w ich aktualnym brzmieniu:
 - a) Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych, 1966 (LL 66);
 - b) Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS 74);
 - c) Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, wraz z protokołem z 1978 r. (MARPOL 73/78);
 - d) Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 (STCW 78/95);
 - e) Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, 1972 (Colreg 72);
 - f) Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków, 1969 (ITC 69);
 - g) Konwencja dotycząca minimalnych norm na statkach handlowych, 1976 (MOP nr 147);
 - h) Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1992 (CLC 92);
- 2) „memorandum paryskie” oznacza protokół ustaleń w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, podpisany w Paryżu dnia 26 stycznia 1982 r., w aktualnym brzmieniu;
- 3) „ramy i procedury dla dobrowolnego systemu audytu państw członkowskich przez IMO” oznaczają rezolucję A.974 (24) zgromadzenia IMO;
- 4) „region podlegający memorandum paryskiemu” oznacza obszar geograficzny, na którym sygnatariusze memorandum paryskiego przeprowadzają inspekcje w kontekście tego memorandum;
- 5) „statek” oznacza każdy statek morski, podnoszący banderę państwa portu, do którego ma zastosowanie co najmniej jedna z powyższych konwencji;
- 6) „bezpośrednie działania w płaszczyźnie statek/port” oznaczają interakcje, jakie mają miejsce, kiedy działania obejmujące przepływ osób lub towarów lub świadczenie usług portowych na rzecz statku lub ze statku, wywierają bezpośredni i natychmiastowy wpływ na statek;
- 7) „statek na kotwiczowisku” oznacza statek w porcie lub na innym obszarze w obrębie jurysdykcji portu, ale nie na miejscu postoju, przeprowadzający bezpośrednie działania w płaszczyźnie statek/port;
- 8) „inspektor” oznacza pracownika sektora publicznego lub inną osobę odpowiednio upoważnioną przez właściwe organy państwa członkowskiego do prowadzenia inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu i odpowiedzialną przed tymi organami;
- 9) „właściwy organ” oznacza organ administracji morskiej odpowiedzialny za sprawowanie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu zgodnie z niniejszą dyrektywą;
- 10) „pora nocna” oznacza okres nie krótszy niż siedem godzin, zgodnie z definicją w prawie krajowym, który w każdym przypadku musi obejmować okres pomiędzy północą a godziną 5.00;
- 11) „inspekcja wstępna” oznacza wizytację na pokładzie statku przeprowadzaną przez inspektora w celu sprawdzenia zgodności z odpowiednimi konwencjami i przepisami, w tym przynajmniej kontrole wymagane zgodnie z art. 13 ust. 1;
- 12) „bardziej szczegółowa inspekcja” oznacza inspekcję, w której statek, jego wyposażenie i załoga jako całość lub też odpowiednio jeden z tych elementów są poddane, w okolicznościach określonych szczegółowo w art. 13 ust. 3, dogłębnemu badaniu obejmującemu konstrukcję statku, wyposażenie, załogę, warunki życia i pracy oraz zastosowanie się do procedur postępowania na pokładzie;
- 13) „rozszerzona inspekcja” oznacza inspekcję, której zakres obejmuje przynajmniej pozycje wymienione w załączniku VII. Rozszerzona inspekcja może obejmować bardziej szczegółową inspekcję w przypadku, gdy istnieją ku temu wyraźne powody zgodnie z art. 13 ust. 3;
- 14) „skarga” oznacza każdą informację lub sprawozdanie przedstawione przez osobę lub organizację, która jest w uzasadniony sposób zainteresowana bezpieczeństwem statku, w tym bezpieczeństwem lub zagrożeniem zdrowia jego załogi, warunkami życia i pracy na statku i zapobieganiem zanieczyszczeniom;
- 15) „zatrzymanie” oznacza oficjalny zakaz wypływania statku na morze ze względu na wykryte braki, które pojedynczo lub razem czynią statek niezdatnym do żeglugi morskiej;

- 16) „decyzja o odmowie dostępu” oznacza decyzję wydaną kapitanowi statku, przedsiębiorstwu odpowiedzialnemu za statek oraz państwu bandery zawiadamiającą ich o tym, że statkowi będzie odmówiony dostęp do wszystkich portów i kotwiczowisk we Wspólnocie;
- 17) „zawieszenie pracy” oznacza oficjalny zakaz kontynuowania pracy statku ze względu na wykazane braki, które pojedynczo lub razem mogłyby uczynić dalszą pracę statku niebezpieczną;
- 18) „przedsiębiorstwo” oznacza właściciela statku lub jakąkolwiek inną organizację, lub osobę taką jak zarządzający lub czarterujący statek bez załogi, która przejęła odpowiedzialność za eksploatację statku od właściciela statku i która przyjmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć wszystkie obowiązki i zobowiązania nałożone przez Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczeństwem (ISM);
- 19) „uznana organizacja” oznacza przedsiębiorstwo klasyfikacyjne lub inną jednostkę prywatną, która w imieniu administracji państwa bandery przeprowadza zadania ustawowe;
- 20) „świadczenie ustawowe” oznacza świadectwo wystawione przez państwo bandery lub w jego imieniu, zgodnie z konwencjami;
- 21) „świadczenie klasy” oznacza dokument wydany przez uznaną organizację w celu potwierdzenia zgodności z konwencją SOLAS 74, rozdział II-1, część A-1, paragraf 3-1;
- 22) „baza danych wyników inspekcji” oznacza system informacyjny przyczyniający się do wdrażania systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w obrębie Wspólnoty i dotyczący danych związanych z inspekcjami przeprowadzanymi we Wspólnocie i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu.

Artykuł 3

Zakres stosowania

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do każdego statku – i jego załogi –zawijającego do portu lub kotwiczowiska w państwie członkowskim, w celu przeprowadzenia bezpośrednich działań w płaszczyźnie statek/port.

Francja może zdecydować, że niniejszy ustęp nie ma zastosowania do portów i kotwiczowisk znajdujących się w jej departamentach zamorskich, o których mowa w art. 299 ust. 2 Traktatu.

Jeżeli państwo członkowskie przeprowadza inspekcję statku znajdującego się na wodach będących pod jego jurysdykcją, lecz nie w porcie, inspekcję taką uznaje się za inspekcję, zgodnie z niniejszą dyrektywą.

Przepisy niniejszego artykułu nie naruszają prawa interwencji, które państwa członkowskie posiadają na mocy stosownych konwencji.

Państwa członkowskie mogą zastosować odstępstwo od przepisów niniejszej dyrektywy, jeżeli nie posiadają portów morskich i wykaza, że statki objęte niniejszą dyrektywą stanowiły mniej niż 5 % łącznej liczby pojedynczych statków, zawijających rocznie do ich portów rzecznych, w ciągu ostatnich trzech lat.

Najpóźniej w dniu transpozycji dyrektywy państwa, które nie posiadają portów morskich, powiadamiają Komisję o łącznej liczbie statków oraz liczbie statków zawijających do ich portów, o których mowa powyżej, przez trzy ostatnie lata oraz powiadamiają Komisję o wszelkich późniejszych zmianach w wyżej wymienionych danych.

2. W przypadku statków o tonażu brutto poniżej 500 ton państwa członkowskie stosują wymagania odpowiedniej konwencji oraz podejmują, w zakresie nieobjętym konwencją, działania konieczne do zapewnienia, aby statki te nie stwarzały wyraźnego zagrożenia dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska. W stosowaniu niniejszego ustępu państwa członkowskie kierują się załącznikiem I do memorandum paryskiego.

3. Podczas inspekcji statku podnoszącego banderę państwa, niebędącego stroną konwencji, państwa członkowskie zapewniają, aby taki statek i jego załoga nie były traktowane bardziej przychylnie niż statki podnoszące banderę państwa, które jest stroną danej konwencji.

4. Statki rybackie, okręty wojenne, okręty pomocnicze, statki drewniane o prostej konstrukcji, statki rządowe używane do celów niekomercyjnych oraz jachty turystyczne niezajmujące się handlem są wyłączone z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy.

Artykuł 4

Uprawnienia dotyczące inspekcji

1. Zgodnie z prawem międzynarodowym państwa członkowskie podejmują wszystkie konieczne działania, o których mowa w niniejszej dyrektywie, w celu upoważnienia do przeprowadzenia inspekcji na pokładzie obcych statków.

2. Państwa członkowskie wyznaczają odpowiednie organy, którym jest przydzielana niezbędna liczba pracowników, na przykład poprzez rekrutację, w szczególności wykwalifikowanych inspektorów, przeprowadzających inspekcje statków oraz podejmują wszelkie właściwe środki w celu zapewnienia, aby zadania powierzone inspektorom były wykonywane zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy, a w szczególności, aby byli oni dyspozycyjni w celu przeprowadzenia inspekcji wymaganych zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy.

Artykuł 5

System inspekcji i roczne zobowiązania inspekcyjne

1. Państwa członkowskie przeprowadzają inspekcje zgodnie z systemem wyboru określonym w art. 12 i przepisami załącznika I.

2. Aby wypełnić swoje roczne zobowiązanie inspekcyjne, każde państwo członkowskie:

- a) przeprowadza inspekcje wszystkich statków o priorytecie I, o których mowa w art. 12 lit. a), zawijających do jego portów i kotwicowisk; oraz
- b) przeprowadza rocznie łączną liczbę inspekcji statków o priorytecie I i II, o których mowa w art. 12 lit. a) i b), odpowiadającą co najmniej jego udziałowi w łącznej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu. Udział każdego państwa członkowskiego w łącznej liczbie inspekcji jest określany w oparciu o liczbę statków zawijających do portów danego państwa członkowskiego w stosunku do ogólnej liczby statków zawijających do portów poszczególnych państw w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu.

3. Mając na uwadze sposób obliczania udziału w łącznej liczbie inspekcji, które należy przeprowadzać corocznie w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, o których mowa w ust. 2 lit. b), statki na kotwicowisku nie są wliczane, o ile dane państwo członkowskie nie postanowi inaczej.

Artykuł 6

Sposoby wypełniania zobowiązań inspekcyjnych

Państwo członkowskie, które nie jest w stanie przeprowadzić inspekcji wymaganych zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. a), spełnia wymogi tego artykułu, jeżeli liczba nieprzeprowadzonych inspekcji nie przekracza:

- a) 5 % łącznej liczby statków o priorytecie I, o wysokim profilu ryzyka, zawijających do portów i kotwicowisk tego państwa;
- b) 10 % łącznej liczby statków o priorytecie I innych niż statki o wysokim profilu ryzyka zawijających do jego portów i kotwicowisk.

Niezależnie od wartości procentowych określonych w lit. a) i b), państwa członkowskie nadają pierwszeństwo inspekcji statków, które – zgodnie z informacjami pochodzącymi z bazy danych wyników inspekcji – rzadko zawijają do portów Wspólnoty.

Niezależnie od wartości procentowych określonych w lit. a) i b), w odniesieniu do statków o priorytecie I zawijających do kotwicowisk, państwa członkowskie nadają pierwszeństwo inspekcjom statków o wysokim profilu ryzyka, które – zgodnie

z informacjami pochodzącymi z bazy danych inspekcji – rzadko zawijają do portów Wspólnoty.

Artykuł 7

Sposoby umożliwiające zrównoważony udział inspekcji we Wspólnocie

1. Państwo członkowskie, w którym łączna liczba zawinięć do portu statków o priorytecie I przekracza jego udział w łącznej liczbie inspekcji, o którym mowa w art. 5 ust. 2 lit. b), uznaje się za spełniające wymóg, jeżeli przeprowadza liczbę inspekcji statków o priorytecie I odpowiadającą co najmniej jego udziałowi w łącznej liczbie inspekcji i nie pozostawia bez inspekcji więcej niż 30 % łącznej liczby statków o priorytecie I zawijających do portów i kotwicowisk tego państwa.

2. Państwo członkowskie, w którym łączna liczba zawinięć do portu statków o priorytecie I i II jest niższa od jego udziału w łącznej liczbie inspekcji, o którym mowa w art. 5 ust. 2 lit. b), uznaje się za spełniające wymóg, jeżeli przeprowadza inspekcje statków o priorytecie I wymagane zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. a) oraz inspekcje co najmniej 85 % łącznej liczby statków o priorytecie II zawijających do portów i kotwicowisk tego państwa.

3. Komisja w swoim przeglądzie, o którym mowa w art. 35, bada w szczególności wpływ niniejszego artykułu na zobowiązanie do inspekcji, biorąc pod uwagę wiedzę i doświadczenie zgromadzone we Wspólnocie i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu. Przegląd uwzględni cel inspekcji wszystkich statków zawijających do portów i kotwicowisk Wspólnoty. W stosownych przypadkach Komisja proponuje środki uzupełniające w celu poprawy skuteczności systemu inspekcji stosowanego we Wspólnocie, a jeśli to konieczne – nowy przegląd wpływu niniejszego artykułu na późniejszym etapie.

Artykuł 8

Odracanie inspekcji i okoliczności nadzwyczajne

1. Państwo członkowskie może podjąć decyzję o odroczeniu inspekcji statku o priorytecie I w następujących okolicznościach:

a) jeżeli inspekcja może zostać przeprowadzona podczas następnego zawinięcia tego statku do portu, w tym samym państwie członkowskim, o ile w międzyczasie statek ten nie zawija do żadnego innego portu w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, a odroczenie nie przekracza 15 dni; lub

b) jeżeli inspekcja może zostać przeprowadzona w innym porcie w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, do którego statek ten zawija w terminie do 15 dni, o ile państwo, w którym znajduje się ten port, zgodzi się uprzednio na przeprowadzenie inspekcji.

Jeżeli inspekcja została odroczone zgodnie z lit. a) lub b) i została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji, nieprzeprowadzonej inspekcji nie należy liczyć jako inspekcji nieprzeprowadzonej w stosunku do państw członkowskich, które dokonały odroczenia.

Jeżeli jednak inspekcja statku o priorytecie I nie zostanie przeprowadzona, dany statek nie zostaje zwolniony z inspekcji w następnym porcie, do którego zawinie we Wspólnocie, zgodnie z niniejszą dyrektywą.

2. Inspekcje statków o priorytecie I, nieprzeprowadzone z przyczyn operacyjnych, nie są liczone jako nieprzeprowadzone, pod warunkiem że przyczyna nieprzeprowadzenia inspekcji została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji, jeżeli zachodzą następujące nadzwyczajne okoliczności:

- a) w opinii właściwego organu przeprowadzenie inspekcji stanowiłoby ryzyko dla bezpieczeństwa inspektorów, statku, jego załogi lub portu, lub też środowiska morskiego; lub
- b) statek zawija do portu wyłącznie w porze nocnej. W takim wypadku państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby na statkach zawijających do portu regularnie w porze nocnej były przeprowadzane inspekcje.

3. Jeżeli nie przeprowadzono inspekcji statku na kotwicy, nie liczy się ona jako inspekcja nieprzeprowadzona, jeżeli:

- a) statek zostaje poddany inspekcji w innym porcie lub kotwicy w obrębie Wspólnoty lub w regionie podlegającym memorandum paryskiemu zgodnie z załącznikiem I w terminie do 15 dni; lub
- b) statek zawija do portu wyłącznie w porze nocnej lub jego pobyt w porcie jest zbyt krótki, by dobrze przeprowadzić inspekcję, i przyczyna nieprzeprowadzenia inspekcji została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji; lub
- c) w opinii właściwego organu przeprowadzenie inspekcji stanowiłoby ryzyko dla bezpieczeństwa inspektorów, statku, jego załogi lub portu, lub też środowiska morskiego i przyczyna nieprzeprowadzenia inspekcji została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji.

4. Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez uzupełnienie jej, związane z przepisami wykonawczymi do niniejszego artykułu przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 31 ust. 3.

Artykuł 9

Zgłoszenie przybycia statku

1. Armator, agent lub kapitan statku kwalifikującego się zgodnie z art. 14 do rozszerzonej inspekcji i który zmierza do portu lub kotwicy w państwie członkowskim, zgłasza swoje przybycie zgodnie z przepisami określonymi w załączniku III.

2. Po otrzymaniu zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu oraz w art. 4 dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków⁽¹⁾, właściwe władze lub organ portu albo władza lub organ wyznaczone do tego celu przekazują te informacje właściwemu organowi.

3. Wszelkie informacje, o których mowa w niniejszym artykule, przekazuje się w miarę możliwości drogą elektroniczną.

4. Procedury i formaty opracowane przez państwa członkowskie do celów załącznika III do niniejszej dyrektywy są zgodne z odpowiednimi przepisami zawartymi w dyrektywie 2002/59/WE dotyczącymi zgłaszania statków.

Artykuł 10

Profil ryzyka statku

1. Wszystkim statkom zawijającym do portu lub kotwicy państwa członkowskiego należy w bazie danych wyników inspekcji przypisać profil ryzyka statku, który określa priorytet danego statku w odniesieniu do przeprowadzenia na nim inspekcji, częstotliwość inspekcji i ich zakres.

2. O profilu ryzyka statku decyduje kombinacja następujących ogólnych i historycznych parametrów:

a) Parametry ogólne

Parametry ogólne odnoszą się do rodzaju, wieku i bandery statku, zainteresowanych uznanych organizacji i działalności przedsiębiorstwa, zgodnie z załącznikiem I część I sekcja 1 oraz załącznikiem II.

b) Parametry historyczne

Parametry historyczne oparte są na liczbie braków i zatrzymań w określonym czasie, zgodnie z załącznikiem I część I sekcja 2 oraz załącznikiem II.

⁽¹⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10.

3. Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, związane z przepisami wykonawczymi do niniejszej dyrektywy, dotyczące w szczególności:

- a) kryteriów państwa bandery;
- b) kryteriów związanych z działalnością przedsiębiorstwa;

przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 31 ust. 3, oraz zgodnie z ekspertyzą memorandum paryskiego.

Artykuł 11

Częstotliwość inspekcji

Statki zawijające do portów lub kotwiczowisk w obrębie Wspólnoty podlegają następującym inspekcjom okresowym lub dodatkowym:

- a) statki podlegają inspekcjom okresowym z uprzednio ustaloną częstotliwością uzależnioną od ich profilu ryzyka zgodnie z załącznikiem I część I. Okres pomiędzy kolejnymi inspekcjami okresowymi wzrasta wraz z obniżeniem się ryzyka. W odniesieniu do statków wysokiego ryzyka okres ten nie przekracza sześciu miesięcy;
- b) statki podlegają inspekcjom dodatkowym niezależnie od okresu, jaki upłynął od ich ostatniej inspekcji okresowej, w następujących przypadkach:

— właściwy organ zapewnia przeprowadzenie inspekcji statków, do których mają zastosowanie czynniki nadrzędne wymienione w załączniku I część II sekcja 2A,

— może zostać przeprowadzona inspekcja statków, do których mają zastosowanie nieprzewidziane okoliczności wymienione w załączniku I część II sekcja 2B. O konieczności przeprowadzenia dodatkowej inspekcji decyduje właściwy organ na podstawie swojej fachowej oceny.

Artykuł 12

Wybór statków do inspekcji

Właściwy organ zapewnia wybór statków do inspekcji na podstawie ich profilu ryzyka określonego zgodnie z załącznikiem I część I oraz gdy mają zastosowanie czynniki nadrzędne lub nieprzewidziane okoliczności określone w załączniku I część II sekcja 2A i 2B.

Mając na uwadze inspekcję statków, właściwy organ:

- a) wybiera statki, których inspekcja jest obowiązkowa, określone jako „statki o priorytecie I” zgodnie ze schematem wyboru określonym w załączniku I część II sekcja 3A;
- b) może wybrać statki, które mogą podlegać inspekcji, określone jako „statki o priorytecie II” zgodnie ze schematem wyboru określonym w załączniku I część II sekcja 3B.

Artykuł 13

Inspekcje wstępne i inspekcje bardziej szczegółowe

Państwa członkowskie zapewniają, aby statki, które zostały wybrane do inspekcji zgodnie z art. 12, zostały poddane inspekcji wstępnej lub inspekcji bardziej szczegółowej zgodnie z następującymi przepisami:

- 1) podczas każdej wstępnej inspekcji statku właściwy organ zapewnia, aby inspektor przynajmniej:
 - a) sprawdził świadectwa i dokumenty wymienione w załączniku IV, które zgodnie ze wspólnotowym prawem morskim oraz konwencjami odnoszącymi się do bezpieczeństwa i ochrony powinny znajdować się na pokładzie;
 - b) sprawdził w odpowiednich przypadkach, czy usunięte zostały braki wykryte podczas poprzedniej inspekcji przeprowadzonej przez państwo członkowskie lub państwo sygnatariusza memorandum paryskiego;
 - c) zweryfikował ogólny stan statku, w tym warunki higieniczne, także w maszynowni oraz pomieszczeniach mieszkalnych;
- 2) w przypadku gdy po inspekcji, o której mowa w pkt 1, braki, które mają zostać usunięte w kolejnym porcie, zostały wpisane do bazy danych wyników inspekcji, właściwy organ tego portu może zdecydować o nieprzeprowadzeniu weryfikacji, o których mowa w pkt 1 lit. a) i c);
- 3) bardziej szczegółowa inspekcja obejmująca dokładniejsze sprawdzenie zgodności z pokładowymi wymaganiami eksploatacyjnymi przeprowadzana jest w każdym przypadku, gdy po inspekcji, o której mowa w ust. 1, występują wyraźne powody, aby sądzić, że stan statku, jego wyposażenia lub załogi w znacznym stopniu nie spełnia stosownych wymagań określonych w konwencji.

„Wyraźne powody” istnieją wówczas, gdy inspektor stwierdza istnienie oznak, które w jego fachowej ocenie dają podstawy do przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji statku, jego wyposażenia lub załogi.

Przykłady „wyraźnych powodów” są podane w załączniku V.

Artykuł 14

Rozszerzone inspekcje

1. Następujące kategorie statków podlegają rozszerzonej inspekcji zgodnie z załącznikiem II część I sekcja 3A i 3B:

- statki o wysokim profilu ryzyka,
- statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce, starsze niż 12 lat,
- statki o wysokim profilu ryzyka lub statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce, starsze niż 12 lat, w przypadkach wystąpienia czynników nadrzędnych lub nieprzewidzianych okoliczności,
- statki podlegające reinspekcji po wydaniu nakazu odmowy dostępu, zgodnie z art. 16.

2. Armator lub kapitan takiego statku zapewniają, aby w harmonogramie eksploatacyjnym statku był przewidziany wystarczający czas na przeprowadzenie rozszerzonej inspekcji.

Bez uszczerbku dla środków kontroli wymaganych do celów ochrony, statek taki pozostaje w porcie do czasu zakończenia inspekcji.

3. Po otrzymaniu wstępnego zgłoszenia statku, który kwalifikuje się do okresowej rozszerzonej inspekcji, właściwy organ informuje statek, jeżeli rozszerzona inspekcja nie zostanie przeprowadzona.

4. Zakres rozszerzonej inspekcji, obejmujący wymagane obszary ryzyka, określony został w załączniku VII. Zgodnie z procedurami, o których mowa w art. 31 ust. 2, Komisja przyjmuje środki niezbędne do wdrożenia załącznika VII.

Artykuł 15

Wytyczne i procedury dotyczące bezpieczeństwa i ochrony

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby ich inspektorzy przestrzegali procedur i wytycznych określonych w załączniku VI.

2. W odniesieniu do kontroli ochrony państwa członkowskie stosują procedury określone w załączniku VI do niniejszej dyrektywy do wszystkich statków, o których mowa w art. 3 ust. 1, 2 i 3 rozporządzenia (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾, zawijających do ich portów i kotwicowisk, chyba że podnoszą banderę państwa portu przeprowadzającego inspekcję.

3. Przepisy art. 14 niniejszej dyrektywy dotyczące rozszerzonych inspekcji mają zastosowanie do promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich, o których mowa w art. 2 lit. a) i b) dyrektywy 1999/35/WE.

Jeżeli państwo przyjmujące, które nie jest państwem bandery statku, dokonało na statku przeglądu zgodnie z art. 6 i 8 dyrektywy 1999/35/WE, wówczas przegląd specjalny może zostać zapisany w bazie danych wyników inspekcji odpowiednio jako bardziej szczegółowa lub rozszerzona inspekcja i uwzględniony do celów art. 10, 11 i 12 niniejszej dyrektywy oraz do wyznaczania stopnia wykonania zobowiązania inspekcyjnego każdego państwa członkowskiego na tyle, na ile spełnione zostały wszystkie punkty, o których mowa w załączniku VII do niniejszej dyrektywy.

Nie naruszając zakazu użytkowania promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich wydanego zgodnie z art. 10 dyrektywy 1999/35/WE, mają zastosowanie odpowiednio przepisy niniejszej dyrektywy dotyczące usuwania braków, zatrzymania, decyzji o odmowie dostępu, działań podejmowanych w konsekwencji inspekcji, zatrzymań i decyzji o odmowie dostępu.

4. W razie konieczności Komisja może, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 31 ust. 2, przyjąć zasady ujednoczonego wdrażania ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.

Artykuł 16

Środki odmowy dostępu dotyczące określonych statków

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

- podnosi banderę państwa, którego wskaźnik zatrzymań kwalifikuje je na czarną listę przyjętą zgodnie z memorandum paryskim na podstawie informacji zapisanych w bazie danych wyników inspekcji i publikowaną corocznie przez Komisję, oraz został zatrzymany lub wydano w stosunku do niego zakaz użytkowania zgodnie z dyrektywą 1999/35/WE więcej niż dwukrotnie w okresie ostatnich 36 miesięcy w porcie lub kotwicowisku państwa członkowskiego lub państwa sygnatariusza memorandum paryskiego, lub

- podnosi banderę państwa, którego wskaźnik zatrzymań kwalifikuje je na szarą listę przyjętą zgodnie z memorandum paryskim na podstawie informacji zapisanych w bazie danych wyników inspekcji i publikowaną corocznie przez Komisję, oraz został zatrzymany lub wydano w stosunku do niego zakaz użytkowania zgodnie z dyrektywą 1999/35/WE więcej niż dwukrotnie w okresie ostatnich 24 miesięcy w porcie lub kotwicowisku państwa członkowskiego lub państwa sygnatariusza memorandum paryskiego,

z wyjątkiem sytuacji określonych w art. 21 ust. 6.

⁽¹⁾ Dz.U. L 129 z 29.4.2004, s. 6.

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

2. Decyzja o odmowie dostępu zostaje cofnięta dopiero po upływie okresu trzech miesięcy od daty jej wydania, jeżeli spełnione zostały warunki w pkt 3–9 załącznika VIII.

Jeżeli statek jest przedmiotem drugiej decyzji o odmowie dostępu, okres ten wynosi dwanaście miesięcy.

3. Każde kolejne zatrzymanie w porcie lub kotwiczowisku w obrębie Wspólnoty prowadzi do wydania decyzji o odmowie dostępu na czas nieokreślony do każdego portu lub kotwiczowiska we Wspólnocie. Taka trzecia decyzja o odmowie dostępu na czas nieokreślony może zostać cofnięta po upływie okresu 24 miesięcy od jej wydania, wyłącznie jeżeli:

- statek podnosi banderę państwa, którego wskaźnik zatrzymań nie kwalifikuje go na czarną lub szarą listę, o której mowa w ust. 1,
- certyfikaty ustawowe i świadectwa klasy statku zostały wydane przez organizację lub organizacje uznane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (wersja przekształcona)⁽¹⁾,
- statek jest zarządzany przez przedsiębiorstwo o wysokim poziomie działalności zgodnie z załącznikiem I część 1 sekcja 1, oraz
- statek spełnia warunki określone w załączniku VIII pkt 3–9.

Jakikolwiek statek niespełniający kryteriów określonych w niniejszym ustępie po upływie 24 miesięcy po wydaniu nakazu otrzymuje stałą odmowę dostępu do jakiegokolwiek portu i kotwiczowiska we Wspólnocie.

4. Jakikolwiek późniejsze zatrzymanie danego statku w porcie lub kotwiczowisku we Wspólnocie po trzeciej odmowie dostępu powinno prowadzić do stałej odmowy dostępu do jakiegokolwiek portu i kotwiczowiska we Wspólnocie.

5. Do celów niniejszego artykułu państwa członkowskie stosują się do procedur ustanowionych w załączniku VIII.

Artykuł 17

Protokół z inspekcji dla kapitana statku

Po zakończeniu inspekcji, bardziej szczegółowej inspekcji lub rozszerzonej inspekcji inspektor opracowuje protokół, zgodnie

z załącznikiem IX. Kopia protokołu z inspekcji zostaje dostarczona kapitanowi statku.

Artykuł 18

Skargi

Wszystkie skargi są przedmiotem wstępnej oceny dokonywanej w krótkim terminie przez właściwy organ. Ocena ta umożliwia określenie, czy skarga jest uzasadniona.

Jeżeli skarga jest uzasadniona, właściwy organ nadaje skardze odpowiedni dalszy bieg, w szczególności zapewniając, aby każdy, kogo ta skarga dotyczy bezpośrednio, mógł przedstawić swoje uwagi.

W przypadku gdy właściwy organ uzna skargę za wyraźnie nieuzasadnioną, informuje skarżącego o swojej decyzji i jej powodach.

Tożsamość osoby składającej skargę nie jest ujawniana kapitanowi ani właścicielowi statku, którego to dotyczy. Inspektor zapewnia poufność podczas wszystkich rozmów z członkami załogi.

Państwa członkowskie informują administrację państwa bandery o skargach, które nie zostały uznane za wyraźnie nieuzasadnione, i o działaniach podjętych w ich następstwie, oraz, w stosownych przypadkach, przekazują kopię tych informacji Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP).

Artykuł 19

Naprawa i zatrzymanie

1. Właściwy organ zapewni, że wszelkie braki potwierdzone lub wykryte w drodze inspekcji są lub będą naprawione tak, aby odpowiadały normom określonym w konwencjach.

2. W przypadku braków, które stwarzają wyraźne zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska, właściwy organ państwa portu, w którym statek jest poddawany inspekcji, zapewnia, aby statek został zatrzymany lub też zawieszona została praca, podczas której braki zostały wykryte. Nakaz zatrzymania statku lub zawieszenia pracy zostanie zniesiony dopiero, gdy zagrożenie zostanie usunięte lub też gdy organ ten stwierdzi, że statek może, przy spełnieniu wszystkich niezbędnych warunków, wypłynąć na morze lub że działalność można kontynuować bez zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów lub załogi, lub zagrożenia innych statków oraz bez nadmiernego zagrożenia skażeniem środowiska morskiego.

⁽¹⁾ Zob. s. 11 niniejszego Dziennika Urzędowego.

3. Podejmując decyzję o zatrzymaniu statku, inspektor stosuje kryteria określone w załączniku X.

4. Właściwy organ wydaje decyzję o zatrzymaniu statku, jeśli inspekcja wykáže, że statek nie jest wyposażony w sprawny rejestrator danych z podróży, wymagany zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE..

Jeśli taki brak nie może zostać z łatwością usunięty w porcie zatrzymania, właściwy organ może zezwolić, aby statek udał się do odpowiedniej stoczni remontowej, leżącej najbliżej portu zatrzymania, gdzie brak może zostać sprawnie usunięty, lub może nakazać, aby brak został usunięty w terminie maksymalnie 30 dni, przewidzianym w wytycznych opracowanych w memorandum paryskim. Do tych celów stosuje się procedury określone w art. 21.

5. W wyjątkowych okolicznościach, kiedy ogólny stan statku w oczywisty sposób nie odpowiada normom, właściwy organ może wstrzymać inspekcję do czasu, kiedy odpowiedzialne strony podejmą kroki niezbędne dla zapewnienia, że statek odpowiada stosownym wymaganiom określonym w konwencjach.

6. W przypadku zatrzymania statku właściwy organ niezwłocznie powiadamia pisemnie, załączając protokół z inspekcji, administrację państwa bandery lub, gdy nie jest to możliwe, konsula lub, w przypadku jego nieobecności, najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne tego państwa, o wszystkich okolicznościach, w których interwencja została uznana za konieczną. Ponadto w razie konieczności powiadamia się również wyznaczonych kontrolerów lub uznane organizacje, odpowiedzialne za wydawanie świadectw klasy lub świadectw ustawowych zgodnie z konwencjami.

7. Niniejsza dyrektywa pozostaje bez uszczerbku dla dodatkowych wymogów określonych w konwencjach dotyczących zawiadomiania i procedur sprawozdawczych związanych z kontrolą przeprowadzaną przez państwo portu.

8. Podczas wykonywania kontroli przeprowadzanej przez państwo portu na mocy niniejszej dyrektywy dokłada się wszelkich starań, aby żaden statek nie został bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony. Jeśli statek zostanie bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony, jego właściciel lub armator jest uprawniony do rekompensaty wszelkich poniesionych strat lub zniszczeń. W każdym przypadku podejrzenia bezpodstawnego zatrzymania lub opóźnienia odpowiedzialność za wyjaśnienie sprawy spoczywa na właścicielu lub armatorze statku.

9. W celu zmniejszenia zatorów w porcie właściwy organ może zezwolić na przestawienie zatrzymanego statku do innej części portu, jeżeli nie stwarza to zagrożenia. Ryzyko związane z zatorami w porcie nie może być jednak brane pod uwagę przy podejmowaniu decyzji o zatrzymaniu lub wypuszczeniu statku.

Władze lub organy portu współpracują z właściwym organem w celu ułatwienia rozlokowania zatrzymanych statków.

10. Władze lub organy portu zostają zawiadomione przy najbliższej sposobności o wydaniu decyzji o zatrzymaniu.

Artykuł 20

Prawo do odwołania

1. Właściciel lub armator statku, lub też jego przedstawiciel w państwie członkowskim, posiada prawo do odwołania się od decyzji o zatrzymaniu lub od odmowy dostępu podjętej przez właściwy organ. Złożenie odwołania nie powoduje zawieszenia decyzji o zatrzymaniu statku lub o odmowie dostępu.

2. Państwa członkowskie ustanawiają i stosują w tym celu odpowiednie procedury zgodnie z ustawodawstwem krajowym.

3. Właściwy organ odpowiednio informuje kapitana statku, o którym mowa w ust. 1, o prawie do odwołania i o związanych z nim kwestiach praktycznych.

4. Jeżeli w wyniku odwołania lub wniosku złożonego przez właściciela lub armatora statku, lub też jego przedstawiciela, nakaz zatrzymania lub decyzja o odmowie dostępu zostanie cofnięta lub zmieniona, to:

- a) państwa członkowskie zapewniają niezwłoczne wprowadzenie odpowiedniej zmiany do bazy danych dotyczących inspekcji;
- b) państwo członkowskie, w którym wydano nakaz zatrzymania lub decyzję o odmowie dostępu, w terminie 24 godzin od takiej decyzji, zapewnia publikację sprostowanej informacji, zgodnie z art. 26.

Artykuł 21

Działania podejmowane w konsekwencji inspekcji i zatrzymań

1. Jeśli braki, o których mowa w art. 19 ust. 2, nie mogą zostać usunięte w porcie, w którym dokonano inspekcji, właściwy organ tego państwa członkowskiego może zezwolić danemu statkowi na niezwłoczne przepłynięcie do odpowiedniej stoczni remontowej, leżącej najbliżej portu zatrzymania, zgodnie z wyborem kapitana i zainteresowanych organów, w której mogą zostać podjęte odpowiednie działania, przy zastrzeżeniu, że spełnione są warunki określone przez właściwy organ państwa bandery i zaakceptowane przez to państwo członkowskie. Warunki te zapewniają, że statek może płynąć bez zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów lub załogi, lub też zagrożenia innych statków ani bez nadmiernego zagrożenia skażeniem środowiska morskiego.

2. Jeżeli decyzja o wysłaniu statku do stoczni remontowej wynika z braku zgodności z rezolucją IMO A. 744(18), w odniesieniu do dokumentacji statku lub w odniesieniu do braków i uszkodzeń konstrukcyjnych, właściwy organ może zażądać przeprowadzenia koniecznych pomiarów grubości w porcie zatrzymania, zanim statek uzyska zgodę na wypłynięcie.

3. W okolicznościach, o których mowa w ust. 1, właściwy organ państwa członkowskiego w porcie inspekcji powiadamia właściwy organ państwa, w którym mieści się stocznia remontowa, strony wymienione w art. 19 ust. 6 oraz – w stosownych przypadkach – wszelkie inne organy o wszystkich warunkach rejsu.

Właściwy organ państwa członkowskiego otrzymującego takie powiadomienie informuje organ powiadamiający o podejmowanych działaniach.

4. Państwa członkowskie podejmują działania w celu zapewnienia, aby we wszystkich portach lub kotwiczowiskach na terytorium Wspólnoty odmawiało się dostępu statkom, o których mowa w ust. 1, wypływającym na morze, które:

- a) nie zastosowały się do warunków określonych przez właściwy organ któregośkolwiek państwa członkowskiego w porcie inspekcji; lub
- b) nie zgadzają się na spełnienie obowiązujących wymagań określonych w konwencjach poprzez niestawienie się w wyznaczonej stoczni remontowej.

Taka odmowa dostępu zostaje utrzymana do czasu, kiedy właściciel lub armator statku dostarczy dowodów przekonujących właściwy organ państwa członkowskiego, w którym statek uznano za wadliwy, o tym, że statek całkowicie spełnia wszystkie obowiązujące wymagania określone w konwencjach.

5. W okolicznościach, o których mowa w ust. 4 lit. a), właściwy organ państwa członkowskiego, w którym uznano statek za wadliwy, natychmiast powiadamia właściwe organy wszystkich pozostałych państw członkowskich.

W okolicznościach, o których mowa w ust. 4 lit. b), właściwy organ państwa członkowskiego, w którym znajduje się stocznia remontowa, natychmiast powiadamia właściwe organy wszystkich pozostałych państw członkowskich.

Przed wydaniem odmowy wpuszczenia statku państwo członkowskie może prosić o konsultację z administracją państwa bandery danego statku.

6. W drodze wyjątku od przepisów ust. 4, odpowiedni organ portu może zezwolić na dostęp do danego portu lub kotwiczowiska wobec konieczności spowodowanej siłą wyższą lub nadrzędnymi względami bezpieczeństwa, lub też w celu zmniej-

szenia lub zminimalizowania zagrożenia zanieczyszczeniem, lub w celu usunięcia braków, pod warunkiem że właściciel, armator lub kapitan statku podjął odpowiednie środki zapewniające bezpieczeństwo, uznane za zadowalające przez właściwy organ tego państwa członkowskiego.

Artykuł 22

Kompetencje zawodowe inspektorów

1. Inspekcje są przeprowadzane tylko przez inspektorów spełniających kryteria kwalifikacyjne określone w załączniku XI, którzy zostali upoważnieni przez właściwy organ do dokonywania kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

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

3. Właściwy organ, inspektorzy dokonujący kontroli przeprowadzanej przez państwo portu oraz osoby pomagające im nie mogą być gospodarczo związane ani z portem, gdzie dokonywana jest inspekcja, ani ze statkiem, który jest poddawany inspekcji, jak również inspektorzy nie mogą być pracownikami lub wykonywać pracy w imieniu organizacji pozarządowych wydających świadectwa ustawowe i świadectwa klasy lub wykonujących przeglądy konieczne do wydania takich świadectw statkom.

4. Każdy inspektor posiada przy sobie osobisty dokument w formie dowodu tożsamości, wydany przez właściwy organ zgodnie z dyrektywą Komisji 96/40/WE z dnia 25 czerwca 1996 r. ustanawiającą wspólny wzór dowodu tożsamości dla inspektorów przeprowadzających kontrolę państwa portu ⁽¹⁾.

5. Państwa członkowskie zapewniają, aby kompetencje inspektorów oraz spełnienie przez nich kryteriów minimalnych, o których mowa w załączniku XI, zostały zweryfikowane przed upoważnieniem ich do przeprowadzania inspekcji oraz aby były one następnie sprawdzane okresowo, zgodnie z systemem szkolenia, o którym mowa w ust. 7.

6. Państwa członkowskie zapewniają odpowiednie przeszkolenie inspektorów w odniesieniu do zmian w stosowanym we Wspólnocie systemie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu określonym w niniejszej dyrektywie oraz zmian w konwencjach.

7. We współpracy z państwami członkowskimi Komisja opracowuje i rozpowszechnia jednolity wspólnotowy system przeprowadzanego przez państwa członkowskie szkolenia i oceny kompetencji inspektorów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

⁽¹⁾ Dz.U. L 196 z 7.8.1996, s. 8.

Artykuł 23

Sprawozdania od pilotów i władz portowych

1. Państwa członkowskie podejmują stosowne działania w celu zapewnienia, aby ich piloci, zatrudnieni przy doprowadzaniu lub odprowadzaniu statków z miejsca postoju lub zatrudnieni na statkach zdążających do portu na terytorium państwa członkowskiego lub przepływających przez jego terytorium, natychmiast informowali właściwy organ państwa portu lub państwa wybrzeża, za każdym razem, kiedy podczas pełnienia rutynowych obowiązków stwierdzą, że na statku istnieją widoczne anomalie, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego.

2. Jeśli podczas wykonywania rutynowych obowiązków władze lub organy portowe stwierdzą, że na statku przebywającym w ich porcie istnieją widoczne anomalie, które mogą narazić bezpieczeństwo statku lub stwarzają nadmierne zagrożenie skażeniem środowiska morskiego, powiadamiają one natychmiast właściwy organ danego państwa portu.

3. Państwa członkowskie wymagają od pilotów oraz od władz lub organów portowych zgłaszania co najmniej następujących informacji w miarę możliwości w formacie elektronicznym:

- informacje o statku (nazwa, numer identyfikacyjny nadany przez IMO, sygnał wywoławczy, bandera),
- informacje o rejsie (ostatni port zawinięcia, port docelowy),
- opis widocznych anomalii stwierdzonych na pokładzie.

4. Państwa członkowskie zapewniają podjęcie stosownych działań w następstwie złożenia przez pilotów i władze lub organy portowe zawiadomienia o widocznych anomaljach i zachowują szczegółowe informacje dotyczące podjętych działań.

5. Komisja, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 31 ust. 2, może przyjąć przepisy służące wdrożeniu niniejszego artykułu, w tym ujednoczony formularz elektroniczny oraz procedury dotyczące zgłaszania widocznych anomalii przez pilotów i władze lub organy portowe oraz zgłaszania działań podjętych przez państwa członkowskie w ich następstwie.

Artykuł 24

Baza danych wyników inspekcji

1. Komisja opracowuje, utrzymuje i aktualizuje bazę danych wyników inspekcji, opierając się na wiedzy fachowej i doświadczeniu zgromadzonych w ramach memorandum paryskiego.

Baza danych wyników inspekcji zawiera wszystkie informacje wymagane do wdrożenia systemu inspekcji ustanowionego na

mocy niniejszej dyrektywy i obejmuje funkcje określone w załączniku XII.

2. Państwa członkowskie przyjmują właściwe środki w celu zapewnienia, aby informacje dotyczące aktualnego czasu przybycia i wypłynięcia każdego statku zawijającego do ich portów i kotwiczowisk, wraz z identyfikatorem danego portu, były przekazywane w rozsądnym terminie do bazy danych inspekcji poprzez wspólnotowy system wymiany informacji morskich „SafeSeaNet”, o którym mowa w art. 3 lit. s) dyrektywy 2002/59/WE. Po przekazaniu takich informacji do bazy danych inspekcji poprzez SafeSeaNet państwa członkowskie są zwolnione z przekazywania danych zgodnie z załącznikiem XIV do niniejszej dyrektywy, pkt 1.2 i 2 lit. a) i b).

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje dotyczące inspekcji przeprowadzonych zgodnie z niniejszą dyrektywą były przekazywane do bazy danych wyników inspekcji natychmiast po zakończeniu protokołu z inspekcji lub wycofaniu nakazu zatrzymania.

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

4. Na podstawie danych dotyczących inspekcji przekazanych przez państwa członkowskie Komisja jest w stanie wyszukać w bazie danych wyników inspekcji wszelkie stosowne dane dotyczące wdrożenia niniejszej dyrektywy, w szczególności dotyczące profilu ryzyka statków, statków kwalifikujących się do inspekcji, ruchu statków oraz zobowiązań inspekcyjnych dla każdego państwa członkowskiego.

Państwa członkowskie mają dostęp do wszelkich informacji zachowanych w bazie danych wyników inspekcji istotnych dla wdrożenia procedur inspekcji przewidzianych niniejszą dyrektywą.

Państwa członkowskie i kraje trzecie będące sygnatariuszami memorandum paryskiego otrzymują dostęp do wszelkich danych wprowadzonych przez nie do bazy danych wyników inspekcji oraz do danych dotyczących statków podnoszących ich banderę.

Artykuł 25

Wymiana informacji i współpraca

Każde państwo członkowskie zapewnia, aby jego władze lub organy portowe oraz inne odpowiednie władze lub organy dostarczały właściwemu organowi kontroli przeprowadzanej przez państwo portu następujące rodzaje informacji, które znajdują się w ich posiadaniu:

- informacje przekazane zgodnie z art. 9 oraz załącznikiem III,

- informacje dotyczące statków, które nie wywiązały się z obowiązku zgłoszenia wszelkich informacji wymaganych niniejszą dyrektywą oraz dyrektywą 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku⁽¹⁾ i dyrektywą 2002/59/WE, a także, w stosownym przypadku, z rozporządzeniem (WE) nr 725/2004,
- informacje dotyczące statków, które wypłynęły na morze, nie spełniwszy warunków art. 7 lub 10 dyrektywy 2000/59/WE,
- informacje dotyczące statków, którym ze względów bezpieczeństwa odmówiono wejścia do portu lub z niego wydalono,
- informacje dotyczące widocznych anomalii zgodnie z art. 23.

Artykuł 26

Publikacja informacji

Komisja udostępnia i utrzymuje na publicznie dostępnej stronie internetowej informacje związane z inspekcjami, zatrzymaniami i odmowami dostępu zgodnie z załącznikiem XIII, opierając się na wiedzy fachowej i doświadczeniu zgromadzonych w ramach memorandum paryskiego.

Artykuł 27

Publikacja listy przedsiębiorstw o niskim i bardzo niskim poziomie działalności

Komisja ustanawia i publikuje regularnie na publicznie dostępnej stronie internetowej informacje o przedsiębiorstwach, których poziom działalności, z punktu widzenia profilu ryzyka statku, o którym mowa w załączniku I część 1, uznano w okresie co najmniej 3 miesiące za niski i bardzo niski.

Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 31 ust. 2, zasady wdrożenia niniejszego artykułu, określając w szczególności sposoby publikacji.

Artykuł 28

Zwrot kosztów

1. Jeśli inspekcje, o których mowa w art. 13 i 14, potwierdzą lub wykryją braki w stosunku do wymagań określonych w konwencji nakazujących zatrzymanie statku, wszystkie koszty związane z inspekcjami w każdym normalnym okresie obrachunkowym są pokrywane przez właściciela lub armatora statku, lub też ich przedstawiciela w państwie portu.

2. Wszystkimi kosztami związanymi z inspekcjami przeprowadzonymi przez właściwy organ państwa członkowskiego na mocy przepisów art. 16 i art. 21 ust. 4 obciążony jest właściciel lub armator statku.

3. W przypadku zatrzymania statku wszystkie koszty odnoszące się do zatrzymania w porcie ponosi właściciel lub armator statku.

4. Zatrzymanie nie jest uchylane do czasu, kiedy zostanie wniesiona pełna opłata lub zapewniona zostanie wystarczająca gwarancja zwrotu kosztów.

Artykuł 29

Dane do monitorowania realizacji

Państwa członkowskie dostarczają Komisji informacje wymienione w załączniku XIV w odstępach czasu określonych w tym załączniku.

Artykuł 30

Monitorowanie zgodności i działalności państw członkowskich

W celu zapewnienia skutecznego wdrożenia niniejszej dyrektywy oraz w celu monitorowania ogólnego funkcjonowania wspólnotowego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu zgodnie z art. 2 lit. b) ppkt (i) rozporządzenia (WE) nr 1406/2002 Komisja gromadzi konieczne informacje i przeprowadza wizytacje w państwach członkowskich.

Artykuł 31

Procedura komitetu

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²⁾.

2. W przypadku odesłań do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu mają zastosowanie art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

Artykuł 32

Procedura wprowadzania zmian

Komisja:

- a) dostosowuje załączniki, z wyjątkiem załącznika I, tak aby uwzględnić zmiany do wspólnotowego prawodawstwa dotyczącego bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi morskiej, które weszły w życie, oraz do konwencji, międzynarodowych kodeksów i rezolucji odpowiednich organizacji międzynarodowych i do memorandum paryskiego;

⁽¹⁾ Dz.U. L 332 z 28.12.2000, s. 81.

⁽²⁾ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.

b) wprowadza zmiany do definicji odnoszących się do konwencji, międzynarodowych kodeksów i rezolucji oraz prawodawstwa wspólnotowego, które są istotne do celów niniejszej dyrektywy.

Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 31 ust. 3.

Zmiany w międzynarodowych instrumentach, o których mowa w art. 2, mogą zostać wyłączone z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

Artykuł 33

Przepisy wykonawcze

Podczas ustanawiania przepisów wykonawczych, o których mowa w art. 8 ust. 4, art. 10 ust. 3, art. 14 ust. 4, art. 15 ust. 4, art. 23 ust. 5 i art. 27 zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 31 ust. 2 i 3, Komisja dokłada szczególnych starań, by przepisy te uwzględniały wiedzę specjalistyczną i doświadczenia zdobyte dzięki systemowi inspekcji we Wspólnocie i w ramach regionu podlegającego memorandum paryskiemu.

Artykuł 34

Sankcje

Państwa członkowskie ustanawiają system sankcji za naruszenie krajowych przepisów przyjętych na mocy niniejszej dyrektywy oraz podejmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia, aby takie sankcje były stosowane. Przewidziane sankcje są skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

Artykuł 35

Przegląd

Komisja dokonuje przeglądu wykonywania niniejszej dyrektywy nie później niż dnia 30 czerwca 2012 r. Przegląd obejmuje, między innymi, wypełnienie całkowitego wspólnotowego zobowiązania inspekcyjnego określonego w art. 5, zbadanie liczby inspektorów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w każdym państwie członkowskim, liczbę przeprowadzonych inspekcji oraz zgodność z rocznym zobowiązaniem inspekcyjnym każdego państwa członkowskiego i wdrożenie art. 6, 7 i 8.

Komisja przekazuje wyniki przeglądu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie oraz ustala na podstawie przeglądu, czy należy zaproponować dyrektywę zmieniającą lub dalsze prawodawstwo w tej dziedzinie.

Artykuł 36

Wprowadzenie w życie i powiadomienie

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia 31 grudnia 2010 r. przepisy ustawowe, wykonawcze

i administracyjne niezbędne do wykonania przepisów niniejszej dyrektywy.

Stosują one te przepisy od dnia 1 stycznia 2011 r.

2. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy urzędowej publikacji. Zawierają one również zapis, że odesłania w istniejących przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych do dyrektyw uchylonych przez niniejszą dyrektywę są traktowane jak odesłania do niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie określają sposób dokonania takiego odesłania i sformułowania tego zapisu.

3. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

4. Ponadto Komisja regularnie informuje Parlament Europejski i Radę o postępach w wykonywaniu niniejszej dyrektywy w państwach członkowskich, w szczególności w celu zapewnienia jednolitego stosowania systemu inspekcji we Wspólnocie.

Artykuł 37

Uchylenie

Dyrektywa 95/21/WE, zmieniona dyrektywami wymienionymi w części A załącznika XV, traci moc z dniem 1 stycznia 2011 r., bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw określonych w części B załącznika XV.

Odesłania do uchylonej dyrektywy są traktowane jako odesłania do niniejszej dyrektywy i odczytywane zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku XVI do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 38

Wejście w życie

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

Artykuł 39

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 23 kwietnia 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

H.-G. PÖTTERING

Przewodniczący

W imieniu Rady

P. NEČAS

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

**ELEMENTY WSPÓLNOTOWEGO SYSTEMU INSPEKJI PRZEPROWADZANEJ PRZEZ PAŃSTWO PORTU
(o którym mowa w art. 5)**

Wspólnotowy system inspekcji przeprowadzanej przez państwo portu zawiera następujące elementy:

I. Profil ryzyka statku

O profilu ryzyka statku decyduje kombinacja następujących ogólnych i historycznych parametrów:

1. Parametry ogólne**a) Rodzaj statku**

Statki pasażerskie, zbiornikowce do przewozu ropy naftowej i substancji chemicznych, zbiornikowce do przewozu gazów skroplonych oraz masowce są uważane za stwarzające większe ryzyko.

b) Wiek statku

Statki starsze niż dwanaście lat są uważane za stwarzające większe zagrożenie.

c) Działalność państwa bandery

(i) Statki podnoszące banderę państwa z wysokim wskaźnikiem zatrzymań we Wspólnocie i regionie podlegającym memorandum paryskiemu są uważane za stwarzające większe zagrożenie.

(ii) Statki podnoszące banderę państwa z niskim wskaźnikiem zatrzymań we Wspólnocie i regionie podlegającym memorandum paryskiemu są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.

(iii) Statki podnoszące banderę państwa, w którym, zgodnie z ramami i procedurami dla dobrowolnego systemu audytu państw członkowskich przez IMO zakończono audyt i, w odpowiednich przypadkach, przedstawiono plan działań naprawczych, są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie. Zaraz po przyjęciu przepisów, o których mowa w art. 10 ust. 3, państwo bandery takiego statku musi udowodnić zgodność z Kodeksem zasad wprowadzania obowiązkowych instrumentów IMO.

d) Uznane organizacje

(i) Statki, którym świadectwa wydały uznane organizacje, posiadające niski lub bardzo niski poziom działalności w stosunku do ich wskaźników zatrzymań we Wspólnocie i regionie podlegającym memorandum paryskiemu, są uważane za stwarzające większe zagrożenie.

(ii) Statki, którym świadectwa wydały uznane organizacje posiadające wysoki poziom działalności w stosunku do ich wskaźników zatrzymań we Wspólnocie i regionie podlegającym memorandum paryskiemu, są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.

(iii) Statki posiadające świadectwa wydane przez uznane organizacje zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 391/2009 są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.

e) Działalność przedsiębiorstwa

(i) Statki należące do przedsiębiorstwa o niskim lub bardzo niskim poziomie działalności, określonym na podstawie wskaźnika wykazanych braków i zatrzymań we Wspólnocie oraz w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, są uważane za stwarzające większe zagrożenie.

(ii) Statki należące do przedsiębiorstwa o wysokim poziomie działalności, określonym na podstawie wskaźnika wykazanych braków i zatrzymań we Wspólnocie oraz w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.

2. Parametry historyczne

- (i) Statki, które zostały zatrzymane więcej niż jeden raz, są uważane za stwarzające większe zagrożenie.
- (ii) Statki, które podczas inspekcji przeprowadzanych w okresie, o którym mowa w załączniku II, wykazały mniej braków niż liczba, o której mowa w załączniku II, są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.
- (iii) Statki, które nie zostały zatrzymane w okresie, o którym mowa w załączniku II, są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.

Parametry ryzyka uwzględnia się łącznie, stosując ważenie odzwierciedlające relatywny wpływ każdego parametru na całkowite ryzyko prezentowane przez statek, w taki sposób, aby określić następujące profile ryzyka statku:

- wysokie ryzyko,
- normalne ryzyko,
- niskie ryzyko.

Przy określaniu wymienionych profili ryzyka większy nacisk kładzie się na parametry rodzaju statku, działalność państwa bandery, uznanych organizacji i działalność przedsiębiorstwa.

II. Inspekcja statków

1. Inspekcje okresowe

Inspekcje okresowe są przeprowadzane z uprzednio określoną częstotliwością. Ich częstotliwość jest określana w zależności od profilu ryzyka statku. Odstęp czasu między inspekcjami okresowymi statków o wysokim ryzyku nie przekracza sześciu miesięcy. Odstęp czasu między inspekcjami okresowymi statków o innych profilach ryzyka zwiększa się w miarę zmniejszania się ryzyka.

Państwa członkowskie przeprowadzają okresową inspekcję:

- każdego statku o wysokim profilu ryzyka, który nie został poddany inspekcji w porcie lub kotwiczowisku we Wspólnocie lub w regionie podlegającym memorandum paryskiemu w ciągu ostatnich 6 miesięcy. Statki o wysokim ryzyku kwalifikują się do inspekcji od 5. miesiąca,
- każdego statku o normalnym profilu ryzyka, który nie został poddany inspekcji w porcie lub kotwiczowisku we Wspólnocie lub w regionie podlegającym memorandum paryskiemu w ciągu ostatnich 12 miesięcy. Statki o normalnym ryzyku kwalifikują się do inspekcji od 10. miesiąca,
- każdego statku o niskim profilu ryzyka, który nie został poddany inspekcji w porcie lub kotwiczowisku we Wspólnocie lub w regionie podlegającym memorandum paryskiemu w ciągu ostatnich 36 miesięcy. Statki o niskim ryzyku kwalifikują się do inspekcji od 24. miesiąca.

2. Inspekcje dodatkowe

Statki, w odniesieniu do których zaistniały następujące czynniki nadrzędne lub nieoczekiwane okoliczności, są poddawane inspekcji niezależnie od czasu, który upłynął od ostatniej inspekcji okresowej. O konieczności przeprowadzenia dodatkowej inspekcji ze względu na nieoczekiwane okoliczności decyduje jednak inspektor na podstawie swojej wiedzy specjalistycznej.

2A. Czynniki nadrzędne

Statki, do których odnoszą się następujące czynniki nadrzędne, są poddawane inspekcji niezależnie od czasu, jaki upłynął od ich ostatniej inspekcji okresowej.

- Statki, które od czasu ostatniej inspekcji we Wspólnocie lub w regionie podlegającym memorandum paryskiemu zostały zawieszane lub wycofane ze swojej klasy ze względów bezpieczeństwa.
- Statki będące przedmiotem sprawozdania lub powiadomienia od innego państwa członkowskiego.
- Statki, których nie można zidentyfikować w bazie danych wyników inspekcji.

- Statki, które:
 - uczestniczyły w kolizji, osiadły na mieliźnie lub zostały wyrzucone na brzeg w drodze do portu,
 - zostały oskarżone o domniemane złamanie przepisów o wyładowywaniu szkodliwych substancji lub wycieków, lub
 - manewrowały w sposób niekonsekwentny lub niebezpieczny bez zachowania środków wyznaczania dróg morskich przyjętych przez IMO lub praktyk i procedur bezpiecznej żeglugi.

2B. Nieoczekiwane okoliczności

Statki, do których odnoszą się następujące nieprzewidziane okoliczności, mogą być poddane inspekcji niezależnie od czasu, jaki upłynął od ich ostatniej inspekcji okresowej. Decyzję o przeprowadzeniu dodatkowej inspekcji podejmuje właściwy organ na podstawie swojej wiedzy specjalistycznej.

- Statki, które nie przestrzegały mającej zastosowanie wersji zalecenia IMO dla żeglugi przy wejściu na Morze Bałtyckie.
- Statki posiadające świadectwa wydane przez byłą uznaną organizację, której od czasu ostatniej inspekcji we Wspólnocie lub w regionie podlegającym memorandum paryskiemu wycofano uznanie.
- Statki zgłoszone przez pilotów lub władze lub organy portowe jako prezentujące widoczne anomalie, które mogą zagrozić bezpiecznej żegludze lub które mogłyby stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego zgodnie z art. 23 niniejszej dyrektywy.
- Statki, które nie wywiązały się z odpowiedniego obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 9 niniejszej dyrektywy, w dyrektywie 2000/59/WE, dyrektywie 2002/59/WE i, w stosownych przypadkach, w rozporządzeniu (WE) nr 725/2004.
- Statki będące przedmiotem sprawozdania lub skargi zgłoszonych przez kapitana, członka załogi lub inną osobę lub organizację, która jest w uzasadniony sposób zainteresowana bezpieczną eksploatacją statku, warunkami życia i pracy na statku lub zapobieganiem zanieczyszczeniom, o ile dane państwo członkowskie nie uzna sprawozdania za wyraźnie nieuzasadnione.
- Statki, które zostały zatrzymane więcej niż 3 miesiące temu.
- Statki, które zostały zgłoszone jako posiadające nieusunięte braki, z wyjątkiem statków, których braki musiały zostać usunięte w terminie 14 dni od wypłynięcia oraz których braki musiały zostać usunięte przed wypłynięciem.
- Statki, które zostały zgłoszone jako mające problemy z ładunkiem, w szczególności ładunkiem niebezpiecznym lub szkodliwym.
- Statki, które były eksploatowane w sposób stanowiący zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska naturalnego.
- Statki, w odniesieniu do których otrzymano z wiarygodnego źródła informacje, że ich parametry ryzyka różnią się od tych zarejestrowanych, a przez to ich poziom ryzyka jest wyższy.

3. Schemat wyboru

3A. Statki o priorytecie I są poddawane inspekcji w następujący sposób:

a) rozszerzoną inspekcję przeprowadza się na:

- wszystkich statkach o wysokim profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 6 miesięcy,
- wszystkich statkach pasażerskich, tankowcach, gazowcach, chemikaliowcach lub masowcach starszych niż 12 lat, o normalnym profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 12 miesięcy;

b) inspekcję wstępną lub bardziej szczegółową, zależnie od przypadku, przeprowadza się na:

- wszystkich statkach pasażerskich, tankowcach, gazowcach, chemikaliowcach lub masowcach starszych niż 12 lat, o normalnym profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 12 miesięcy;

- c) w przypadku zajścia czynnika nadrzędnego:
- bardziej szczegółową lub rozszerzoną inspekcję, zgodnie z fachową opinią inspektora, przeprowadza się na wszystkich statkach o wysokim profilu ryzyka i na wszystkich statkach pasażerskich, tankowcach, gazowcach, chemikaliowcach lub masowcach starszych niż 12 lat,
 - bardziej szczegółową inspekcję przeprowadza się na wszystkich statkach starszych niż 12 lat, innych niż statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce.
- 3B. W przypadku podjęcia przez właściwy organ decyzji o inspekcji statku o priorytecie II mają zastosowanie następujące przepisy:
- a) rozszerzoną inspekcję przeprowadza się na:
- wszystkich statkach o wysokim profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 5 miesięcy,
 - wszystkich statkach pasażerskich, tankowcach, gazowcach, chemikaliowcach lub masowcach starszych niż 12 lat, o normalnym profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 10 miesięcy, lub
 - wszystkich statkach pasażerskich, tankowcach, gazowcach, chemikaliowcach lub masowcach starszych niż 12 lat, o niskim profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 24 miesięcy;
- b) inspekcję wstępną lub bardziej szczegółową, zależnie od przypadku, przeprowadza się na:
- wszystkich statkach starszych niż 12 lat, innych niż statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce, o normalnym profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 10 miesięcy, lub
 - wszystkich statkach starszych niż 12 lat, innych niż statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce, o niskim profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 24 miesięcy;
- c) w przypadku zajścia nieprzewidzianych okoliczności:
- bardziej szczegółową lub rozszerzoną inspekcję, zgodnie z fachową opinią inspektora, przeprowadza się na wszystkich statkach o wysokim profilu ryzyka lub wszystkich statkach pasażerskich, tankowcach, gazowcach, chemikaliowcach lub masowcach starszych niż 12 lat,
 - bardziej szczegółową inspekcję przeprowadza się na wszystkich statkach starszych niż 12 lat, innych niż statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce.
-

ZAŁĄCZNIK II

ELEMENTY PROFILU RYZYKA STATKU

(o których mowa w art. 10 ust. 2)

			Profil				
			Statki o wysokim poziomie ryzyka		Statki o normalnym poziomie ryzyka	Statki o niskim poziomie ryzyka	
Parametry ogólne			Kryteria	Punkty ważne	Kryteria	Kryteria	
1	Rodzaj statku		Chemikaliowiec Gazowiec Tankowiec Masowiec Statek pasażerski	2	Statek o poziomie ryzyka, które nie jest wysokie ani niskie	Wszystkie rodzaje	
2	Wiek statku		Wszystkie rodzaje starsze niż 12 lat	1		W każdym wieku	
3a	Bandera	Czarna, szara i biała lista	Czarna lista – bardzo wysokie ryzyko, wysokie ryzyko, ryzyko średnie do wysokiego	2		Biała lista	
			Czarna lista – średnie ryzyko	1			
3b	Audyt IMO		—	—		Tak	
4a	Uznana organizacja	Działalność	W	—		—	Wysoki poziom
			Ś	—		—	—
			N	Niski poziom		1	—
			BN	Bardzo niski poziom		—	—
4b	Uznana przez UE		—	—		Tak	
5	Przedsiębiorstwo	Działalność	W	—	—	Wysoki poziom	
			Ś	—	—	—	
			N	Niski poziom	2	—	
			BN	Bardzo niski poziom		—	
Parametry historyczne							
6	Liczba braków zapisanych podczas każdej inspekcji podczas ostatnich 36 miesięcy	Braki	Nie kwalifikuje się	—		Co najwyżej 5 (i co najmniej jedna inspekcja przeprowadzona podczas ostatnich 36 miesięcy)	
7	Liczba zatrzymań podczas ostatnich 36 miesięcy	Zatrzymania	Co najmniej 2 zatrzymania	1		Nie był zatrzymany	

Statki o wysokim poziomie ryzyka to statki, które spełniają kryteria pozwalające na osiągnięcie co najmniej 5 punktów ważonych.

Statki o niskim poziomie ryzyka spełniają wszystkie kryteria związane z parametrami niskiego ryzyka.

Statki o normalnym poziomie ryzyka nie są statkami o wysokim ani o niskim poziomie ryzyka.

ZAŁĄCZNIK III

ZGŁOSZENIE

(o którym mowa w art. 9 ust. 1)

Dane, które należy przedstawić zgodnie z art. 9 ust. 1

Informacje wymienione poniżej przekazuje się władzy lub organowi portowemu lub władzy lub organowi wyznaczonemu do tego celu, przynajmniej na trzy dni przed przewidywanym przybyciem do portu lub kotwiczowiska lub przed wypłynięciem z poprzedniego portu w przypadku, gdy przewidywany czas rejsu wynosi mniej niż trzy dni:

- a) identyfikacja statku (nazwa, sygnał wywoławczy, numer identyfikacyjny IMO lub numer MMSI);
 - b) planowany okres zawinięcia;
 - c) w odniesieniu do zbiornikowców:
 - (i) budowa: jednokadłubowa, jednokadłubowa z oddzielnymi zbiornikami balastowymi (SBT), dwukadłubowa;
 - (ii) stan zbiorników ładunkowych i balastowych: pełne, puste, nieczynne;
 - (iii) ilość i charakter ładunku;
 - d) planowane operacje w porcie lub kotwiczowisku docelowym (ładunek, rozładunek, inne);
 - e) planowane ustawowe inspekcje przeglądowe oraz istotne prace konserwacyjne i naprawcze, które należy przeprowadzić w porcie lub kotwiczowisku docelowym;
 - f) data ostatniej rozszerzonej inspekcji przeprowadzonej w regionie podlegającym memorandum paryskiemu.
-

ZAŁĄCZNIK IV

LISTA CERTYFIKATÓW I DOKUMENTÓW

(o których mowa w art. 13 ust. 1)

1. Międzynarodowy certyfikat pomiarowy (1969).
2. — Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego,
 - Certyfikat bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego,
 - Certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego,
 - Certyfikat bezpieczeństwa urządzeń radiowych statku towarowego,
 - Certyfikat zwolnienia wraz z, w odpowiednich przypadkach, wykazem ładunków,
 - Certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego.
3. Międzynarodowy certyfikat ochrony statku (ISSC).
4. Zapis historii statku (CSR).
5. Międzynarodowy certyfikat zgodności dla przewożenia skroplonych gazów luzem;
 - Certyfikat zgodności dla przewożenia skroplonych gazów luzem.
6. Międzynarodowy certyfikat zgodności dla przewożenia niebezpiecznych substancji chemicznych luzem;
 - Certyfikat zgodności dla przewożenia niebezpiecznych substancji chemicznych luzem.
7. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniom olejami.
8. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe.
9. Międzynarodowy certyfikat wolnej burty (1966);
 - Międzynarodowy certyfikat zwolnienia od wymagań wolnej burty.
10. Książka zapisów olejowych, sekcja I i II.
11. Książka zapisów ładunkowych.
12. Dokument minimalnej bezpiecznej obsady.
13. Świadectwa lub wszelkie inne dokumenty wymagane zgodnie z przepisami konwencji STCW 78/95.
14. Świadectwa lekarskie (zob. konwencja MOP nr 73 o badaniu medycznym marynarzy).
15. Wykaz zawierający regulamin pracy na pokładzie statku (konwencja MOP nr 180 i STCW 78/95).
16. Zapisy godzin pracy i odpoczynku marynarzy (konwencja MOP nr 180).
17. Informacje o stateczności.
18. Kopia dokumentu zgodności i certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem wydanych zgodnie z Międzynarodowym kodeksem zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (SOLAS 74, rozdział IX).
19. Świadectwa dotyczące wytrzymałości kadłuba statku i urządzeń maszynowych wydane przez stosowną uznaną organizację (wymagane tylko w przypadkach, kiedy statek utrzymuje klasę w uznanej organizacji).

20. Dokument zgodności ze specjalnymi wymaganiami dla statków przewożących towary niebezpieczne.
21. Certyfikat bezpieczeństwa jednostek szybkich oraz pozwolenie na ich eksploatację.
22. Manifest towarów niebezpiecznych lub wykaz ładunku, lub szczegółowy plan ładunku.
23. Dziennik okrętowy zawierający zapisy testów i ćwiczeń, w tym ćwiczeń związanych z ochroną, oraz dziennik inspekcji i konserwacji środków ratunkowych i przeciwpożarowych oraz ich rozmieszczenia.
24. Certyfikat bezpieczeństwa statku specjalnego.
25. Certyfikat bezpieczeństwa morskiej ruchomej platformy wiertniczej.
26. Dla zbiornikowców do przewozu ropy naftowej — zapis systemu monitorowania i kontroli postępowania z olejami podczas ostatniego rejsu w stanie balastowym.
27. Rozkład alarmów, plan kontroli przeciwpożarowej, a dla statków pasażerskich – plan kontroli uszkodzeń statku.
28. Plan zapobiegania rozlewom olejowym.
29. Dokumentacja przeglądów (w przypadku masowców i zbiornikowców do przewozu ropy naftowej).
30. Protokoły z poprzednich inspekcji w ramach kontroli przeprowadzonej przez państwo portu.
31. Dla statków pasażerskich typu ro-ro — informacja o maksymalnym stosunku A/A.
32. Dokument uprawniający do przewozu ziarna luzem.
33. Poradnik mocowania ładunków.
34. Plan postępowania ze śmieciami i książka zapisów śmieciowych.
35. System wspomagania decyzji kapitana dla statków pasażerskich.
36. Plan współpracy w poszukiwaniach i ratownictwie dla statków pasażerskich prowadzących żeglugę liniową.
37. Wykaz ograniczeń eksploatacyjnych dla statków pasażerskich.
38. Instrukcje operacji ładunkowych na masowcu.
39. Plan załadunku i rozładunku dla masowców.
40. Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego od odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1992).
41. Świadectwa wymagane zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich ⁽¹⁾.
42. Świadectwo wymagane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków ⁽²⁾.
43. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez silnik.
44. Międzynarodowe świadectwo zapobiegania zanieczyszczeniom ściekami.

⁽¹⁾ Zob. s. 128 niniejszego Dziennika Urzędowego.

⁽²⁾ Zob. s. 24 niniejszego Dziennika Urzędowego.

ZAŁĄCZNIK V

PRZYKŁADY „WYRAŻNYCH POWODÓW”**(o których mowa w art. 13 ust. 3)**

- A. Przykłady wyraźnych powodów dla przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji
1. Statki wymienione w załączniku I część II sekcja 2A i 2B.
 2. Książka zapisów olejowych nie jest prowadzona właściwie.
 3. Podczas sprawdzania świadectw i innych dokumentów zostały wykryte nieścisłości.
 4. Oznaki wskazujące na to, że członkowie załogi nie są w stanie spełniać wymagań związanych z komunikacją pokładową określonych w art. 18 dyrektywy 2008/106/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy ⁽¹⁾.
 5. Świadectwo zostało uzyskane w drodze oszustwa lub posiadaczem świadectwa nie jest osoba, której pierwotnie je wystawiono.
 6. Kapitan, oficer lub marynarz na statku posiadają świadectwo wystawione przez państwo, które nie ratyfikowało konwencji STCW 78/95.
 7. Dowody wskazujące na to, że prace ładunkowe i inne nie są wykonywane bezpiecznie lub zgodnie z wytycznymi IMO, np. zawartość tlenu w przewodach zasilających zbiorniki ładunkowe gazami obojętnymi przekracza maksymalny dozwolony poziom.
 8. Nieprzedstawienie przez kapitana zbiornikowca do przewozu ropy naftowej zapisów systemu monitorowania i kontroli postępowania z olejami podczas ostatniego rejsu w stanie balastowym.
 9. Brak aktualnego rozkładu alarmów lub fakt, że członkowie załogi nie są świadomi swoich obowiązków w wypadku pożaru lub rozkazu opuszczenia statku.
 10. Wysyłanie fałszywych alarmów o zagrożeniu bez ich właściwego odwołania.
 11. Brak podstawowego wyposażenia lub jego rozmieszczenia wymaganego przez konwencje.
 12. Wysoce niehigieniczne warunki na pokładzie statku.
 13. Dowody uzyskane na podstawie ogólnego wrażenia inspektora i jego spostrzeżeń, że stan kadłuba statku lub jego konstrukcji uległ pogorszeniu lub istnieją poważne braki, które mogą zagrażać integralności konstrukcyjnej statku, jego wodoszczelności lub odporności na czynniki atmosferyczne.
 14. Informacja o tym lub dowód na to, że kapitan lub załoga nie są zaznajomieni z podstawowymi czynnościami dotyczącymi bezpieczeństwa statku lub zapobiegania zanieczyszczeniu lub że takie czynności nie zostały podjęte.
 15. Brak wykazu zawierającego regulamin pracy na pokładzie statku lub zapisów godzin pracy lub odpoczynku marynarzy.
- B. Przykłady wyraźnych powodów kontroli statku pod względem ochrony
1. Podczas wstępnej inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu inspektor może zdecydować, że istnieją następujące wyraźne powody dla podjęcia dalszych środków kontroli dotyczących ochrony statku:
 - 1.1. Certyfikat ISSC jest nieważny lub upłynął jego okres ważności.
 - 1.2. Poziom ochrony statku jest niższy niż poziom ochrony portu.
 - 1.3. Nie zostały przeprowadzone ćwiczenia związane z ochroną statku.
 - 1.4. Zapisy z ostatnich 10 przypadków współpracy statku z portem lub statku z innym statkiem są niekompletne.
 - 1.5. Spostrzeżenie lub dowód świadczący o tym, że główni członkowie załogi statku nie potrafią się ze sobą porozumieć.
 - 1.6. Uzyskane na podstawie spostrzeżeń dowody, że istnieją poważne braki w ustaleniach dotyczących ochrony.

⁽¹⁾ Dz.U. L 323 z 3.12.2008, s. 33.

- 1.7. Informacje uzyskane od stron trzecich, takie jak sprawozdanie dotyczące kwestii ochrony statku lub odnośna skarga.
 - 1.8. Statek posiada wydany po raz kolejny z rzędu tymczasowy Międzynarodowy certyfikat ochrony statku (ISSC) i według fachowej oceny inspektora jednym z celów, jaki mają statek lub przedsiębiorstwo, występując z wnioskiem o wydanie takiego certyfikatu, jest uniknięcie spełnienia wszystkich wymagań rozdziału XI-2 konwencji SOLAS 74 i części A kodeksu ISPS w czasie przekraczającym okres ważności pierwotnego certyfikatu tymczasowego. W części A kodeksu ISPS są określone okoliczności, w których może zostać wydany certyfikat tymczasowy.
 2. Jeżeli inspektor zdecydował o zaistnieniu wyraźnych powodów opisanych powyżej, natychmiast powiadamia on właściwy organ ds. ochrony (chyba, że inspektor jest jednocześnie odpowiednio upoważnionym oficerem ds. ochrony). Właściwy organ ds. ochrony podejmuje wtedy decyzję o dalszych koniecznych środkach kontroli, biorąc pod uwagę poziom ochrony zgodnie z konwencją SOLAS 74, rozdział XI, правило 9.
 3. Wyraźne powody, inne niż te określone powyżej, należą do kompetencji odpowiednio upoważnionego oficera ds. ochrony.
-

ZAŁĄCZNIK VI

PROCEDURY KONTROLI STATKÓW**(o których mowa w art. 15 ust. 1)**

Załącznik 1 do memorandum paryskiego „Procedury kontroli przeprowadzanej przez państwo portu” (PSCO) i odpowiednie instrukcje wydane przez memorandum paryskie w ich zaktualizowanej wersji:

- Instruction 33/2000/02 Operational Control on Ferry and Passenger ships (*Instrukcja 33/2000/02 Kontrola operacyjna na promach i statkach pasażerskich*),
- Instruction 35/2002/02 Guidelines for the PSCO on Electronic Charts (*Instrukcja 35/2002/02 Wytyczne dla oficera kontroli państwa portu dotyczące map elektronicznych*),
- Instruction 36/2003/08 Guidance for inspection on Working and Living conditions (*Instrukcja 36/2003/08 Wskazówki dotyczące inspekcji warunków pracy i życia*),
- Instruction 37/2004/02 Guidelines in Compliance STCW 78/95 convention as amended (*Instrukcja 37/2004/02 Wytyczne dla oficera kontroli państwa portu dotyczące konwencji STCW 78/95 wraz ze zmianami*),
- Instruction 37/2004/05 Guidelines the inspection of hours of work/rest (*Instrukcja 37/2004/05 Wytyczne dotyczące inspekcji godzin pracy/odpoczynku*),
- Instruction 37/2004/10 Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (*Instrukcja 37/2004/10 Wytyczne dla oficera kontroli państwa portu dotyczące aspektów związanych z bezpieczeństwem*),
- Instruction 38/2005/02 Guidelines for PSCO's checking a Voyage Data recorder (VDR) (*Instrukcja 38/2005/02 Wytyczne dla oficera kontroli państwa portu dotyczące kontroli rejestratora danych z podróży (VDR)*),
- Instruction 38/2005/05 Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (*Instrukcja 38/2005/05 Wytyczne dotyczące MARPOL, załącznik I*),
- Instruction 38/2005/07 Guidelines on the control of the Condition assessment scheme (CAS) of single hull oil tankers (*Instrukcja 38/2005/07 Wytyczne dotyczące kontroli schematu oceny stanu technicznego (CAS) tankowców jednopozyciowych*),
- Instruction 39/2006/01 Guidelines for the Port State Control Officer on on the ISM Code (*Instrukcja 39/2006/01 Wytyczne dla oficera kontroli państwa portu dotyczące kodeksu ISM*),
- Instruction 39/2006/02 Guidelines for Port State Control Officers on control of GMDSS (*Instrukcja 39/2006/02 Wytyczne dla oficerów kontroli państwa portu dotyczące kontroli systemu GMDSS*),
- Instruction 39/2006/03 Optimisation of Banning and Notification checklist (*Instrukcja 39/2006/03 Optymalizacja listy kontrolnej dotyczącej zakazów i powiadomień*),
- Instruction 39/2006/10 Guidelines for PSCOs for the examination of ballast tanks and main power failure simulation (black-out test) (*Instrukcja 39/2006/10 Wytyczne dla oficerów kontroli państwa portu dotyczące sprawdzania zbiorników balastowych i symulacji awarii głównego zasilania*),
- Instruction 39/2006/11 Guidance for checking the structure of Bulk Carriers (*Instrukcja 39/2006/11 Wskazówki dotyczące sprawdzania struktury masowców*),
- Instruction 39/2006/12 Code of Good Practice for Port State Control Officers (*Instrukcja 39/2006/12 Kodeks wzorców postępowania dla oficerów kontroli państwa portu*),
- Instruction 40/2007/04 Criteria for the responsibility assessment of Recognized Organisations (RO's) (*Instrukcja 39/2006/04 Kryteria oceny odpowiedzialności uznanych organizacji*),
- Instruction 40/2007/09 Interim Guidelines for Port State Control inspectors for compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (*Instrukcja 38/2005/09 Tymczasowe wytyczne dla inspektorów kontroli państwa portu dotyczące zgodności z załącznikiem VI do konwencji MARPOL 73/78*),

ZAŁĄCZNIK VII

ROZSZERZONA INSPEKCJA STATKÓW**(o której mowa w art. 14)**

Rozszerzona inspekcja dotyczy w szczególności ogólnego stanu następujących obszarów ryzyka:

- dokumentacji,
- stanu struktury statku,
- stopnia wodoszczelności,
- systemów awaryjnych,
- łączności radiowej,
- obsługi ładunku,
- ochrony przeciwpożarowej,
- alarmów,
- warunków pracy i życia,
- sprzętu nawigacyjnego,
- urządzeń ratunkowych,
- ładunków niebezpiecznych,
- urządzeń napędowych i wspomagających,
- zapobiegania zanieczyszczeniom.

Ponadto, z zastrzeżeniem praktycznej wykonalności lub jakichkolwiek ograniczeń związanych z bezpieczeństwem ludzi, statku lub portu elementami rozszerzonej inspekcji, rozszerzona inspekcja obejmuje sprawdzenie konkretnych elementów obszarów ryzyka w zależności od rodzaju statku, na którym przeprowadza się inspekcję, zgodnie z art. 14 ust. 3.

ZAŁĄCZNIK VIII

**PRZEPISY DOTYCZĄCE ODMOWY DOSTĘPU DO PORTÓW I KOTWICOWISK W OBRĘBIE WSPÓLNOTY
(o których mowa w art. 16)**

1. Jeżeli warunki opisane w art. 16 ust. 1 są spełnione, właściwy organ portu, w którym statek zostaje zatrzymany po raz trzeci, informuje na piśmie kapitana statku, że zostanie wydana decyzja o odmowie dostępu, która stanie się skuteczna od momentu opuszczenia portu przez statek, po usunięciu wszystkich braków, które doprowadziły do zatrzymania statku.
2. Właściwy organ przekazuje również kopię decyzji o odmowie dostępu administracji państwa bandery, zainteresowanej uznanej organizacji, innym państwom członkowskim oraz innym sygnatariuszom memorandum paryskiego, Komisji oraz Sekretariatowi memorandum paryskiego. Właściwy organ aktualizuje również bezzwłocznie bazę danych dotyczących inspekcji, wprowadzając informacje dotyczące odmowy dostępu.
3. W celu cofnięcia decyzji o odmowie dostępu właściciel lub armator musi zwrócić się z formalnym wnioskiem do właściwego organu państwa członkowskiego, które wydało decyzję o odmowie dostępu. Do wniosku musi zostać załączony dokument wydany przez administrację państwa bandery, po przeprowadzeniu wizytacji na pokładzie statku przez kontrolera odpowiednio upoważnionego przez administrację państwa bandery, potwierdzający, że statek całkowicie spełnia stosowane postanowienia konwencji. Administracja państwa bandery dostarcza właściwemu organowi dowód na to, że wizytacja na pokładzie statku została przeprowadzona.
4. Po przeprowadzeniu wizytacji na pokładzie statku kontrolera towarzystwa klasyfikacyjnego do wniosku o zniesienie nakazu odmowy dostępu musi również zostać załączony, w odpowiednich przypadkach, dokument wydany przez towarzystwo klasyfikacyjne, które sklasyfikowało statek, potwierdzający zgodność statku z normami danej klasy zastrzeżonymi przez to towarzystwo. Towarzystwo klasyfikacyjne dostarcza właściwemu organowi dowód na to, że wizytacja na pokładzie statku została przeprowadzona.
5. Decyzja o odmowie dostępu może zostać cofnięta wyłącznie po upływie okresu, o którym mowa w w art. 16 niniejszej dyrektywy, oraz po reinspekcji statku w uzgodnionym porcie.

Jeżeli uzgodniony port znajduje się w państwie członkowskim, właściwy organ tego państwa może, na wniosek organu, który wydał decyzję o odmowie dostępu, upoważnić statek do wplynięcia do uzgodnionego portu w celu przeprowadzenia reinspekcji. W takich przypadkach do czasu cofnięcia decyzji o odmowie dostępu w porcie nie powinny odbywać się żadne prace związane z obsługą ładunku.

6. Jeżeli zatrzymanie, które doprowadziło do wydania decyzji o odmowie dostępu, było związane również z brakami w konstrukcji statku organ, który wydał decyzję o odmowie dostępu, może zażądać udostępnienia podczas reinspekcji określonych pomieszczeń, w tym ładowni oraz zbiorników, w celu ich kontroli.
7. Reinspekcja jest przeprowadzana przez organ państwa członkowskiego, który wydał decyzję o odmowie dostępu, lub – za zgodą organu państwa członkowskiego, który wydał decyzję o odmowie dostępu – przez właściwy organ portu przeznaczenia. Właściwy organ może wymagać powiadomienia o reinspekcji na 14 dni przed jej terminem. Państwu członkowskiemu, które wydało decyzję o odmowie dostępu, muszą zostać dostarczone zadowalające dowody, iż statek całkowicie spełnia stosowane wymagania konwencji.
8. Reinspekcja ma zakres inspekcji rozszerzonej i obejmuje co najmniej właściwe pozycje załącznika VII.
9. Wszelkie koszty tej rozszerzonej inspekcji ponosi właściciel lub armator.
10. Jeżeli wyniki rozszerzonej inspekcji zadowolają państwo członkowskie zgodnie z załącznikiem VII, decyzja o odmowie dostępu musi zostać cofnięta, a przedsiębiorstwo, do którego należy statek, musi zostać o tym poinformowane na piśmie.
11. Właściwy organ powiadamia również na piśmie o swojej decyzji administrację państwa bandery, zainteresowane towarzystwo klasyfikacyjne, inne państwa członkowskie, innych sygnatariuszy memorandum paryskiego, Komisję oraz Sekretariat memorandum paryskiego. Właściwy organ aktualizuje również bezzwłocznie bazę danych wyników inspekcji, wprowadzając informacje dotyczące zniesienia nakazu odmowy dostępu.
12. Informacje dotyczące statków, którym odmówiono dostępu do portów w obrębie Wspólnoty, muszą zostać udostępnione w bazie danych wyników inspekcji oraz opublikowane zgodnie z przepisami art. 26 i załącznika XIII.

ZAŁĄCZNIK IX

**PROTOKÓŁ Z INSPEKCJI
(o którym mowa w art. 17)**

Protokół z inspekcji musi zawierać przynajmniej następujące pozycje.

I. Informacje ogólne

1. Właściwy organ, który sporządził protokół
2. Data i miejsce inspekcji
3. Nazwa statku poddanego inspekcji
4. Bandera
5. Rodzaj statku (zgodnie ze wskazaniem w certyfikacie zarządzania bezpieczeństwem)
6. Numer identyfikacyjny IMO
7. Sygnał wywoławczy
8. Tonaż (gt)
9. Nośność (o ile dotyczy)
10. Rok budowy ustalony na podstawie daty budowy statku podanej na świadectwach bezpieczeństwa statku
11. Towarzystwo lub towarzystwa klasyfikacyjne, a także jakakolwiek inna organizacja, która(-e) wydała(-y) świadectwa klasy statkowi, jeżeli statek takie posiada
12. Uznana organizacja lub uznane organizacje lub jakakolwiek strona, która(-e) wydała statkowi świadectwa w imieniu państwa bandery zgodnie ze stosowanymi konwencjami.
13. Nazwa i adres przedsiębiorstwa, do którego należy statek, lub armatora statku
14. W przypadku statków przewożących płynne lub stałe ładunki masowe nazwisko i adres czarterującego odpowiedzialnego za wybór statku i rodzaj czarteru
15. Ostateczny termin sporządzenia protokołu z inspekcji
16. Wskazanie, że szczegółowe informacje na temat inspekcji lub zatrzymania mogą zostać opublikowane

II. Informacje dotyczące inspekcji

1. Świadectwa wydane w zastosowaniu właściwych konwencji, organ lub organizacja, które wydały dane świadectwo(-a), z podaniem daty wydania i utraty ważności
2. Części lub elementy statku, które zostały poddane inspekcji (w przypadku bardziej szczegółowej lub rozszerzonej inspekcji)
3. Port i data ostatniego przeglądu pośredniego lub rocznego lub przeglądu w celu odnowienia świadectwa oraz nazwa organizacji, która przeprowadziła przegląd
4. Rodzaj inspekcji (inspekcja, bardziej szczegółowa inspekcja, rozszerzona inspekcja)
5. Charakter braków
6. Podjęte środki

III. Dodatkowe informacje w przypadku zatrzymania

1. Data wydania nakazu zatrzymania
 2. Data zniesienia nakazu zatrzymania
 3. Charakter braków uzasadniających nakaz zatrzymania (z odniesieniami do konwencji, o ile dotyczy)
 4. Wskazanie, o ile dotyczy, czy uznana organizacja lub jakikolwiek inny organ prywatny, który dokonał odpowiedniego przeglądu, ponosi odpowiedzialność w związku z brakami, które same lub w połączeniu z innymi, doprowadziły do zatrzymania
 5. Podjęte środki
-

ZAŁĄCZNIK X

KRYTERIA UZASADNIAJĄCE ZATRZYMANIE STATKU**(o których mowa w art. 19 ust. 3)**

WPROWADZENIE

Przed podjęciem decyzji o tym, czy braki wykryte podczas inspekcji uzasadniają zatrzymanie danego statku, inspektor musi zastosować kryteria podane poniżej w pkt 1 i 2.

W pkt 3 podane są przykłady braków, które same w sobie mogą stanowić uzasadnienie decyzji o zatrzymaniu statku (zob. art. 19 ust. 4).

W przypadku gdy podstawą do zatrzymania jest uszkodzenie statku powstałe w rezultacie wypadku podczas rejsu statku do portu, nie wydaje się nakazu zatrzymania, pod warunkiem że:

- a) należycie wypełniono zobowiązania zawarte w prawidła I/11 lit. c) konwencji SOLAS 74 dotyczące powiadomienia administracji państwa bandery, wyznaczonego kontrolera lub uznanej organizacji odpowiedzialnej za wydanie stosownego świadectwa;
- b) przed wejściem do portu kapitan lub właściciel statku przedłożył organowi kontroli przeprowadzanej przez państwo portu szczegółowe informacje o okolicznościach wypadku i zaistniałych uszkodzeniach oraz informacje o wymaganym powiadomieniu administracji państwa bandery;
- c) na statku przeprowadzana jest właściwa czynność naprawcza, odpowiadająca wymaganiom organu; oraz
- d) po otrzymaniu informacji o zakończeniu czynności naprawczych organ upewnił się, że braki, które stanowiły zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska naturalnego, zostały usunięte.

1. Główne kryteria

Przy wydawaniu fachowej opinii co do tego, czy statek powinien zostać zatrzymany, inspektor musi zastosować następujące kryteria:

Przedział czasowy

Statki, które nie są wystarczająco bezpieczne, aby wypływać na morze, muszą być zatrzymane przy pierwszej inspekcji bez względu na to, ile czasu statek będzie przebywał w porcie.

Kryterium

Statek zostaje zatrzymany, jeśli jego braki są wystarczająco poważne, aby konieczna była ponowna wizytacja inspektora w celu upewnienia się, że zostały one usunięte przed ponownym wypłynięciem statku na morze.

Konieczność kolejnej wizytacji inspektora jest miernikiem znaczenia braków. Nie nakłada ona jednak na inspektora takiego zobowiązania w każdym przypadku. Wynika z niej obowiązek sprawdzenia przez upoważniony organ, w taki czy w inny sposób, w miarę możliwości w drodze kolejnej wizytacji, czy braki zostały usunięte przed wypłynięciem z portu.

2. Stosowanie głównych kryteriów

Przy podejmowaniu decyzji, czy braki wykryte na statku są wystarczająco poważne, aby konieczne było jego zatrzymanie, inspektor musi ocenić, czy:

- 1) statek posiada stosowne i ważne dokumenty;
- 2) statek ma załogę wymaganą zgodnie z określeniem w dokumencie o bezpiecznej obsadzie załogowej.

Podczas inspekcji inspektor musi ponadto ocenić, czy statek lub jego załoga są w stanie:

- 3) bezpiecznie żeglować podczas najbliższego rejsu;
- 4) bezpiecznie obsługiwać, przewozić i monitorować stan ładunku podczas najbliższego rejsu;

- 5) bezpiecznie obsługiwać maszynownię podczas najbliższego rejsu;
- 6) utrzymać prawidłowy napęd i sterowanie podczas najbliższego rejsu;
- 7) skutecznie ugasić pożar w każdej części statku, jeśli zaszłaby taka potrzeba podczas najbliższego rejsu;
- 8) szybko i bezpiecznie opuścić statek oraz przeprowadzić akcję ratowniczą, jeśli zaszłaby taka potrzeba podczas najbliższego rejsu;
- 9) nie dopuścić do zanieczyszczenia środowiska podczas najbliższego rejsu;
- 10) utrzymać właściwą stabilność podczas najbliższego rejsu;
- 11) zachować odpowiednią wodoszczelność na całym statku podczas najbliższego rejsu;
- 12) nawiązać łączność w sytuacjach alarmowych, jeśli zajdzie taka potrzeba, podczas najbliższego rejsu;
- 13) zapewnić bezpieczne i zdrowe warunki na pokładzie podczas najbliższego rejsu;
- 14) dostarczyć wszelkich informacji w razie wypadku.

Jeśli odpowiedź na przynajmniej jedno z powyższych pytań jest negatywna przy uwzględnieniu wszystkich wykrytych braków, należy uznać zatrzymanie statku za konieczne. Połączenie braków o mniejszym znaczeniu może również stanowić powód zatrzymania statku.

3. Aby pomóc inspektorom korzystać z podanych wytycznych, poniżej przedstawiono wykaz przykładów braków – pogrupowanych według konwencji lub kodeksów – których charakter jest uznawany za wystarczająco poważny, aby uzasadnić zastosowanie zatrzymania w stosunku do statku. Poniższy wykaz nie jest wyczerpujący.

3.1. Informacje ogólne

Brak ważnych świadectw i dokumentów zgodnie z wymaganiami stosownych aktów. Statki podnoszące banderę państwa, które nie jest stroną odpowiedniej konwencji lub które nie wprowadziło w życie innego stosownego aktu, nie są jednak upoważnione do posiadania świadectw przewidzianych przepisami określonymi w danej konwencji lub innym stosownym akcie. W związku z tym brak wymaganych świadectw nie może sam w sobie stanowić powodu do zatrzymania takiego statku; jednakże stosując klauzulę o „zaprzestaniu bardziej przychylnego traktowania”, należy upewnić się o merytorycznej zgodności z wymaganiami przed wypłynięciem statku.

3.2. Zagadnienia związane z SOLAS 74

- 1) Defekt uniemożliwiający właściwą pracę lub dotyczący napędu lub innych istotnych urządzeń mechanicznych, jak również instalacji elektrycznych.
- 2) Niedostateczna czystość w maszynowni, nadmierne ilości mieszanek wody oleistej w zębach, izolacja instalacji rurowej – łącznie z rurami wydechowymi w maszynowni zanieczyszczoną ropą naftową, nieprawidłowa praca zęzowych urządzeń pompujących.
- 3) Nieprawidłowości w pracy generatora awaryjnego, oświetlenia, akumulatorów i przełączników.
- 4) Nieprawidłowości w pracy głównego i pomocniczego urządzenia sterującego.
- 5) Brak, niewystarczająca liczba lub bardzo zły stan osobistych urządzeń ratunkowych, łodzi ratunkowych i urządzeń do wodowania.
- 6) Brak, niezgodność z normą lub bardzo zły stan: systemu wykrywania ognia, alarmów pożarowych, sprzętu przeciwpożarowego, stałych urządzeń gaśniczych, zaworów wentylacyjnych, zwilzaczy ognia, urządzeń szybko zamykających – w stopniu uniemożliwiającym ich użycie zgodnie z przeznaczeniem.
- 7) Brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości w działaniu ochrony przeciwpożarowej na pokładzie zbiornikowców.
- 8) Brak, niezgodność z normą lub bardzo zły stan świateł, kształtów urządzeń sterowniczych lub sygnalizacji dźwiękowej.
- 9) Brak lub nieprawidłowości w działaniu sprzętu radiowego do celów porozumiewania się w sytuacjach bezpiecznych oraz w niebezpieczeństwie.

- 10) Brak lub nieprawidłowości w działaniu sprzętu nawigacyjnego, przy uwzględnieniu przepisów prawidła V/16.2 SOLAS 74.
 - 11) Brak uaktualnionych map nawigacyjnych lub innych istotnych stosownych publikacji nautycznych koniecznych podczas zamierzonego rejsu, biorąc pod uwagę, że zatwierdzony system obrazowania elektronicznych map i informacji nawigacyjnych (ECDIS) wykorzystujący urzędowe dane może być stosowany w zastępstwie map.
 - 12) Brak iskrobezpiecznej wentylacji wyciągowej w pompowni ładunkowej.
 - 13) Poważne braki w wymaganiach operacyjnych, jak określono w pkt 5.5 załącznika 1 do memorandum paryskiego.
 - 14) Liczba, skład lub świadectwa załogi nieodpowiadające dokumentowi o bezpiecznej obsadzie załogowej.
 - 15) Nieprzeprowadzenie programu rozszerzonych badań zgodnie z konwencją SOLAS 74, rozdział XI, prawidło 2.
- 3.3. *Zagadnienia związane z kodeksem IBC*
- 1) Transport materiału niewymienionego w świadectwie zdatności lub brakujące informacje dotyczące ładunku.
 - 2) Brak lub uszkodzenie wysokociśnieniowych urządzeń zabezpieczających.
 - 3) Instalacje elektryczne nie są samoistnie bezpieczne lub są niezgodne z wymaganiami kodeksu.
 - 4) Źródła zapłonu w niebezpiecznych miejscach.
 - 5) Niedopełnienie wymagań specjalnych.
 - 6) Przekroczenie maksymalnej dozwolonej ilości ładunku na jeden zbiornik.
 - 7) Niewystarczające zabezpieczenie materiałów wrażliwych przed wysokimi temperaturami.
- 3.4. *Zagadnienia związane z kodeksem IGC*
- 1) Transport materiału niewymienionego w świadectwie zdatności lub brakujące informacje dotyczące ładunku.
 - 2) Brakujące urządzenia zamykające dla pomieszczeń mieszkalnych lub pomieszczeń usługowych.
 - 3) Niegazoszczelna gródź.
 - 4) Uszkodzone śluzy powietrzne.
 - 5) Brakujące lub uszkodzone zawory szybko zamykające.
 - 6) Brakujące lub uszkodzone zawory bezpieczeństwa.
 - 7) Instalacje elektryczne nie są samoistnie bezpieczne lub są niezgodne z wymaganiami kodeksu.
 - 8) Niedziałające wentylatory w części ładunkowej.
 - 9) Niedziałające alarmowe wskaźniki ciśnienia na zbiornikach ładunkowych.
 - 10) Uszkodzone urządzenie do wykrywania gazów lub urządzenie do wykrywania gazów toksycznych.
 - 11) Transport substancji podlegających zatrzymaniu bez ważnego świadectwa inhibicyjnego.
- 3.5. *Zagadnienia związane z konwencją LL 66*
- 1) Znaczne obszary zniszczenia lub skorodowania lub wżery korozyjne w poszyciu stalowym i związanych z nim usztywnieniach na pokładach i w kadłubie, wywierające wpływ na zdatność żeglugową lub zdolność zabierania ładunków lokalnych, o ile nie zostały przeprowadzone prawidłowe naprawy tymczasowe na potrzeby rejsu do portu napraw stałych.

- 2) Zarejestrowany przypadek niewystarczającej stabilności.
 - 3) Brak wystarczających i solidnych informacji w zatwierdzonej formie, które pozwalałyby kapitanowi w sposób szybki i prosty zorganizować ładowanie i balastowanie statku w taki sposób, że na wszystkich etapach rejsu i w różnych warunkach zostaje zachowany bezpieczny margines stabilności oraz że nie dochodzi do żadnych niedopuszczalnych obciążeń konstrukcji statku.
 - 4) Brak, bardzo zły stan lub uszkodzenie urządzeń zamykających, urządzeń zamykających luk i drzwi wodoszczelnych.
 - 5) Przeciążenie.
 - 6) Brak znaku zanurzenia lub znak zanurzenia niemożliwy do odczytania.
- 3.6. *Zagadnienia związane z konwencją MARPOL 73/78, załącznik I*
- 1) Brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości działania sprzętu filtrującego wody zaolejone, systemów monitorowania i kontroli wyładowania ropy lub sygnalizacji przekroczenia 15 ppm zaolejenia.
 - 2) Pozostająca objętość zbiornika resztkowego lub odstojnika błota defekosaturacyjnego niewystarczająca na zamierzony odcinek rejsu.
 - 3) Niedostępna książka zapisów olejowych.
 - 4) Wstawiona bez zezwolenia przegroda wyładowania.
 - 5) Brak dokumentu sprawozdania z przeglądu lub jego niezgodność z prawidem 13G ust. 3 lit. b) konwencji MARPOL 73/78.
- 3.7. *Zagadnienia związane z konwencją MARPOL 73/78, załącznik II*
- 1) Brak podręcznika P&A.
 - 2) Ładunek nie jest określony według kategorii.
 - 3) Nie można uzyskać księgi rejestracji ładunku.
 - 4) Transport substancji olejopodobnych bez dopełnienia wymogów lub bez odpowiednio poprawionego świadectwa.
 - 5) Wstawiona bez zezwolenia przegroda wyładowania.
- 3.8. *Zagadnienia związane z konwencją MARPOL 73/78, załącznik V*
- 1) Brak planu gospodarowania odpadami.
 - 2) Nie można uzyskać książki zapisów odpadów powstających na statku.
 - 3) Załoga statku nie zna wymagań planu gospodarowania odpadami dotyczących usuwania i wyładowywania odpadów.
- 3.9. *Zagadnienia związane z konwencją STCW 78/95 i dyrektywą 2008/106/WE*
- 1) Nieprzedstawienie przez marynarzy świadectwa, dowodu posiadania właściwego świadectwa, posiadania ważnego zezwolenia lub przedstawienia udokumentowanego dowodu, że do administracji państwa bandery złożono wniosek o potwierdzenie.
 - 2) Dowód, że świadectwo zostało uzyskane w drodze oszustwa lub posiadaczem świadectwa nie jest osoba, której pierwotnie je wystawiono.
 - 3) Niespełnienie stosownych wymagań administracji państwa bandery w odniesieniu do bezpiecznej obsady załogowej.
 - 4) Brak organizacji wachty nawigacyjnej lub maszynowej spełniającej wymagania wyznaczone dla danego statku przez administrację państwa bandery.

- 5) Nieobecność na wachtcie osoby wykwalifikowanej do obsługi sprzętu niezbędnego do bezpiecznej żeglugi, łączności radiowej lub zapobiegania zanieczyszczeniom środowiska morskiego.
- 6) Nieprzedstawienie dowodu biegłości zawodowej w obowiązkach powierzonych marynarzom dla bezpieczeństwa statku i zapobiegania zanieczyszczeniom.
- 7) Niezdolność do wystawienia na pierwszej wachtcie na początku rejsu oraz na następnych wachtach osób, które są dostatecznie wypoczęte oraz zdolne do wykonywania obowiązków.

3.10. *Zagadnienia związane z konwencjami MOP*

- 1) Niewystarczające zapasy żywnościowe na odcinek rejsu do następnego portu.
- 2) Niewystarczające zapasy wody pitnej na odcinek rejsu do następnego portu.
- 3) Wysoce niehigieniczne warunki na pokładzie.
- 4) Brak ogrzewania w pomieszczeniach mieszkalnych na statku pływającym w rejonach, gdzie mogą występować bardzo niskie temperatury.
- 5) Niedostateczna wentylacja w pomieszczeniach mieszkalnych na statku.
- 6) Znaczne nagromadzenie odpadów, zablokowanie sprzętem lub ładunkiem lub inna niebezpieczna sytuacja w korytarzach i pomieszczeniach mieszkalnych.
- 7) Wyraźne dowody wskazujące na to, że zmęczenie wpływa na efektywność pracy personelu wachtowego i innych osób pełniących obowiązki na pierwszej wachtcie lub na następnych wachtach.

3.11. *Zagadnienia, które nie stanowią podstawy zatrzymania, ale przy których należy np. wstrzymać prace związane z obsługą ładunku*

Nieprawidłowości pracy (lub utrzymania) systemu gazu obojętnego lub urządzeń związanych z ładunkiem są uznawane za wystarczające powody dla wstrzymania prac związanych z obsługą ładunku.

ZAŁĄCZNIK XI

MINIMALNE KRYTERIA DLA INSPEKTORÓW**(o których mowa w art. 22 ust. 1 i 5)**

1. Inspektorzy muszą posiadać odpowiednią wiedzę teoretyczną oraz doświadczenie praktyczne dotyczące statków i ich obsługi. Muszą być w stanie wykonywać przepisy konwencji oraz stosowne procedury dotyczące kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Wiedza ta oraz kompetencje w zakresie wykonywania międzynarodowych oraz wspólnotowych przepisów muszą zostać uzyskane w drodze udokumentowanych programów szkoleniowych.
2. Inspektorzy muszą spełniać przynajmniej jeden z poniższych warunków:
 - a) mieć odpowiednie kwalifikacje uzyskane w instytucji morskiej lub żeglugowej oraz stosowne doświadczenie zdobyte na morzu jako dyplomowany oficer na statku posiadający obecnie lub w przeszłości ważne świadectwo kwalifikacyjne zgodnie z konwencją STCW II/2 lub III/2; bez ograniczeń dotyczących obszaru działania, mocy napędowej lub tonażu; lub
 - b) uprzednio zdać uznany przez właściwy organ egzamin na inżyniera budowy okrętów, inżyniera mechanika lub inżyniera w dziedzinach związanych z żeglugą morską i mieć przynajmniej 5 lat doświadczenia zawodowego w tym zakresie; lub
 - c) posiadać odpowiedni dyplom ukończenia studiów wyższych lub inny równoważny dyplom oraz odbyć odpowiednie szkolenie i uzyskać kwalifikacje jako inspektor ds. bezpieczeństwa statku.
3. Inspektor musi:
 - uprzednio przepracować przynajmniej jeden rok jako inspektor państwa bandery zajmujący się badaniem i wydawaniem świadectw zgodnie z konwencjami lub zaangażowany w monitorowanie działalności uznanych organizacji, którym powierzono zadania ustawowe, lub
 - uzyskać równoważny poziom kompetencji dzięki ukończeniu przynajmniej rocznego szkolenia w terenie polegającego na obserwowaniu kontroli przeprowadzanych przez państwo portu pod kierunkiem doświadczonych oficerów kontroli państwa portu.
4. Inspektorzy wymienieni w pkt 2 lit. a) muszą mieć przynajmniej pięcioletnie doświadczenie w służbie morskiej, obejmujące okresy służby morskiej jako oficerowie, odpowiednio, w części pokładowej lub maszynowej, lub jako inspektorzy państwa bandery, lub jako asystenci inspektora państwa portu. Takie doświadczenie obejmuje co najmniej dwuletni okres służby morskiej w charakterze oficera pokładowego lub maszynowego.
5. Inspektorzy muszą posiadać umiejętność porozumiewania się ustnego i pisemnego z marynarzami w języku powszechnie używanym podczas żeglugi.
6. Inspektorzy niespełniający powyższych kryteriów są również akceptowani, jeśli są zatrudnieni przez właściwy organ państwa członkowskiego przy kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w dniu przyjęcia niniejszej dyrektywy.
7. W przypadku gdy w państwie członkowskim inspekcje, o których mowa w art. 15 ust. 1 i 2, są przeprowadzane przez inspektorów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, inspektorzy ci muszą posiadać odpowiednie kwalifikacje obejmujące wystarczającą teoretyczną i praktyczną wiedzę z zakresu ochrony morskiej. Na odpowiednie kwalifikacje składają się:
 - a) dobra znajomość zagadnień związanych z ochroną żeglugi i portów oraz ich zastosowania w odniesieniu do badanych działań;
 - b) dobra wiedza praktyczna w zakresie technologii i technik związanych z ochroną;
 - c) wiedza na temat zasad, procedur i technik prowadzenia inspekcji;
 - d) wiedza praktyczna w zakresie badanych czynności.

ZAŁĄCZNIK XII

FUNKCJE BAZY DANYCH WYNIKÓW INSPEKCJI**(o których mowa w art. 24 ust.1)**

1. Baza danych wyników inspekcji umożliwia co najmniej:
 - dodawanie danych dotyczących inspekcji pochodzących z państw członkowskich i wszystkich sygnatariuszy memorandum paryskiego,
 - zapewnianie danych dotyczących profilu ryzyka statków oraz statków kwalifikujących się do inspekcji,
 - wyznaczanie zobowiązań inspekcyjnych każdego państwa członkowskiego,
 - ustalenie białej oraz szarej i czarnej listy państw bandery, o których mowa w art. 16 ust. 1,
 - zapewnianie danych dotyczących działalności przedsiębiorstw,
 - określanie elementów obszarów ryzyka, które należy sprawdzać podczas każdej inspekcji.
 2. Baza danych wyników inspekcji może być dostosowywana zgodnie z postępem technicznym oraz w celu połączenia z innymi wspólnotowymi bazami danych dotyczących bezpieczeństwa morskiego, w tym SafeSeaNet, która zapewnia dane dotyczące rzeczywistych zawinięć statków do portów państw członkowskich, oraz – w odpowiednich przypadkach – ze stosownymi krajowymi systemami informacyjnymi.
 3. Należy utworzyć hiperłącze z bazą danych wyników inspekcji do systemu informacyjnego Equasis. Państwa członkowskie zachęcają inspektorów do korzystania z publicznych i prywatnych baz danych dotyczących inspekcji statków, dostępnych za pośrednictwem systemu informacyjnego Equasis.
-

ZAŁĄCZNIK XIII

**PUBLIKOWANIE INFORMACJI DOTYCZĄCYCH INSPEKCJI, ZATRZYMAŃ ORAZ ODMÓW DOSTĘPU
W PORTACH I KOTWICOWISKACH PAŃSTW CZŁONKOWSKICH****(o którym mowa w art. 26)**

1. Informacje publikowane zgodnie z art. 26 muszą zawierać:
 - a) nazwę statku;
 - b) numer identyfikacyjny nadany przez IMO;
 - c) rodzaj statku;
 - d) tonaż (gt);
 - e) rok budowy ustalony na podstawie daty budowy statku podanej na świadectwach bezpieczeństwa statku;
 - f) nazwę i adres przedsiębiorstwa, do którego statek należy;
 - g) w przypadku statków przewożących płynne lub stałe ładunki masowe nazwę i adres przedsiębiorstwa czarterującego odpowiedzialnego za wybór statku i rodzaj czarteru;
 - h) państwo bandery;
 - i) świadectwa klasy i świadectwa ustawowe, wydane zgodnie z odpowiednimi konwencjami, oraz organ lub organizację, które wydały każde z tych świadectw, łącznie z datą wydania i datą utraty ważności;
 - j) port i datę ostatniego przeglądu pośredniego lub rocznego w przypadku świadectw wymienionych w lit. i) oraz nazwę organu, który przeprowadził przegląd, lub organizacji, która go przeprowadziła;
 - k) datę, państwo, port zatrzymania.
 2. W odniesieniu do statków, które zatrzymano, informacje opublikowane zgodnie z art. 26 muszą również zawierać
 - a) liczbę zatrzymań w ciągu ostatnich 36 miesięcy;
 - b) datę zniesienia zatrzymania;
 - c) czas trwania zatrzymania, w dniach;
 - d) przyczyny zatrzymania, przedstawione w sposób jasny i jednoznaczny;
 - e) wskazanie, we właściwym przypadku, czy uznana organizacja, która dokonała przeglądu, ponosi odpowiedzialność w związku z brakami, które – same lub w połączeniu z innymi – doprowadziły do zatrzymania;
 - f) opis podjętych środków w przypadku, gdy statek dostał pozwolenie na udanie się do najbliższej właściwej stoczni remontowej;
 - g) jeżeli statkowi odmówiono dostępu do któregośkolwiek z portów lub kotwicowisk we Wspólnocie, przyczyny takiego działania przedstawione w sposób jasny i jednoznaczny.
-

ZAŁĄCZNIK XIV

DANE DOSTARCZANE W KONTEKŚCIE MONITOROWANIA REALIZACJI
(o których mowa w art. 29)

1. Każdego roku państwa członkowskie muszą dostarczyć Komisji następujące dane dotyczące poprzedniego roku najpóźniej do dnia 1 kwietnia.

1.1. Liczba inspektorów działających w ich imieniu w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu

Informacje te muszą być przekazywane Komisji przy użyciu następującej tabeli wzorcowej ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

Port/obszar	Liczba inspektorów zatrudnionych w pełnym wymiarze godzin (A)	Liczba inspektorów zatrudnionych w niepełnym wymiarze godzin (B)	Przeliczenie (B) na pełny wymiar godzin (C)	Ogółem (A+C)
Port X/lub Obszar X ...				
Port Y/lub Obszar Y ...				
OGÓŁEM				

1.2. Całkowita liczba pojedynczych statków, które wpłynęły do ich portów na poziomie krajowym. Liczba ta odpowiada liczbie statków objętych dyrektywą, które wpłynęły do ich portów na poziomie krajowym, policzonych tylko jeden raz.

2. Państwa członkowskie muszą:

a) dostarczać Komisji raz na sześć miesięcy wykaz zawnieć do portu pojedynczych statków innych niż regularne pasażerskie i towarowe połączenia promowe, które wpłynęły do ich portów lub które zgłosiły władzom lub organom portu swoje przybycie na kotwiczowisko, wraz z numerem identyfikacyjnym statku nadanym przez IMO, datą przybycia oraz portem dla każdego ruchu statku. Wykaz ten jest przekazywany w formie arkusza kalkulacyjnego umożliwiającego automatyczne wyszukiwanie i przetwarzanie wyżej wymienionych informacji. Wykaz ten jest dostarczany w terminie czterech miesięcy od końca okresu, do którego odnosiły się dane;

oraz

b) dostarczać Komisji oddzielne wykazy regularnych pasażerskich połączeń promowych oraz regularnych towarowych usług promowych, o których mowa w lit. a), nie później niż sześć miesięcy po wdrożeniu niniejszej dyrektywy, a następnie za każdym razem, gdy następują zmiany w takich połączeniach. Wykaz taki zawiera, w odniesieniu do każdego statku, numer identyfikacyjny statku nadany przez IMO, jego nazwę oraz trasę, na której pływa. Wykaz ten jest przekazywany w formie arkusza kalkulacyjnego umożliwiającego automatyczne wyszukiwanie i przetwarzanie wyżej wymienionych informacji.

⁽¹⁾ W przypadku gdy inspekcje przeprowadzone w kontekście kontroli przeprowadzanej przez państwo portu stanowią jedynie część pracy inspektorów, całkowita liczba inspektorów musi zostać przeliczona na liczbę odpowiadającą inspektorom pracującym w pełnym wymiarze godzin. W przypadku gdy ten sam inspektor pracuje w więcej niż jednym porcie lub obszarze geograficznym, obowiązuje ekwiwalent czasowy musi zostać obliczony w każdym porcie.

⁽²⁾ Niniejsze informacje muszą być dostarczane na szczeblu krajowym oraz dla każdego portu zainteresowanego państwa członkowskiego. Do celów niniejszego załącznika port oznacza pojedynczy port lub obszar geograficzny obsługiwany przez inspektora lub grupę inspektorów, obejmujący kilka pojedynczych portów, we właściwych przypadkach.

ZAŁĄCZNIK XV

CZĘŚĆ A

**Uchylona dyrektywa oraz jej kolejne zmiany
(o których mowa w art. 37)**

Dyrektywa Rady 95/21/WE
(Dz.U. L 157 z 7.7.1995, s. 1)

Dyrektywa Rady 98/25/WE
(Dz.U. L 133 z 7.5.1998, s. 19)

Dyrektywa Komisji 98/42/WE
(Dz.U. L 184 z 27.6.1998, s. 40)

Dyrektywa Komisji 1999/97/WE
(Dz.U. L 331 z 23.12.1999, s. 67)

Dyrektywa 2001/106/WE Parlamentu Europejskiego i Rady
(Dz.U. L 19 z 22.1.2002, s. 17)

Dyrektywa 2002/84/WE Parlamentu Europejskiego i Rady
(Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 53)

Tylko art. 4

CZĘŚĆ B

**Wykaz terminów transpozycji do prawa krajowego
(o których mowa w art. 37)**

Dyrektywa	Termin transpozycji
Dyrektywa 95/21/WE	30 czerwca 1996 r.
Dyrektywa 98/25/WE	30 czerwca 1998 r.
Dyrektywa 98/42/WE	30 września 1998 r.
Dyrektywa 1999/97/WE	13 grudnia 2000 r.
Dyrektywa 2001/106/WE	22 lipca 2003 r.
Dyrektywa 2002/84/WE	23 listopada 2003 r.

ZAŁĄCZNIK XVI

TABELA KORELACJI
(o której mowa w Artykuł 37)

Dyrektywa 95/21/WE	Niniejsza dyrektywa
Artykuł 1 część wprowadzająca	Artykuł 1 część wprowadzająca
Artykuł 1 tiret pierwsze	Artykuł 1 lit. a)
Artykuł 1 tiret drugie	Artykuł 1 lit. b)
–	Artykuł 1 lit. c)
Artykuł 2 część wprowadzająca	Artykuł 2 część wprowadzająca
Artykuł 2 ust. 1 część wprowadzająca	Artykuł 2 ust. 1 część wprowadzająca
Artykuł 2 ust. 1 tiret pierwsze	Artykuł 2 ust. 1 lit. a)
Artykuł 2 ust. 1 tiret drugie	Artykuł 2 ust. 1 lit. b)
Artykuł 2 ust. 1 tiret trzecie	Artykuł 2 ust. 1 lit. c)
Artykuł 2 ust. 1 tiret czwarte	Artykuł 2 ust. 1 lit. d)
Artykuł 2 ust. 1 tiret piąte	Artykuł 2 ust. 1 lit. e)
Artykuł 2 ust. 1 tiret szóste	Artykuł 2 ust. 1 lit. f)
Artykuł 2 ust. 1 tiret siódme	Artykuł 2 ust. 1 lit. g)
Artykuł 2 ust. 1 tiret ósme	Artykuł 2 ust. 1 lit. h)
Artykuł 2 ust. 2	Artykuł 2 ust. 2
–	Artykuł 2 ust. 3
–	Artykuł 2 ust. 4
Artykuł 2 ust. 3	Artykuł 2 ust. 5
Artykuł 2 ust. 4	–
–	Artykuł 2 ust. 6
–	Artykuł 2 ust. 7
Artykuł 2 ust. 5	Artykuł 2 ust. 8
–	Artykuł 2 ust. 9
–	Artykuł 2 ust. 10
Artykuł 2 ust. 6	Artykuł 2 ust. 11
Artykuł 2 ust. 7	Artykuł 2 ust. 12
Artykuł 2 ust. 8	Artykuł 2 ust. 13
–	Artykuł 2 ust. 14
Artykuł 2 ust. 9	Artykuł 2 ust. 15
–	Artykuł 2 ust. 16
Artykuł 2 ust. 10	Artykuł 2 ust. 17
–	Artykuł 2 ust. 18
–	Artykuł 2 ust. 19

Dyrektywa 95/21/WE	Niniejsza dyrektywa
–	Artykuł 2 ust. 20
–	Artykuł 2 ust. 21
–	Artykuł 2 ust. 22
Artykuł 3 ust. 1 akapit pierwszy	Artykuł 3 ust. 1 akapit pierwszy
–	Artykuł 3 ust. 1 akapit drugi
–	Artykuł 3 ust. 1 akapit trzeci
Artykuł 3 ust. 1 akapit drugi	Artykuł 3 ust. 1 akapit czwarty
–	Artykuł 3 ust. 1 akapit piąty
–	Artykuł 3 ust. 1 akapit szósty
Artykuł 3 ust. 2–4	Artykuł 3 ust. 2–4
–	Artykuł 4 ust. 1
Artykuł 4	Artykuł 4 ust. 2
Artykuł 5	–
–	Artykuł 5
–	Artykuł 6
–	Artykuł 7
–	Artykuł 8
–	Artykuł 9
–	Artykuł 10
–	Artykuł 11
–	Artykuł 12
Artykuł 6 lit. 1 część wprowadzająca	–
–	Artykuł 13 lit. 1 część wprowadzająca
Artykuł 6 ust. 1 lit. a)	Artykuł 13 ust. 1 lit. a)
–	Artykuł 13 ust. 1 lit. b)
Artykuł 6 ust. 1 lit. b)	Artykuł 13 ust. 1 lit. c)
Artykuł 6 ust. 2	–
–	Artykuł 13 ust. 2
Artykuł 6 ust. 3	Artykuł 13 ust. 3
Artykuł 6 ust. 4	–
Artykuł 7	–
Artykuł 7a	–
Artykuł 7b	–
–	Artykuł 14
–	Artykuł 15
–	Artykuł 16
Artykuł 8	Artykuł 17

Dyrektywa 95/21/WE	Niniejsza dyrektywa
–	Artykuł 18
Artykuł 9 ust. 1 i 2	Artykuł 19 ust. 1 i 2
Artykuł 9 ust. 3, zdanie pierwsze	Artykuł 19 ust. 3
Artykuł 9 ust. 3 zdania od drugiego do czwartego	Artykuł 19 ust. 4
Artykuł 9 ust. 4–7	Artykuł 19 ust. 5–8
–	Artykuł 19 ust. 9 i 10
Artykuł 9a	–
Artykuł 10 ust. 1–3	Artykuł 20 ust. 1–3
–	Artykuł 20 ust. 4
Artykuł 11 ust. 1	Artykuł 21 ust. 1
–	Artykuł 21 ust. 2
Artykuł 11 ust. 2	Artykuł 21 ust. 3 akapit pierwszy
Artykuł 11 ust. 3 akapit pierwszy	–
Artykuł 11 ust. 3 akapit drugi	Artykuł 21 ust. 3 akapit drugi
Artykuł 11 ust. 4–6	Artykuł 21 ust. 4–6
Artykuł 12 ust. 1–3	Artykuł 22 ust. 1–3
Artykuł 12 ust. 4	Artykuł 22 ust. 4
–	Artykuł 22 ust. 5–7
Artykuł 13 ust. 1–2	Artykuł 23 ust. 1 i 2
–	Artykuł 23 ust. 3–5
Artykuł 14	–
Artykuł 15	–
–	Artykuł 24
–	Artykuł 25
–	Artykuł 26
–	Artykuł 27
Artykuł 16 ust. 1 i 2	Artykuł 28 ust. 1 i 2
Artykuł 16 ust. 2a	Artykuł 28 ust. 3
Artykuł 16 ust. 3	Artykuł 28 ust. 4
Artykuł 17	Artykuł 29
–	Artykuł 30
Artykuł 18	Artykuł 31
Artykuł 19	Artykuł 32
–	Artykuł 33
Artykuł 19a	Artykuł 34
–	Artykuł 35
Artykuł 20	Artykuł 36

Dyrektywa 95/21/WE	Niniejsza dyrektywa
–	Artykuł 37
Artykuł 21	Artykuł 38
Artykuł 22	Artykuł 39
Załącznik I	–
–	Załącznik I
–	Załącznik II
–	Załącznik III
Załącznik II	Załącznik IV
Załącznik III	Załącznik V
Załącznik IV	Załącznik VI
Załącznik V	Załącznik VII
Załącznik VI	Załącznik X
Załącznik VII	Załącznik XI
–	Załącznik XII
Załącznik VIII	Załącznik XIII
Załącznik IX	Załącznik IX
Załącznik X	Załącznik XIV
Załącznik XI	Załącznik VIII
Załącznik XII	–
–	Załącznik XV
–	Załącznik XVI

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/17/WE**z dnia 23 kwietnia 2009 r.****zmieniająca dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾, w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez komitet pojednawczy w dniu 3 lutego 2009 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Przyjmując dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾, Unia Europejska wzmocniła swoją zdolność zapobiegania sytuacjom stanowiącym zagrożenie dla bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu i ochrony środowiska morskiego.
- (2) Z uwagi na fakt, że niniejsza dyrektywa dotyczy zmiany dyrektywy 2002/59/WE, większość zobowiązań w niej zawartych nie będzie miała zastosowania do państw członkowskich pozbawionych wybrzeża morskiego i portów morskich. Zatem jedyne zobowiązania mające zastosowanie do Austrii, Republiki Czeskiej, Węgier, Luksemburga i Słowacji to zobowiązania dotyczące statków pływających pod banderą tych państw członkowskich, bez uszczerbku dla spoczywającego na państwach członkowskich obowiązku współpracy zapewniającej ciągłość pomiędzy morskimi i innymi systemami usług zarządzania ruchem modalnym, w szczególności systemami usług informacji rzecznej.
- (3) Na mocy niniejszej dyrektywy państwa członkowskie, które są państwami przybrzeżnymi, powinny być w stanie wymieniać informacje gromadzone podczas monitorowania ruchu morskiego, które przeprowadzają w swoich obszarach kompetencji. Wspólnotowy system wymiany informacji morskiej „SafeSeaNet”, opracowany przez Komisję w porozumieniu z państwami członkowskimi zawiera z jednej strony sieć wymiany danych, a z drugiej strony standaryzuje podstawowe informacje dotyczące statków i ich ładunku. Dzięki temu możliwe jest zlokalizowanie u źródła i przekazanie wszelkim władzom dokładnej i aktualnej informacji na temat statków znajdujących się na europejskich wodach, ich przemieszczania się, ich niebezpiecznych lub zanieczyszczających ładunków oraz na temat wypadków morskich.
- (4) Odpowiednio zatem, w celu zagwarantowania sprawnego stosowania informacji zgromadzonych w ten sposób, konieczne jest zintegrowanie infrastruktury potrzebnej do zbierania i wymiany danych, o których mowa w niniejszej dyrektywie i wdrażanej przez administracje krajowe z SafeSeaNet.
- (5) Spośród informacji odnotowywanych i wymienianych zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE, szczególne znaczenie mają te dotyczące dokładnych cech charakterystycznych przewożonych drogą morską towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających. W związku z tym oraz w świetle ostatnich wypadków morskich służby przybrzeżne powinny uzyskać łatwiejszy dostęp do opisu właściwości węglowodorów przewożonych drogą morską, co stanowi podstawowy czynnik w wyborze najodpowiedniejszych technik kontroli; w sytuacji nagłej służby te powinny mieć bezpośrednie połączenie z tymi podmiotami, które dysponują najlepszą wiedzą na temat przewożonych towarów.
- (6) Systemy automatycznej identyfikacji statków (AIS – system automatycznej identyfikacji), o których mowa w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z dnia 1 listopada 1974 r., pozwalają nie tylko na zwiększenie możliwości monitorowania tych statków, lecz przede wszystkim na podniesienie poziomu ich bezpieczeństwa w sytuacjach nadmiernego zbliżenia. Z tego tytułu AIS został włączony do części normatywnej dyrektywy 2002/59/WE. Wobec znaczącej liczby kolizji z udziałem statków rybackich, które ewidentnie nie zostały zauważone przez statki handlowe lub które nie zauważyły statków handlowych znajdujących się w pobliżu, niezmiernie pożądanym jest rozszerzenie tego środka na statki rybackie o długości przekraczającej 15 metrów. W ramach Europejskiego Funduszu Rybackiego można przyznać pomoc finansową na instalowanie na

⁽¹⁾ Dz.U. C 318 z 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ Dz.U. C 229 z 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 kwietnia 2007 r. (Dz.U. C 74 E z 20.3.2008, s. 533), wspólne stanowisko Rady z dnia 6 czerwca 2008 r. (Dz.U. C 184 E z 22.7.2008, s. 1), stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2008 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym), decyzja Rady z dnia 26 lutego 2009 r. oraz rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽⁴⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10.

pokładzie statków rybackich urządzeń zapewniających bezpieczeństwo, takich jak AIS. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) uznała, że publikowanie w celach handlowych w internecie lub w inny sposób danych AIS przekazywanych przez statki mogłoby zagrazać bezpieczeństwu statków i urządzeń portowych oraz zaleciła rządowi jej członków, aby – z zastrzeżeniem swoich przepisów krajowych – zniechęcały do udostępniania innym podmiotom danych AIS w celu publikowania ich w internecie lub w inny sposób. Ponadto należy zapewnić poufność informacji przekazywanych państwom członkowskim zgodnie z niniejszą dyrektywą, a państwa członkowskie powinny korzystać z tych informacji zgodnie z niniejszą dyrektywą.

- (7) Obowiązek zainstalowania AIS powinien być rozumiany również jako wymóg utrzymywania AIS w działaniu ciągłym, z wyjątkiem przypadków, gdy międzynarodowe przepisy lub normy stanowią o ochronie informacji nawigacyjnej.
- (8) Państwo członkowskie, które się o to zwróci, powinno mieć możliwość otrzymywania od innego państwa członkowskiego informacji dotyczących statku oraz towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających przez niego przewożonych. Informacje te powinny być udostępniane za pomocą SafeSeaNet i powinno się zwracać o ich udzielenie tylko ze względu na bezpieczeństwo morskie lub bezpieczeństwo lub ochronę środowiska morskiego. W związku z tym istotne jest aby Komisja zbadała ewentualne problemy dotyczące bezpieczeństwa sieci i informacji.
- (9) Dyrektywa 2002/59/WE przewiduje przyjęcie przez państwa członkowskie szczególnych środków w odniesieniu do statków mogących stwarzać potencjalne zagrożenie ze względu na ich funkcjonowanie lub stan. Z tego tytułu pożądane jest dodanie do wykazu tych statków takich, które nie mają satysfakcjonującej ochrony ubezpieczeniowej lub innych gwarancji finansowych lub które zostały zgłoszone przez pilotów lub władze portowe jako ujawniające nieprawidłowości mogące zmniejszyć bezpieczeństwo żeglugi lub stworzyć zagrożenie dla środowiska naturalnego.
- (10) Zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE niezbędne wydaje się, w odniesieniu do zagrożeń wynikających z wyjątkowo złych warunków pogodowych, uwzględnienie potencjalnych niebezpieczeństw dla żeglugi spowodowanych tworzeniem się lodu. W związku z tym, w przypadku gdy właściwa władza wyznaczona przez państwo członkowskie uzna, w oparciu o prognozy w zakresie tworzenia się lodu, dostarczone przez specjalne służby meteorologiczne, że warunki żeglugowe stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa życia ludzkiego lub stanowią poważne zagrożenie spowodowania zanieczyszczenia, powinna poinformować o tym kapitanów

statków obecnych na obszarze podlegającym jego właściwości lub zamierzających wejść do portu lub portów lub wyjść z portu lub portów, położonych w takim obszarze. Dana władza powinna móc podjąć wszelkie odpowiednie kroki w celu zapewnienia bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu i ochrony środowiska. Państwa członkowskie powinny mieć również możliwość zweryfikowania, czy statek spełnia wymogi dotyczące wytrzymałości i mocy, proporcjonalne do sytuacji lodowej na danym obszarze.

- (11) Dyrektywa 2002/59/WE przewiduje, że państwa członkowskie mają sporządzić plany przyjmowania, gdy wymaga tego sytuacja, zagrożonych statków w swoich portach lub w innym chronionym miejscu w jak najlepszych warunkach, w celu ograniczenia następstw wypadków na morzu. Jednakże biorąc pod uwagę wytyczne w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy, stanowiące załącznik do rezolucji A.949(23) Międzynarodowej Organizacji Morskiej z dnia 13 grudnia 2003 r. („rezolucja IMO A.949(23)”), które zostały przyjęte po przyjęciu dyrektywy 2002/59/WE i odnoszą się bardziej do statków potrzebujących pomocy niż do statków zagrożonych, należy odpowiednio zmienić tę dyrektywę. Niniejsza dyrektywa nie narusza zasad mających zastosowanie do akcji ratowniczych takich jak te, które zostały określone w Międzynarodowej konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, w przypadku gdy zagrożone jest życie ludzkie.
- (12) W celu zajęcia się statkami potrzebującymi pomocy, o której mowa w rezolucji IMO A.949(23), należy wyznaczyć właściwą władzę lub władze w celu podejmowania decyzji mających na celu zmniejszenie ryzyka dla bezpieczeństwa morskiego, bezpieczeństwa życia ludzkiego oraz środowiska.
- (13) Na podstawie rezolucji IMO A.949(23) oraz w następstwie prac prowadzonych wspólnie przez Komisję, Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego („Agencja”) i państwa członkowskie, konieczne jest określenie podstawowych przepisów, które powinny zawierać plany przyjmowania statków potrzebujących pomocy w celu zapewnienia zharmonizowanego i skutecznego wdrażania tego środka oraz wyjaśnienia zakresu obowiązków państw członkowskich.
- (14) Rezolucja IMO A.949(23) ma stanowić podstawę wszelkich planów opracowywanych przez państwa członkowskie w celu skutecznego reagowania na zagrożenia stwarzane przez statki potrzebujące pomocy. Jednak oceniając ryzyko związane z takimi zagrożeniami, państwa członkowskie mogą, z uwagi na szczególne okoliczności, uwzględnić inne czynniki, takie jak wykorzystanie wody morskiej do produkcji wody pitnej oraz wytwarzanie energii elektrycznej.

- (15) Marynarze uznani zostali za szczególną kategorię pracowników oraz, z uwagi na globalny charakter przemysłu morskiego i różne jurysdykcje, z jakimi mogą się zetknąć, potrzebują oni szczególnego rodzaju ochrony, szczególnie w odniesieniu do kontaktów z władzami publicznymi. Mając na względzie większe bezpieczeństwo morskie, marynarze powinni móc korzystać ze sprawiedliwego traktowania w razie wypadku na morzu. Prawa człowieka i godność marynarzy powinny być chronione w każdej chwili, a wszystkie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa powinny być prowadzone w sposób sprawiedliwy i szybki. W tym celu państwa członkowskie powinny, zgodnie ze swoimi przepisami krajowymi, w większym stopniu uwzględniać odnośne postanowienia wytycznych IMO w sprawie sprawiedliwego traktowania marynarzy w razie wypadku na morzu.
- (16) W przypadku gdy statek potrzebuje pomocy, może zaistnieć konieczność podjęcia decyzji dotyczącej przyjęcia tego statku w miejscu schronienia. Jest to szczególnie ważne w przypadku sytuacji, która może doprowadzić do utraty statku lub zagrożenia środowiskowego lub nawigacyjnego. W takim przypadku konieczne jest, aby możliwe było zwrócenie się do władzy w państwie członkowskim, w zależności od wewnętrznej struktury tego państwa członkowskiego, dysponującego wymaganą wiedzą fachową i uprawnieniami do podejmowania niezależnych decyzji w odniesieniu do przyjmowania statków w miejscu schronienia. Ważne jest również, aby decyzja została podjęta po dokonaniu wstępnej oceny sytuacji na podstawie informacji zawartej w odpowiednim planie przyjmowania statków w miejscu schronienia. Pożądane jest, aby właściwe władze miały charakter stały.
- (17) Plany przyjmowania statków potrzebujących pomocy powinny dokładnie opisywać łańcuch decyzyjny w odniesieniu do powiadamiania o omawianych sytuacjach i odpowiedniego reagowania. Należy dokładnie określić odnośne władze i ich uprawnienia, jak również środki komunikacji pomiędzy zaangażowanymi stronami. Mające zastosowanie procedury powinny zapewniać możliwość szybkiego podjęcia odpowiedniej decyzji na podstawie specjalistycznej wiedzy fachowej na temat problematyki morskiej i adekwatnych informacji dostępnych właściwej władzy.
- (18) Porty, które przyjmują statek potrzebujący pomocy, powinny móc korzystać z szybkiego zwrotu kosztów i wypłaty odszkodowania za wszelkie szkody wynikłe z tej akcji. W tym celu ważne jest, aby były stosowane międzynarodowe konwencje. Państwa członkowskie powinny dążyć do ustanowienia ram prawnych zgodnie z którymi mogłyby, w wyjątkowych okolicznościach i zgodnie z prawem wspólnotowym, dokonać zwrotu kosztów lub wypłaty odszkodowania portowi lub innemu podmiotowi, za szkody wynikłe z przyjęcia statku. Ponadto Komisja powinna zbadać istniejące w ramach państw członkowskich mechanizmy wypłaty odszkodowania za ewentualne szkody poniesione przez port lub władzę oraz powinna, na podstawie tego badania, przedstawić opcje różnych polityk i dokonać ich oceny.
- (19) Przy sporządzaniu planów państwa członkowskie powinny gromadzić informacje na temat potencjalnych miejsc schronienia na wybrzeżu, aby umożliwić właściwej władzy, w przypadku wypadku lub incydentu na morzu, jasne i szybkie określenie najbardziej odpowiednich obszarów przyjęcia statków potrzebujących pomocy. Informacje te powinny zawierać opis określonych cech charakterystycznych rozważanych miejsc oraz dostępnego wyposażenia i urządzeń, tak aby ułatwić przyjmowanie statków potrzebujących pomocy lub zajęcie się następstwami wypadku lub zanieczyszczenia.
- (20) Ważna jest odpowiednia publikacja wykazu właściwych władz odpowiedzialnych za podejmowanie decyzji o przyjęciu statku w miejscu schronienia oraz wykazu organów odpowiedzialnych za otrzymywanie zgłoszeń alarmowych i postępowanie z nimi. Dostęp do stosownych informacji może okazać się przydatny również dla stron zaangażowanych w operacje pomocy na morzu, w tym dla firm oferujących pomoc i firm holowniczych oraz władz sąsiadujących państw członkowskich, których z dużym prawdopodobieństwem może dotyczyć sytuacja zagrożenia na morzu.
- (21) Brak ubezpieczenia finansowego nie zwalnia państwa członkowskiego z obowiązku dokonania wstępnej oceny i podjęcia decyzji w sprawie przyjęcia statku w miejscu schronienia. Mimo, że właściwe władze mogą zweryfikować, czy statek jest objęty ubezpieczeniem lub innym skutecznym sposobem zabezpieczenia finansowego umożliwiających stosowny zwrot kosztów i wypłatę odszkodowania za szkody związane z przyjęciem statku w miejscu schronienia, żądanie udzielenia tych informacji nie może opóźnić akcji ratunkowej.
- (22) Szczególną funkcją środków monitorowania ruchu statków i wyznaczania tras statkom jest umożliwianie państwu członkowskim uzyskiwanie faktycznej wiedzy o statkach korzystających z wód podlegających ich jurysdykcji, dzięki czemu w razie konieczności będą w stanie podejmować skuteczniejsze działania przeciw potencjalnym zagrożeniom. Dzielenie się zgromadzonymi informacjami poprawia ich jakość i ułatwia ich przetwarzanie.
- (23) Zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE państwa członkowskie i Komisja osiągnęły znaczny postęp w kierunku harmonizacji elektronicznej wymiany danych, w szczególności w odniesieniu do transportu towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających. SafeSeaNet, opracowywany od 2002 r., powinien zostać teraz ustanowiony jako sieć źródłowa na poziomie Wspólnoty. Celem SafeSeaNet powinno być zmniejszenie obciążeń administracyjnych oraz kosztów obciążających przemysł i państwa członkowskie. Jego celem powinno być również, w stosownych przypadkach, ułatwienie jednolitego wdrażania międzynarodowych zasad sprawozdawczych i zasad powiadamiania.

- (24) Postęp dokonany w dziedzinie nowych technologii, a zwłaszcza w zakresie ich zastosowań kosmicznych, takich jak monitorowanie statków poprzez oznakowanie, systemy obrazowania czy też globalny system nawigacji satelitarnej (GNSS), umożliwia dzisiaj rozszerzenie monitorowania ruchu statków na otwarte morze i tym samym zapewnienie lepszego działania systemu na wodach europejskich, w tym poprzez systemy identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu (Long-range Identification and Tracking – LRIT). Jeżeli te narzędzia mają się stać integralną częścią systemu monitorowania i informowania o ruchu statków ustanowionego na mocy dyrektywy 2002/59/WE, niezbędna jest pełna kooperacja w ramach Wspólnoty.
- (25) W celu umożliwienia ograniczenia kosztów i uniknięcia zbędnego umieszczenia sprzętu na pokładach statków żeglujących w obszarach morskich objętych zasięgiem stałych stacji monitorowania AIS, państwa członkowskie i Komisja powinny współpracować w celu określenia wymogów dotyczących umieszczania urządzeń transmitujących informacje LRIT oraz powinny przedkładać IMO wszelkie stosowne środki.
- (26) Publikacja danych AIS i LRIT transmitowanych przez statki nie powinna powodować zagrożenia dla bezpieczeństwa lub ochrony środowiska.
- (27) W celu zagwarantowania jak najlepszego wykorzystania – zharmonizowanych na poziomie Wspólnoty – informacji zgromadzonych na mocy dyrektywy 2002/59/WE dotyczących bezpieczeństwa morskiego Komisja powinna mieć możliwość, w razie konieczności, przetwarzania i korzystania z tych informacji oraz udostępniania ich władzom wyznaczonym przez państwa członkowskie.
- (28) W tym kontekście opracowanie systemu „Equasis” wykazało, jak ważne jest propagowanie kultury „bezpiecznych mórz”, w szczególności wśród podmiotów zajmujących się transportem morskim. Komisja powinna móc przyczynić się do rozpowszechniania, w szczególności poprzez ten system, wszelkich informacji związanych z bezpieczeństwem morskim.
- (29) Rozporządzenie (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiające Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) ⁽¹⁾ centralizuje zadania komitetów ustanowionych na mocy odpowiedniego prawodawstwa Wspólnoty w sprawie bezpieczeństwa morskiego, zapobiegania zanieczyszczeniu przez statki i ochrony warunków życia i pracy na pokładzie. Obecnie działający komitet powinien zatem zostać zastąpiony przez COSS.
- (30) Należy również uwzględnić poprawki do odnośnych instrumentów międzynarodowych.
- (31) Środki niezbędne do wdrożenia niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą procedury wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽²⁾.
- (32) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia do zmiany dyrektywy 2002/59/WE w celu zastosowania kolejnych zmian do międzynarodowych konwencji, protokołów, kodów i rezolucji z nią związanych. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne tej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie nowymi elementami innymi niż istotne, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (33) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1406/2002 z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającego Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego ⁽³⁾ Agencja zapewnia Komisji i państwom członkowskim konieczne wsparcie we wdrażaniu dyrektywy 2002/59/WE.
- (34) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽⁴⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, dla ich własnych celów i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelacje pomiędzy niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do wiadomości publicznej.
- (35) Dyrektywa 2002/59/WE powinna zatem zostać odpowiednio zmieniona,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany

W dyrektywie 2002/59/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„O ile nie wskazano inaczej, niniejszej dyrektywy nie stosuje się do:”;

⁽²⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, s. 1.

⁽¹⁾ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.

b) litera c) otrzymuje brzmienie:

„c) zbiorniki na statku o nośności poniżej 1 000 ton brutto oraz zasobów statku i wyposażenia do użytku na pokładzie wszystkich statków.”;

2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) w lit. a) wprowadza się następujące zmiany:

(i) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Odpowiednie dokumenty międzynarodowe» oznaczają następujące dokumenty w ich aktualnym brzmieniu.”;

(ii) dodaje się tiret w brzmieniu:

— »rezolucja IMO A.917(22)« oznacza rezolucję Międzynarodowej Organizacji Morskiej 917(22) zatytułowaną »Wytyczne użytkowania na statkach systemu automatycznej identyfikacji statków (AIS)«, zmienioną rezolucją IMO A.956(23),

— »rezolucja IMO A.949(23)« oznacza rezolucję 949(23) Międzynarodowej Organizacji Morskiej zatytułowaną »Wytyczne w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy«,

— »rezolucja IMO A.950(23)« oznacza rezolucję 950(23) Międzynarodowej Organizacji Morskiej zatytułowaną »Służby asysty morskiej (MAS)«,

— »wytyczne IMO dotyczące sprawiedliwego traktowania marynarzy w przypadku wypadku morskiego« oznaczają wytyczne stanowiące załącznik do rezolucji LEG. 3(91) Komitetu Prawnego IMO z dnia 27 kwietnia 2006 r. zatwierdzonego przez Radę Administracyjną MOP na swojej 296 sesji w dniach 12–16 czerwca 2006 r.”;

b) litera k) otrzymuje brzmienie:

„k) »właściwe władze« oznaczają władze i organizacje wyznaczone przez państwa członkowskie do wykonywania zadań zgodnie z niniejszą dyrektywą.”;

c) dodaje się litery w brzmieniu:

„s) »SafeSeaNet« oznacza wspólnotowy system wymiany informacji morskiej opracowany przez Komisję we współpracy z państwami członkowskimi w celu zapewnienia wdrożenia prawodawstwa wspólnotowego;

t) »linia regularna« oznacza rejsy zorganizowane w sposób zapewniający połączenie pomiędzy dwoma lub więcej portami, zgodnie z opublik-

owanym rozkładem jazdy albo odbywających się z taką regularnością lub częstotliwością, która pozwala rozpoznać ich cykliczny charakter;

u) »statek rybacki« oznacza każdy statek posiadający wyposażenie do komercyjnej eksploatacji żywych zasobów wodnych;

v) »statek potrzebujący pomocy« oznacza, bez uszczerbku dla postanowień konwencji SAR dotyczącej ratowania osób, statek znajdujący się w sytuacji, która może doprowadzić do jego utraty lub powstania zagrożenia dla środowiska lub zagrożenia nawigacji;

w) »LRIT« oznacza system identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu zgodnie z prawidłem SOLAS V/19-1.”;

3) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 6a

Stosowanie systemów automatycznej identyfikacji statków (AIS) przez statki rybackie

Każdy statek rybacki, którego długość całkowita przekracza 15 metrów i pływający pod banderą państwa członkowskiego oraz zarejestrowany we Wspólnocie lub prowadzący działalność na wodach wewnętrznych lub na morzu terytorialnym państwa członkowskiego, lub też prowadzący wyładunek połowu w porcie należącym do państwa członkowskiego, zostaje wyposażony, zgodnie z harmonogramem zamieszczonym w załączniku II część I pkt 3, w AIS (klasa A) spełniający normy eksploatacyjne określone przez IMO.

Statki rybackie wyposażone w AIS utrzymują system w działaniu ciągłym. W wyjątkowych okolicznościach AIS może zostać wyłączony, gdy kapitan uzna, że jest to konieczne dla bezpieczeństwa lub ochrony jego statku.

Artykuł 6b

Wykorzystanie systemów identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu (LRIT)

1. Statki, do których stosuje się prawidło SOLAS V/19-1 oraz normy eksploatacyjne i wymogi funkcjonalne przyjęte przez IMO, mają na pokładzie sprzęt LIRT zgodny z tym prawidłem w razie zawinięcia do portu państwa członkowskiego.

Państwa członkowskie i Komisja współpracują ze sobą w celu określenia wymogów dotyczących umieszczenia sprzętu transmitującego informacje LIRT na pokładzie statków pływających na wodach będących w zasięgu stałych stacji AIS państw członkowskich i przedkładają IMO wszelkie stosowne środki.

2. Komisja współpracuje z państwami członkowskimi w celu ustanowienia Europejskiego Centrum Danych LRIT, którego zadaniem będzie przetwarzanie informacji dotyczących identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu.”;

4) artykuł 12 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 12

Wymogi informacyjne dotyczące transportu towarów niebezpiecznych

1. Nie przedstawia się do przewozu ani nie zabiera na pokład żadnego statku, niezależnie od jego wielkości, w porcie państwa członkowskiego towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających, chyba że kapitanowi lub operatorowi, przed załadunkiem towarów na pokład, dostarczono deklarację zawierającą następujące informacje:

a) informacje wymienione w pkt 2 załącznika I;

b) dla substancji określonych w załączniku I Konwencji MARPOL – kartę danych dotyczących bezpieczeństwa z wyszczególnieniem fizykochemicznych właściwości produktów, w tym, w stosownych przypadkach, ich lepkości wyrażonej w cSt w temp. 50 °C oraz gęstości w temp. 15 °C oraz inne dane zawarte w karcie danych dotyczących bezpieczeństwa zgodnie z rezolucją IMO MSC.150(77);

c) numery alarmowe załadowcy lub innej osoby lub władzy będących w posiadaniu informacji dotyczących fizykochemicznych właściwości produktów oraz określających działania, jakie należy podjąć w nagłym wypadku.

2. Statki przybywające z portów spoza Wspólnoty i kierujące się do portu państwa członkowskiego, które przewożą na pokładzie niebezpieczne lub zanieczyszczające towary, muszą posiadać deklarację sporządzoną przez załadowcę, zawierającą informacje wymagane zgodnie z ust. 1 lit. a), b) i c).

3. Załadowca ma obowiązek i odpowiedzialność dostarczenia kapitanowi lub operatorowi takiej deklaracji oraz zapewnienia, aby ładunek przedstawiony do przewozu dokładnie odpowiadał ładunkowi zgłoszonemu zgodnie z ust. 1.”;

5) w art. 14 ust. 2 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) na wniosek, przy wykorzystaniu SafeSeaNet oraz jeżeli jest to konieczne ze względów bezpieczeństwa morskiego lub ochrony środowiska morskiego, państwa członkowskie mają możliwość niezwłocznego wysy-

łania informacji o statku oraz o niebezpiecznych lub zanieczyszczających towarach na pokładzie do właściwych krajowych i lokalnych władz innego państwa członkowskiego.”;

6) artykuł 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

Wyłączenia

1. Państwa członkowskie mogą wyłączać przewozy wykonywane regularnie między portami znajdującymi się na ich terytorium z wymogów art. 4 i 13, z zastrzeżeniem spełnienia następujących warunków:

a) przedsiębiorstwo wykonujące te regularne przewozy prowadzi i stale uaktualnia wykaz statków, których to dotyczy, oraz przekazuje ten wykaz właściwej władzy;

b) dla każdej odbywanej podróży informacje wymienione odpowiednio w części 1 lub 3 załącznika I udostępnia się na żądanie właściwej władzy. Przedsiębiorstwo ustanawia wewnętrzny system zapewniający całodobowe przekazywanie takich informacji w formie elektronicznej, niezwłocznie po wystąpieniu właściwej władzy z żądaniem, zgodnie z, odpowiednio, art. 4 ust. 1 lub art. 13 ust. 4;

c) port przeznaczenia lub właściwa władza są powiadamiane, zgodnie z, odpowiednio, art. 4 lub art. 13, o wszelkiej rozbieżności w stosunku do planowanej godziny przybycia do portu przeznaczenia lub do stacji pilotowej równej lub przekraczającej trzy godziny;

d) wyłączenia przyznawane są wyłącznie poszczególnym statkom w odniesieniu do specyficznych przewozów.

Dla celów akapitu pierwszego przewozy nie są uważane za regularne przewozy, chyba że zamierza się je wykonywać przez okres nie krótszy niż jeden miesiąc;

Wyłączenia z wymogów art. 4 i 13 ograniczone są do podróży, których przewidywany czas trwania nie przekracza 12 godzin.

2. W przypadku gdy regularne przewozy międzynarodowe wykonywane są między dwoma lub więcej państwami, z których przynajmniej jedno jest państwem członkowskim, każde z zainteresowanych państw członkowskich może zwrócić się do innych państw członkowskich o przyznanie wyłączenia dla takich przewozów. Wszystkie zainteresowane państwa członkowskie, w tym również zainteresowane państwa nadbrzeżne, współpracują w przyznawaniu wyłączeń takim przewozom, zgodnie z warunkami określonymi w ust. 1.

3. Państwa członkowskie okresowo sprawdzają, czy warunki określone w ust. 1 i 2 są spełnione. W przypadku gdy przynajmniej jeden z tych warunków nie jest spełniany, państwa członkowskie niezwłocznie cofają przywilej wyłączenia przyznany zainteresowanemu przedsiębiorstwu.

4. Państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz przedsiębiorstw, którym przyznano wyłączenia na mocy niniejszego artykułu, a także każdą aktualizację tego wykazu.”;

7) w art. 16 ust. 1 dodaje się litery w brzmieniu:

„d) statki, które nie dopełniły zgłoszenia lub które nie posiadają zaświadczenia o ubezpieczeniu lub gwarancji finansowych na mocy jakiegokolwiek wspólnotowego aktu prawnego i zasad międzynarodowych;

e) statki, które zostały zgłoszone przez pilotów lub władze portowe jako statki, ujawniające nieprawidłowości mogące zmniejszyć bezpieczeństwo ich żeglugi lub powodować zagrożenie dla środowiska.”;

8) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 18a

Działania podejmowane w przypadku zagrożenia spowodowanego obecnością lodu

1. W sytuacjach, w których właściwe władze uznają, biorąc pod uwagę sytuację lodową, że istnieje poważne zagrożenie bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu lub zagrożenie dla ochrony ich obszarów żeglugi lub stref przybrzeżnych, lub obszarów żeglugi lub stref przybrzeżnych innych państw:

a) przekazują kapitanowi statku znajdującego się na obszarze ich właściwości lub zamierzającego wejść do jednego z ich portów lub z niego wyjść odpowiednie informacje o sytuacji lodowej, zalecanych trasach i działaniach lodołamaczy na obszarze ich właściwości;

b) mogą żądać, bez uszczerbku dla obowiązku udzielenia pomocy statkom potrzebującym pomocy oraz dla innych obowiązków wynikających z odpowiednich zasad międzynarodowych, aby statki znajdujące się w danym obszarze i zamierzające wejść do portu lub terminalu lub z nich wyjść albo opuścić kotwicowisko,

udokumentowały, że spełniają wymogi dotyczące wytrzymałości i mocy odpowiadające sytuacji lodowej w danym obszarze.

2. Środki podejmowane zgodnie z ust. 1 opierają się, w odniesieniu do danych dotyczących sytuacji lodowej, na prognozach pogody i sytuacji lodowej dostarczonych przez wykwalifikowane służby meteorologiczne uznane przez państwo członkowskie.”;

9) w art. 19 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 dodaje się akapit w brzmieniu:

„W tym celu przekazują oni na żądanie właściwym władzom krajowym informacje, o których mowa w art. 12.”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4. Zgodnie ze swoim prawem krajowym państwa członkowskie uwzględniają odnośnie postanowienia wytycznych IMO w sprawie sprawiedliwego traktowania marynarzy w razie wypadków morskich na wodach podlegających ich jurysdykcji.”;

10) artykuł 20 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 20

Właściwe władze w zakresie przyjmowania statków potrzebujących pomocy

1. Państwa członkowskie wyznaczają co najmniej jedną właściwą władzę, dysponującą wymaganą wiedzą fachową i uprawnieniami do samodzielnego podejmowania decyzji w odniesieniu do przyjmowania statków potrzebujących pomocy.

2. Władza lub władze, o których mowa w ust. 1, mogą w razie potrzeby oraz w szczególności w wypadku zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska podjąć wszelkie środki umieszczone w wykazie określonym w załączniku IV, który nie jest wyczerpujący.

3. Władza lub władze, o których mowa w ust. 1, spotykają się regularnie w celu wymiany wiedzy fachowej oraz udoskonalania środków podjętych zgodnie z niniejszym artykułem. Mogą one spotykać się w każdym czasie z uwagi na szczególne okoliczności.”;

11) Dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 20a

Plany przyjmowania statków potrzebujących pomocy

1. Państwa członkowskie opracowują plany przyjmowania statków w celu reagowania na zagrożenia wywołane przez statki potrzebujące pomocy na wodach podlegających ich jurysdykcji, w tym, w stosownych przypadkach, na zagrożenia dla życia ludzkiego i środowiska. Władza lub władze, o których mowa w art. 20 ust. 1, uczestniczą w opracowywaniu i wykonywaniu tych planów.

2. Plany, o których mowa w ust. 1, są opracowywane po konsultacji z zainteresowanymi stronami na podstawie rezolucji IMO nr A.949(23) i A.950(23), i zawierają co najmniej:

- a) dane władzy lub władz odpowiedzialnych za przyjmowanie i reagowanie w przypadku zgłoszeń alarmowych;
 - b) dane władzy właściwej do dokonania oceny sytuacji i podjęcia decyzji o udzieleniu lub odmowie przyjęcia statku potrzebującego pomocy;
 - c) informacje na temat linii brzegowej państw członkowskich i wszystkie elementy ułatwiające uprzednią ocenę oraz szybkie podjęcie decyzji dotyczącej miejsca schronienia statku potrzebującego pomocy, wraz z opisem czynników środowiskowych, gospodarczych i społecznych oraz warunków naturalnych;
 - d) procedury oceny dotyczące udzielenia lub odmowy przyjęcia statku potrzebującego pomocy w miejscu schronienia;
 - e) stosowne zasoby i urzędnicy służące do udzielania pomocy, ratowania i zapobiegania zanieczyszczeniom;
 - f) procedury dotyczące międzynarodowych mechanizmów koordynacji i podejmowania decyzji;
 - g) procedury dotyczące gwarancji finansowych i odpowiedzialności ustanowione w odniesieniu do statków przyjmowanych w miejscu schronienia.
3. Państwa członkowskie publikują nazwę i adres kontaktowy władzy lub władz, o których mowa w art. 20 ust. 1, jak również władz wyznaczonych do przyjmowania i reagowania w przypadku zgłoszeń alarmowych.

Państwa członkowskie przekazują sąsiednim państwom członkowskim, na ich żądanie, stosowne informacje dotyczące takich planów.

W ramach wdrażania procedur przewidzianych w planach przyjmowania statków potrzebujących pomocy, państwa członkowskie zapewniają, aby stosowne informacje były udostępniane stronom uczestniczącym w operacjach.

Na życzenie państw członkowskich, otrzymujący informacje zgodnie z akapitem drugim i trzecim są zobowiązani do zachowania poufności.

4. Państwa członkowskie informują Komisję do dnia 30 listopada 2010 o środkach przyjętych w ramach stosowania niniejszego artykułu.

Artykuł 20b

Decyzja w sprawie przyjęcia statku

Władza lub władze, o których mowa w art. 20 ust. 1, podejmują decyzję w sprawie przyjęcia statku w miejscu schronienia po dokonaniu uprzedniej oceny sytuacji w oparciu o plan, o którym mowa w art. 20a. Władza lub władze zapewniają, że statki są przyjmowane w miejscu schronienia, jeżeli uznają one że udzielenie schronienia jest najlepszym rozwiązaniem dla celów ochrony życia ludzkiego lub środowiska.

Artykuł 20c

Bezpieczeństwo finansowe i odszkodowanie

1. Brak certyfikatu ubezpieczeniowego w rozumieniu art. 6 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia właścicieli statków z tytułu roszczeń za szkody spowodowane na morzu (*) nie zwalnia państwa członkowskiego z oceny wstępnej oraz podjęcia decyzji, o której mowa w art. 20b, oraz nie jest uważany za powód sam w sobie wystarczający dla odmowy przez państwo członkowskie przyjęcia statku w miejscu schronienia.

2. Bez uszczerbku dla ust. 1, przyjmując zagrożony statek w miejscu schronienia, państwo członkowskie może wymagać od operatora, agenta lub kapitana statku przedstawienia certyfikatu ubezpieczenia w rozumieniu art. 6 dyrektywy 2009/20/WE. Wymaganie certyfikatu nie prowadzi do opóźnienia w przyjęciu statku potrzebującego pomocy.

*Artykuł 20d***Badanie przez Komisję**

Komisja bada istniejące w państwach członkowskich mechanizmy wypłaty odszkodowania za szkody poniesione przez port lub inny podmiot w wyniku decyzji podjętej zgodnie z art. 20 ust. 1. Na podstawie tego badania Komisja przedstawia opcje różnych polityk i dokonuje jej oceny. Komisja do dnia 31 grudnia 2011 r. składa sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie w sprawie wyników badania.

(*) Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 128”;

12) dodaje się artykuł w brzmieniu:

*„Artykuł 22a***SafeSeaNet**

1. Państwa członkowskie ustanawiają systemy zarządzania informacjami morskimi na szczeblu krajowym lub lokalnym w celu przetwarzania informacji, o których mowa w niniejszej dyrektywie.

2. Systemy utworzone zgodnie z ust. 1 umożliwiają operacyjne wykorzystywanie zebranych informacji i spełniają, w szczególności, warunki określone w art. 14.

3. W celu zagwarantowania skutecznej wymiany informacji, o których mowa w niniejszej dyrektywie, państwa członkowskie zapewniają, aby krajowe lub lokalne systemy utworzone w celu gromadzenia, przetwarzania i przechowywania informacji mogły być wzajemnie połączone z SafeSeaNet. Komisja zapewnia działanie SafeSeaNet przez całą dobę. Opis i zasady SafeSeaNet ustanowione są w załączniku III.

4. Bez uszczerbku dla ust. 3, działając w ramach porozumień wewnątrzspółnotowych lub w ramach transgranicznych projektów międzyregionalnych lub transnarodowych w ramach Wspólnoty, państwa członkowskie zapewniają, aby systemy informacji lub sieci informacyjne funkcjonowały zgodnie z wymogami niniejszej dyrektywy oraz były kompatybilne i połączone z SafeSeaNet.”;

13) w art. 23 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) rozszerzanie zasięgu wspólnotowego systemu monitorowania i informacji o ruchu statków lub jego uaktualnianie w celu ulepszenia rozpoznawania i monitorowania statków, z uwzględnieniem

postępów dokonanych w dziedzinie technologii informatycznych i komunikacyjnych. W tym celu państwa członkowskie i Komisja podejmują wspólne działanie dla ustanowienia, w niezbędnych przypadkach, obowiązkowych systemów zgłaszania, obowiązkowych morskich służb ruchu oraz odpowiednich systemów tras przepływu statków w celu przedłożenia ich IMO do zatwierdzenia. Współpracują również, w ramach właściwych organizacji regionalnych lub międzynarodowych, nad rozwojem systemów identyfikacji i śledzenia dalekiego zasięgu.”;

b) dodaje się literę w brzmieniu:

„e) zapewnienie połączeń i współdziałania krajowych systemów stosowanych do zarządzania informacjami, o których mowa w załączniku I, oraz rozwijanie i uaktualnianie systemu SafeSeaNet.”;

14) dodaje się artykuł w brzmieniu:

*„Artykuł 23a***Przetwarzanie informacji dotyczących bezpieczeństwa morskiego i zarządzanie nimi**

1. W zależności od potrzeb Komisja zapewnia przetwarzanie, wykorzystywanie i rozpowszechnianie wśród wyznaczonych przez państwa członkowskie władz informacji gromadzonych na mocy niniejszej dyrektywy.

2. W odpowiednich przypadkach Komisja przyczynia się do rozwoju i funkcjonowania systemów gromadzenia i rozpowszechniania danych dotyczących bezpieczeństwa morskiego, w szczególności za pośrednictwem systemu »Equasis« lub innego równoważnego systemu o charakterze publicznym.”;

15) artykuł 24 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 24***Poufność informacji**

1. Państwa członkowskie, zgodnie z przepisami wspólnotowymi lub krajowymi, podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia poufności informacji przekazywanych im zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz używają tych informacji jedynie zgodnie z niniejszą dyrektywą.

2. Komisja bada ewentualne problemy dotyczące bezpieczeństwa sieci i informacji oraz proponuje stosowne zmiany do załącznika III w celu poprawy bezpieczeństwa sieci.”;

16) artykuły 27 i 28 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 27

Zmiany

1. Odniesienia do instrumentów wspólnotowych i instrumentów IMO w niniejszej dyrektywie, definicje określone w jej art. 3 oraz załączniki do niej mogą zostać zmienione w celu dostosowania ich do przepisów prawa wspólnotowego i międzynarodowego, które zostały przyjęte lub zmienione lub które weszły w życie, w zakresie, w jakim takie zmiany nie rozszerzają zakresu niniejszej dyrektywy.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 28 ust. 2.

2. Załączniki I, III i IV mogą zostać zmienione w świetle doświadczenia zdobytego w związku z niniejszą dyrektywą, w zakresie, w jakim takie zmiany nie rozszerzają jej zakresu.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 28 ust. 2.

Artykuł 28

Procedura komitetowa

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) ustanowiony na mocy rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (*).

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

(*) Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.”;

17) w pkt 4 załącznika I tiret X otrzymuje brzmienie:

„— X. informacje różne:

— właściwości i szacunkowa ilość paliwa w zbiornikach dla statków o nośności powyżej 1 000 ton brutto,

— status nawigacyjny.”;

18) w pkt I załącznika II dodaje się punkt w brzmieniu:

„3. Statki rybackie

Statki rybackie o długości całkowitej przekraczającej 15 metrów podlegają wymaganiom dotyczącym wyposażenia określonym w art. 6a zgodnie z następującym harmonogramem:

— statki rybackie o długości całkowitej wynoszącej 24 metry lub więcej, ale mniejszej niż 45 metrów: nie później niż dnia 31 maja 2012 r.,

— statki rybackie o długości całkowitej wynoszącej 18 metrów lub więcej, ale mniejszej niż 24 metry: nie później niż dnia 31 maja 2013 r.,

— statki rybackie o długości całkowitej przekraczającej 15 metrów, ale mniejszej niż 18 metrów: nie później niż dnia 31 maja 2014 r.

Do nowo wybudowanych statków rybackich o długości całkowitej przekraczającej 15 metrów wymóg dotyczący wyposażenia określony w art. 6a stosuje się od dnia 30 listopada 2010 r.”;

19) załącznik III zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do 30 listopada 2010 r. Niezwłocznie przekazują Komisji teksty tych przepisów.

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

2. Państwa członkowskie przedstawiają Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego, które przyjmują w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Wejście w życie

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

*Artykuł 4***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 23 kwietnia 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

H.-G. PÖTTERING

Przewodniczący

W imieniu Rady

P. NEČAS

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK III

WIADOMOŚCI ELEKTRONICZNE ORAZ SAFESEANET

1. **Zasady ogólne i struktura**

Wspólnotowy system wymiany informacji istotnych dla bezpieczeństwa morskiego, SafeSeaNet, umożliwia otrzymywanie, przechowywanie, odzyskiwanie oraz wymianę informacji związanych z bezpieczeństwem morskim, bezpieczeństwem portów i bezpieczeństwem na morzu, ochroną środowiska morskiego oraz skutecznością ruchu morskiego i transportu morskiego.

SafeSeaNet jest wyspecjalizowaną siecią stworzoną w celu ułatwienia wymiany danych w formie elektronicznej między państwami członkowskimi oraz w celu dostarczenia Komisji odpowiednich informacji zgodnie z przepisami wspólnotowym. Składa się ona z sieci krajowych systemów SafeSeaNet w państwach członkowskich oraz z centralnego systemu SafeSeaNet, działającego jako punkt węzłowy.

Sieć SafeSeaNet łączy wszystkie krajowe systemy SafeSeaNet i obejmuje centralny system SafeSeaNet.

2. **Zarządzanie siecią SafeSeaNet, jej działalność, rozwój i utrzymywanie**2.1. *Zakres obowiązków*2.1.1. *Krajowe systemy SafeSeaNet*

Państwa członkowskie tworzą i utrzymują krajowe systemy SafeSeaNet, które umożliwiają wymianę danych morskich między użytkownikami i którymi kieruje właściwa władza krajowa.

Właściwa władza krajowa odpowiedzialna jest za zarządzanie systemem krajowym, które obejmuje krajową koordynację między użytkownikami danych i dostawców danych, jak również zapewnienie, aby wyznaczone zostały UN LOCODES oraz aby stworzona i utrzymywana była niezbędna krajowa infrastruktura informatyczna i procedury opisane w dokumencie dotyczącym interfejsu i kontroli funkcjonalności, o którym mowa w pkt 2.3.

Krajowy system SafeSeaNet umożliwia wzajemne połączenia między użytkownikami upoważnionymi przez właściwą władzę krajową oraz może zostać udostępniony określonym podmiotom związanym z transportem morskim (właścicielom statków, agentom, kapitanom, załodowcom i innym), jeżeli zostali oni upoważnieni przez właściwą władzę krajową, w szczególności w celu ułatwienia składania sprawozdań w formie elektronicznej zgodnie z przepisami wspólnotowymi.

2.1.2. *Centralny system SafeSeaNet*

Komisja odpowiedzialna jest za zarządzanie na poziomie polityki centralnego systemu SafeSeaNet oraz za nadzór nad systemem SafeSeaNet, we współpracy z państwami członkowskimi, podczas gdy Agencja, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾, we współpracy z państwami członkowskimi i Komisją odpowiedzialna jest za jego wdrożenie techniczne.

Centralny system SafeSeaNet działający jako punkt węzłowy posiada interfejs do wszystkich krajowych systemów SafeSeaNet oraz ustanawia niezbędną infrastrukturę informatyczną oraz procedury opisane w dokumencie dotyczącym interfejsu i kontroli funkcjonalności, o którym mowa w pkt 2.3.

2.2. *Zasady zarządzania*

Komisja ustanawia grupę sterującą wysokiego szczebla, która przyjmuje swój regulamin, złożoną z przedstawicieli państw członkowskich oraz Komisji, w celu:

- wydawania zaleceń w celu poprawy skuteczności i bezpieczeństwa SafeSeaNet,
- dostarczania odpowiednich wskazówek dotyczących rozwoju SafeSeaNet,
- wspierania Komisji w ramach przeglądu funkcjonowania SafeSeaNet,
- zatwierdzenia dokumentu dotyczącego interfejsu i kontroli funkcjonalności, o którym mowa w pkt 2.3 oraz wszelkich jego zmian.

⁽¹⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1.

2.3. Dokument dotyczący interfejsu i kontroli funkcjonalności oraz dokumentacja techniczna SafeSeaNet

Komisja opracowuje i aktualizuje dokument dotyczący interfejsu i kontroli funkcjonalności w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi.

Dokument dotyczący interfejsu i kontroli funkcjonalności opisuje szczegółowo wymogi w zakresie funkcjonowania, procedur mających zastosowanie do elementów krajowych i centralnych SafeSeaNet mających zapewnić zgodność z odpowiednimi przepisami wspólnotowymi.

Dokument dotyczący interfejsu i kontroli funkcjonalności zawiera zasady dotyczące:

- wskázówek w zakresie praw dostępu, dotyczących zarządzania jakością danych,
- specyfikacji bezpieczeństwa dla transmisji i wymiany danych, oraz
- archiwum informacji na poziomie krajowym i centralnym.

Dokument dotyczący interfejsu i kontroli funkcjonalności wskazuje możliwości przechowywania oraz udostępniania informacji dotyczących towarów niebezpiecznych lub powodujących zanieczyszczenia w związku z planowanymi usługami, w odniesieniu do których przyznano wyłączenie zgodnie z art. 15.

Dokumentacja techniczna SafeSeaNet, na przykład standardy dotyczące formatu przekazywania danych, podręczniki użytkownika oraz specyfikacje w zakresie bezpieczeństwa sieci, jest opracowywana i aktualizowana przez Agencję we współpracy z państwami członkowskimi.

3. Wymiana danych za pośrednictwem SafeSeaNet

System opiera się na standardach stosowanych w przemyśle i posiada zdolność współdziałania z systemami publicznymi i prywatnymi wykorzystywanymi do tworzenia, dostarczania lub otrzymywania informacji w ramach SafeSeaNet.

Komisja i Państwa członkowskie współpracują ze sobą w celu zbadania możliwości technicznych i opracowania funkcjonalności umożliwiających aby dostawcy danych, w tym kapitanowie, posiadacze, agenci, operatorzy, załodownicy i odpowiednie władze, musiały przekazywać informacje tylko raz. Państwa członkowskie zapewniają, że przekazane informacje są dostępne w celu ich wykorzystania we wszelkich odpowiednich systemach sprawozdawczych, systemach powiadamiania oraz systemach VTMS.

Wiadomości elektroniczne wymieniane zgodnie z niniejszą dyrektywą i odpowiednimi przepisami wspólnotowymi przekazywane są za pośrednictwem SafeSeaNet. W tym celu państwa członkowskie opracowują i utrzymują niezbędne interfejsy służące transmisji danych za pomocą środków elektronicznych do SafeSeaNet.

W przypadku gdy zasady przyjęte na poziomie międzynarodowym dopuszczają przekazywanie informacji LRIT dotyczących statków krajów trzecich, SafeSeaNet wykorzystuje się do dystrybucji wśród państw członkowskich informacji LRIT otrzymanych zgodnie z art. 6b niniejszej dyrektywy.

4. Bezpieczeństwo i prawa dostępu

Centralny system SafeSeaNet oraz krajowe systemy SafeSeaNet spełniają wymogi niniejszej dyrektywy dotyczące poufności informacji, a także zasad bezpieczeństwa i specyfikacji określonych w dokumencie dotyczącym interfejsu i kontroli funkcjonalności, w szczególności w odniesieniu do praw dostępu.

Państwa członkowskie określają wszystkich użytkowników, którym przyznaje się odpowiednią rolę oraz pakiet praw dostępu zgodnie z dokumentem dotyczącym interfejsu i kontroli funkcjonalności.”

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/18/WE**z dnia 23 kwietnia 2009 r.****ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady****(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 ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu, w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez komitet pojedynczy w dniu 3 lutego 2009 r. ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Należy utrzymać wysoki poziom bezpieczeństwa w transporcie morskim w Europie oraz dołożyć wszelkich starań, aby ograniczyć liczbę wypadków i incydentów morskich.
- (2) Szybkie przeprowadzanie dochodzeń technicznych w sprawach wypadków morskich poprawia bezpieczeństwo morskie, pomaga w zapobieganiu ponownym wypadkom, które powodują utratę życia, utratę statków i zanieczyszczenie środowiska morskiego.

- (3) Parlament Europejski w swojej rezolucji z dnia 21 kwietnia 2004 r. na temat poprawy bezpieczeństwa na morzu ⁽⁴⁾ zalecił Komisji przedstawienie wniosku w sprawie dyrektywy dotyczącej prowadzenia dochodzeń w sprawach wypadków morskich.

- (4) Artykuł 2 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 r. (zwanej dalej „UNCLOS”) ustanawia prawo państw nadbrzeżnych do prowadzenia dochodzeń w sprawie przyczyn wypadków morskich mających miejsce na ich wodach terytorialnych, które mogłyby stanowić zagrożenie dla życia lub środowiska, angażować służby poszukiwawcze i ratunkowe państwa nadbrzeżnego lub w inny sposób dotyczyć tego państwa.

- (5) Artykuł 94 UNCLOS stanowi, że państwo bandery wszczyna dochodzenie w sprawie określonych wypadków lub incydentów związanych z żeglugą na pełnym morzu prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowaną osobę lub osoby lub przed taką osobą lub osobami.

- (6) Prawidło I/21 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z dnia 1 listopada 1974 r. (zwanej dalej „SOLAS 74”), Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych z dnia 5 kwietnia 1966 r. oraz Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z dnia 2 listopada 1973 r. nakładają na państwa bandery obowiązek prowadzenia dochodzeń w sprawach wypadków oraz powiadamiania Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) o ich wynikach.

- (7) Kodeks zasad wprowadzania obowiązkowych instrumentów IMO, stanowiący załącznik do rezolucji A.996(25) Zgromadzenia Ogólnego IMO z dnia 29 listopada 2007 r., przypomina o obowiązku zapewnienia przez państwa bandery prowadzenia dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu przez odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów, posiadających odpowiednie kompetencje w sprawach związanych z wypadkami i incydentami morskimi. Kodeks ten wymaga ponadto, aby państwa bandery były przygotowane do zapewnienia w tym celu wykwalifikowanych inspektorów, niezależnie od miejsca, w którym nastąpił wypadek lub incydent.

⁽¹⁾ Dz.U. C 318 z 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ Dz.U. C 229 z 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r. (Dz.U. C 74 E z 30.3.2008, s. 546), wspólne stanowisko Rady z dnia 6 czerwca 2008 r. (Dz.U. C 184 E z 22.7.2008, s. 23). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2008 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym), decyzja Rady z dnia 26 lutego 2009 r. oraz rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽⁴⁾ Dz.U. C 104 E z 30.4.2004, s. 730.

- (8) Należy uwzględnić Kodeks dochodzenia w sprawach wypadków i incydentów morskich stanowiący załącznik do rezolucji A.849(20) Zgromadzenia Ogólnego IMO z dnia 27 listopada 1997 r. (zwany dalej „kodeksem dochodzenia w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO”), który przewiduje wdrożenie wspólnego podejścia w zakresie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa przy wypadkach i incydentach morskich oraz współpracę między państwami w zakresie ustalania czynników prowadzących do wypadków i incydentów morskich. Należy także uwzględnić rezolucję A.861(20) Zgromadzenia Ogólnego IMO z dnia 27 listopada 1997 r. i rezolucję MSC.163(78) Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO z dnia 17 maja 2004 r., w których zamieszczono definicję rejestratorów danych z podróży.
- (9) Marynarze uznawani są za szczególną kategorię pracowników i, uwzględniając ogólny charakter przemysłu morskiego oraz różnych jurysdykcji, z którymi mogą mieć kontakt, potrzebują szczególnej ochrony, szczególnie w odniesieniu do kontaktów z organami publicznymi. Mając na względzie większe bezpieczeństwo na morzu, marynarze powinni mieć możliwość korzystania ze sprawiedliwego traktowania w sytuacji wypadku morskiego. W każdym czasie należy chronić ich prawa człowieka, a wszelkie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa powinny być prowadzone w sposób szybki i sprawiedliwy. W tym celu państwa członkowskie powinny, zgodnie z ich prawem krajowym, w większym stopniu uwzględniać odnośne przepisy wytycznych IMO w zakresie sprawiedliwego traktowania marynarzy w sytuacji wypadku morskiego.
- (10) Państwa członkowskie, działając w ramach swoich systemów prawnych, powinny chronić zeznania świadków złożone po wypadku i zapobiegać ich użyciu dla celów innych niż dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa w celu uniknięcia jakichkolwiek środków dyskryminacyjnych lub środków odwetu przeciwko świadkom w związku z ich udziałem w dochodzeniach.
- (11) Dyrektywa Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich⁽¹⁾ nakłada na państwa członkowskie obowiązek zdefiniowania, w ramach swoich systemów prawnych, statusu prawnego, który umożliwia im i każdemu innemu żywotnie zainteresowanemu państwu członkowskiemu uczestnictwo, współpracę lub, tam gdzie przewiduje to kodeks przeprowadzania dochodzeń przy wypadkach i incydentach morskich IMO, prowadzenie dowolnego dochodzenia w sprawie wypadku lub incydentu morskiego, w którym uczestniczył prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski.
- (12) Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków⁽²⁾ nakłada na państwa członkowskie obowiązek przestrzegania kodeksu dochodzenia w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO i publikacji wyników dochodzeń w sprawie wypadku niezwłocznie po ich zakończeniu.
- (13) Prowadzenie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa przy wypadkach i incydentach z udziałem statków pełnomorskich lub innych statków w portach lub innym ograniczonym obszarze morskim w sposób wolny od uprzedzeń jest niezwykle istotne dla skutecznego ustalenia okoliczności i przyczyn wypadków lub incydentów. Takie dochodzenia powinny być zatem prowadzone przez wykwalifikowanych inspektorów pod kontrolą niezależnego organu lub podmiotu, któremu nadano niezbędne uprawnienia, aby zapobiec potencjalnym konfliktom interesów.
- (14) Państwa członkowskie powinny zapewnić organom odpowiedzialnym za dochodzenie techniczne możliwe najlepsze warunki pełnienia ich zadań, zgodnie ze swoim prawodawstwem dotyczącym uprawnień organów odpowiedzialnych za dochodzenie sądowe oraz, w stosownych wypadkach, we współpracy z tymi organami.
- (15) Niniejsza dyrektywa powinna pozostawać bez uszczerbku dla dyrektywy 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych⁽³⁾.
- (16) Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby ich systemy prawne umożliwiały im i każdemu innemu żywotnie zainteresowanemu państwu członkowskiemu uczestnictwo lub współpracę w dochodzeniach lub prowadzenie takiego dochodzenia w sprawie wypadku na podstawie przepisów kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO.
- (17) Co do zasady każdy wypadek lub incydent morski powinien być poddany tylko jednemu dochodzeniu przeprowadzanemu przez państwo członkowskie lub państwu członkowskiemu kierujące dochodzeniem z udziałem wszelkich innych żywotnie zainteresowanych państw. W wyjątkowych należycie uzasadnionych przypadkach, gdy z uwagi na banderę danego statku, lokalizację wypadku lub przynależność państwową ofiar zaangażowane są co najmniej dwa państwa, mogłyby być prowadzone równoległe dochodzenia.
- (18) Każde państwo członkowskie może zlecić innemu państwu członkowskiemu zadanie prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa przy wypadku lub incydencie morskim (zwanego dalej „dochodzeniem w sprawie bezpieczeństwa”) lub konkretnych zadań wchodzących w skład takiego dochodzenia, o ile zostało to obustronnie uzgodnione.

⁽¹⁾ Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10.

⁽³⁾ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

- (19) Państwa członkowskie powinny podjąć wszelkie wysiłki, aby nie obciążać kosztami pomocy, o którą zwrócono się w ramach dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, w których uczestniczą co najmniej dwa państwa członkowskie. W przypadku zwrócenia się o pomoc do państwa członkowskiego, które nie uczestniczy w dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa, państwa członkowskie powinny porozumieć się w sprawie zwrotu poniesionych kosztów.
- (20) Na mocy prawidła V/20 SOLAS 74 statki pasażerskie oraz statki inne niż pasażerskie o wyporności brutto równej lub przekraczającej 3 000 ton, zbudowane w dniu 1 lipca 2002 r. lub po tej dacie, muszą mieć na pokładzie rejestratory danych z podróży pomocne w dochodzeniach w sprawie wypadków. Mając na uwadze znaczenie takiego sprzętu przy określaniu polityki zapobiegania wypadkom w żegludze morskiej, należy systematycznie domagać się jego instalacji na pokładach statków odbywających rejsy krajowe lub międzynarodowe, które zawijają do portów Wspólnoty.
- (21) Dane z rejestratorów danych z podróży oraz innych urządzeń elektronicznych mogą być wykorzystane po wypadku lub incydencie morskim zarówno do zbadania jego przyczyn, jak i zapobiegawczo w celu poznania okoliczności, które mogą prowadzić do takich zdarzeń. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby takie dane, jeżeli są dostępne, były właściwie wykorzystywane w obu celach.
- (22) Rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾ nakłada na Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (zwaną dalej „Agencją”) obowiązek współpracy z państwami członkowskimi na rzecz opracowania rozwiązań technicznych i zapewnienia pomocy technicznej w związku z wdrażaniem prawodawstwa wspólnotowego. W zakresie postępowań przy badaniu wypadków morskich Agencja ma szczególnie obowiązek ułatwiania współpracy między państwami członkowskimi a Komisją w zakresie opracowywania, z należytym uwzględnieniem różnych systemów prawnych poszczególnych państw członkowskich, wspólnych metod prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków morskich zgodnie z ustalonymi zasadami międzynarodowymi.
- (23) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Agencja ułatwia współpracę w zakresie udzielania pomocy państwom członkowskim w działaniach związanych z dochodzeniami oraz w analizowaniu istniejących sprawozdań z dochodzeń w sprawie wypadków morskich.
- (24) Przy opracowywaniu lub zmianie wspólnej metodologii dochodzenia w sprawie wypadków należy uwzględnić wszelkie wnioski wyciągnięte z analiz dotychczasowych sprawozdań z wypadków i incydentów morskich.
- (25) Państwa członkowskie oraz Wspólnota powinny należycie uwzględniać zalecenia dotyczące bezpieczeństwa sformułowane w wyniku dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa.
- (26) Celem dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa technicznego jest zapobieganie wypadkom i incydentom morskim, zatem jego wnioski oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa w żadnym wypadku nie służą ustaleniu odpowiedzialności ani przypisaniu winy.
- (27) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, mianowicie zwiększenie bezpieczeństwa morskiego we Wspólnocie i ograniczenie w ten sposób ryzyka wypadków morskich w przyszłości, nie może zostać osiągnięty w wystarczający sposób przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na rozmiary lub skutki działania możliwe jest jego osiągnięcie w lepszy sposób 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 poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (28) Środki konieczne do wprowadzenia w życie 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⁽²⁾.
- (29) W szczególności Komisja powinna zostać upoważniona do zmiany niniejszej dyrektywy w celu dokonania kolejnych zmian do międzynarodowych konwencji, protokołów, kodów i rezolucji z nią związanych oraz do przyjęcia lub zmiany wspólnej metodologii dotyczącej dochodzenia w sprawie wypadków i incydentów morskich. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie nowymi elementami innymi niż istotne, muszą zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (30) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽³⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, dla ich własnych celów i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelacje pomiędzy niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do wiadomości publicznej,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot

1. Celem niniejszej dyrektywy jest poprawa bezpieczeństwa morskiego oraz zapobieganie zanieczyszczeniom przez statki, a co za tym idzie – ograniczenie ryzyka wypadków morskich w przyszłości poprzez:

⁽¹⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, s. 1.

- a) ułatwienie szybkiego przeprowadzania dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa oraz właściwej analizy wypadków i incydentów morskich w celu określenia ich przyczyn; oraz
- b) zapewnienie terminowego i szczegółowego przedstawiania sprawozdań z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa oraz propozycji działań naprawczych.

2. Dochodzenia prowadzone na mocy niniejszej dyrektywy nie zmierzają do ustalenia odpowiedzialności ani do przypisania winy. Państwa członkowskie zapewniają jednak, aby organ lub podmiot dochodzeniowy (zwane dalej „organem dochodzeniowym”) nie powstrzymywał się od pełnego relacjonowania przyczyn wypadku lub incydentu morskiego ze względu na ewentualną możliwość określenia odpowiedzialności lub przypisania winy na podstawie jego ustaleń.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa stosuje się do wypadków i incydentów morskich, które:

- a) dotyczą statków podnoszących banderę jednego z państw członkowskich;
- b) mają miejsce na morzu terytorialnym lub wodach wewnętrznych państw członkowskich zgodnie z definicją zawartą w UNCLOS; lub
- c) dotyczą innych żywotnych interesów państw członkowskich.

2. Niniejsza dyrektywa nie stosuje się do wypadków i incydentów morskich, które dotyczą wyłącznie:

- a) okrętów wojennych i transportowców lub innych statków będących własnością państwa członkowskiego lub użytkowanych przez to państwo, używanych wyłącznie w specjalnej służbie państwowej;
- b) statków nienapędzanych mechanicznie, statków drewnianych o prostej konstrukcji, jachtów i łodzi rekreacyjnych niewykorzystywanych do celów handlowych, o ile nie są lub nie będą obsadzone załogą i nie przewożą lub nie będą przewozić w celach handlowych więcej niż 12 pasażerów;
- c) jednostek żeglugi śródlądowej pływających po wodach śródlądowych;
- d) statków rybackich o długości nieprzekraczającej 15 metrów;
- e) stałych platform wiertniczych.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

- 1) „kodeks dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO” oznacza Kodeks dochodzeń w sprawach wypadków morskich i incydentów, stanowiący załącznik do rezolucji A.849(20) Zgromadzenia Ogólnego IMO z dnia 27 listopada 1997 r. w aktualnym brzmieniu;
- 2) następujące terminy mają znaczenie zgodne z definicjami podanymi w kodeksie dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO:
 - a) „wypadek morski”;
 - b) „bardzo poważny wypadek morski”;
 - c) „incydent morski”;
 - d) „dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa przy wypadku lub incydencie morskim”;
 - e) „państwo kierujące dochodzeniem”;
 - f) „państwo żywotnie zainteresowane”;
- 3) termin „poważny wypadek” należy rozumieć zgodnie ze zaktualizowaną definicją zawartą w okólniku MSC-MEPC.3 Circ.3 Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO i Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego z dnia 18 grudnia 2008 r.;
- 4) „Wytyczne IMO w zakresie sprawiedliwego traktowania marynarzy w sytuacji wypadku morskiego” oznaczają wytyczne zawarte w rezolucji LEG.3(91) komitetu prawnego IMO z dnia 27 kwietnia 2006 r. oraz zatwierdzone przez organ zarządzający Międzynarodowej Organizacji Pracy na swojej 296. sesji w dniach 12–16 czerwca 2006 r.;
- 5) terminy „prom typu ro-ro” oraz „szybki statek pasażerski” należy rozumieć zgodnie z definicjami zawartymi w art. 2 dyrektywy 1999/35/WE.
- 6) „rejestrator danych z podróży” (zwany dalej „VDR”) należy rozumieć zgodnie z definicją zawartą w rezolucji A.861(20) Zgromadzenia Ogólnego IMO oraz rezolucji MSC.163(78) Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO.
- 7) „zalecenia dotyczące bezpieczeństwa” oznaczają propozycje wystosowane, w tym również do celów rejestracji i kontroli:
 - a) przez organ dochodzeniowy państwa prowadzącego dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa lub kierującego takim dochodzeniem, w oparciu o informacje uzyskane w tym postępowaniu; lub, w stosownych przypadkach,
 - b) przez Komisję stanowiącą na podstawie analizy danych zbiorczych oraz wyników przeprowadzonych dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa.

Artykuł 4

Status dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa

1. Państwa członkowskie określają, zgodnie ze swoimi systemami prawnymi, status prawny dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa w sposób pozwalający na jak najszybsze i jak najskuteczniejsze prowadzenie takich dochodzeń.

Państwa członkowskie zapewniają, zgodnie ze swoimi przepisami prawa i – w odpowiednich przypadkach – we współpracy z organami odpowiedzialnymi za prowadzenie dochodzeń sądowych, aby dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa:

- a) były niezależne od dochodzeń w sprawach karnych lub innych prowadzonych równolegle w celu ustalenia odpowiedzialności lub przypisania winy; oraz
- b) nie były w nieuzasadniony sposób uniemożliwiane, zawieszane ani opóźniane z powodu takich dochodzeń.

2. Zasady ustanawiane przez państwa członkowskie zgodnie z ramami stałej współpracy, o których mowa w art. 10, obejmują przepisy zezwalające na:

- a) współpracę i wzajemną pomoc w zakresie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa prowadzonych przez inne państwa członkowskie lub powierzenie innemu państwu członkowskiemu zadania kierowania takim dochodzeniem zgodnie z art. 7; oraz
- b) koordynację działań ich odpowiednich organów dochodzeniowych w zakresie koniecznym do realizacji celu niniejszej dyrektywy.

Artykuł 5

Obowiązek przeprowadzenia dochodzenia

1. Każde państwo członkowskie zapewnia przeprowadzenie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa przez organ dochodzeniowy, o którym mowa w art. 8, w przypadku bardzo poważnego wypadku morskiego,

- a) w którym uczestniczył statek podnoszący jego banderę, niezależnie od miejsca wypadku;
- b) który nastąpił na jego morzu terytorialnym lub wodach wewnętrznych, zgodnie z ich definicją zawartą w UNCLOS, niezależnie od bandery statku lub statków uczestniczących w wypadku; lub
- c) który dotyczy żywotnego interesu państwa członkowskiego, niezależnie od miejsca wypadku oraz bandery statku lub statków uczestniczących w zdarzeniu.

2. Ponadto w przypadku poważnych wypadków organ dochodzeniowy przeprowadza wstępną ocenę w celu podjęcia decyzji o wszczęciu bądź też o niewszczęciu dochodzenia

w sprawie bezpieczeństwa. W przypadku gdy organ dochodzeniowy podejmuje decyzję o niewszczęciu dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, odnotowuje się przyczyny tej decyzji oraz dokonuje się powiadomienia zgodnie z art. 17 ust. 3.

W przypadku każdego innego wypadku lub incydentu morskiego organ dochodzeniowy podejmuje decyzję o wszczęciu bądź też o niewszczęciu dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa.

W decyzjach, o których mowa w akapicie pierwszym i drugim, organ dochodzeniowy uwzględnia powagę wypadku lub incydentu morskiego, typ statku lub ładunku oraz prawdopodobieństwo, że wyniki dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa doprowadzą do skuteczniejszego zapobiegania wypadkom i incydemtom w przyszłości.

3. Zakres prowadzenia dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa i praktyczne przygotowania do nich określa organ dochodzeniowy państwa członkowskiego kierującego dochodzeniem we współpracy z odpowiednimi organami innych żywotnie zainteresowanych państw, w sposób najbardziej sprzyjający realizacji celu niniejszej dyrektywy i z zamiarem zapobieżenia wypadkom i incydemtom w przyszłości.

4. Organy dochodzeniowe, przeprowadzając dochodzenia dotyczące bezpieczeństwa, posługują się wspólną metodologią dochodzeń w sprawie wypadków i incydemtom morskich opracowaną zgodnie z art. 2 lit. e) rozporządzenia (WE) nr 1406/2002. Inspektorzy mogą odstąpić od tej metodologii w szczególnym przypadku, jeżeli w ich opinii opartej na wiedzy zawodowej można uzasadnić takie odstępstwo oraz jeżeli jest to potrzebne do osiągnięcia celów dochodzenia. Komisja przyjmuje lub zmienia tę metodologię dla celów niniejszej dyrektywy, biorąc pod uwagę wszelkie właściwe wnioski wynikające z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa.

Środek ten mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 19 ust. 3.

5. Dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa rozpoczyna się w najkrótszym możliwym terminie po wystąpieniu wypadku lub incydentu morskiego, a w każdym razie nie później niż dwa miesiące po jego wystąpieniu.

Artykuł 6

Obowiązek powiadamiania

Państwo członkowskie wymaga, w ramach swojego systemu prawnego, niezwłocznego powiadamiania swojego organu dochodzeniowego przez odpowiedzialne organy lub zaangażowane strony o wystąpieniu wszystkich wypadków i incydemtom objętych zakresem zastosowania niniejszej dyrektywy.

Artykuł 7

Kierowanie dochodzeniami w sprawie bezpieczeństwa i uczestnictwo w nich

1. Co do zasady, każdy wypadek lub incydent morski podlega tylko pojedynczemu dochodzeniu prowadzonemu przez państwo członkowskie lub przez państwo członkowskie kierujące dochodzeniem z udziałem każdego innego żywotnie zainteresowanego państwa członkowskiego.

W przypadku dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, w których udział biorą co najmniej dwa państwa członkowskie, państwa te współpracują ze sobą w celu szybkiego ustalenia, które z nich będzie państwem członkowskich kierującym dochodzeniem. Dokładają one wszelkich starań, by uzgodnić między sobą procedury dochodzenia. W ramach tych uzgodnień inne żywotnie zainteresowane państwa mają te same prawa oraz dostęp do świadków i dowodów, co państwo członkowskie prowadzące dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa. Mają one również prawo do tego, by państwo członkowskie kierujące dochodzeniem rozważyło ich stanowisko.

Równoległe dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa dotyczące tego samego wypadku lub incydentu morskiego przeprowadza się wyłącznie w wyjątkowych przypadkach. W tych przypadkach państwa członkowskie powiadamiają Komisję o powodach przeprowadzania takich równoległych dochodzeń. Państwa członkowskie prowadzące równoległe dochodzenia współpracują ze sobą. W szczególności zaangażowane organy dochodzeniowe wymieniają się odnośnymi informacjami zebranymi w trakcie ich odpowiednich dochodzeń, zwłaszcza w celu osiągnięcia, jak tylko to możliwe, wspólnych wniosków.

Państwa członkowskie powstrzymują się od stosowania jakichkolwiek środków, które mogłyby w nieuzasadniony sposób uniemożliwić, zawiesić lub opóźnić prowadzenie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa objętego zakresem stosowania niniejszej dyrektywy.

2. Niezależnie od ust. 1 każde państwo członkowskie jest odpowiedzialne za dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa oraz koordynację współpracy z innymi żywotnie zainteresowanymi państwami członkowskimi do czasu uzgodnienia, które z nich ma być państwem kierującym dochodzeniem.

3. Bez uszczerbku dla obowiązków własnych wynikających z niniejszej dyrektywy oraz z prawa międzynarodowego państwo członkowskie może, w rozpatrywanych indywidualnie przypadkach, za obustronną zgodą zlecić innemu państwu członkowskiemu prowadzenie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa lub konkretnych zadań wchodzących w skład tego dochodzenia.

4. W razie wypadku lub incydentu morskiego, w którym uczestniczył prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, procedurę dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa wszczyna państwo członkowskie, na którego wodach terytorialnych lub wodach wewnętrznych, zgodnie z definicją UNCLOS, miało miejsce wypadek lub incydent, natomiast gdy zdarzenie miało miejsce na wodach innych, ostatnie państwo członkowskie, przez którego terytorium przepływał ten prom lub statek. Państwo to jest odpowiedzialne za dochodzenie w sprawie

bezpieczeństwa oraz koordynację współpracy z innymi żywotnie zainteresowanymi państwami członkowskimi do czasu uzgodnienia, które z nich ma być państwem kierującym dochodzeniem.

Artykuł 8

Organy dochodzeniowe

1. Państwa członkowskie zapewniają prowadzenie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa pod nadzorem bezstronnego stałego organu dochodzeniowego, któremu nadano niezbędne uprawnienia, oraz przez odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów, którzy posiadają kompetencje w zakresie wypadków i incydentów morskich.

W celu prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa w sposób wolny od uprzedzeń organ dochodzeniowy jest niezależny – z funkcjonalnego i organizacyjnego punktu widzenia – od którejkolwiek ze stron, której interesy mogłyby stać w sprzeczności z powierzonym mu zadaniem.

Państwa członkowskie nieposiadające dostępu do morza, które nie mają statków ani jednostek podnoszących ich banderę, określą niezależny punkt kontaktowy współpracujący w dochodzeniu zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c).

2. Organ dochodzeniowy zapewnia, aby poszczególni inspektorzy posiadali praktyczną wiedzę i doświadczenie w dziedzinach, w których pełnią swoje zwykłe obowiązki dochodzeniowe. Ponadto organ dochodzeniowy zapewnia, w razie konieczności, dostęp do odpowiedniej wiedzy fachowej.

3. Działania powierzone organowi dochodzeniowemu można rozszerzyć na zbieranie i analizę danych związanych z bezpieczeństwem morskim, w szczególności do celów prewencyjnych, w zakresie, w jakim działania te nie wpływają na jego niezależność ani nie nakładają na niego odpowiedzialności w sprawach regulacyjnych, administracyjnych lub związanych z normalizacją.

4. Państwa członkowskie, działając w ramach swoich systemów prawnych, zapewniają, aby inspektorzy ich organów dochodzeniowych lub każdego innego organu dochodzeniowego, któremu powierzono zadanie prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, w uzasadnionych przypadkach we współpracy z organami odpowiedzialnymi za dochodzenie sądowe otrzymali wszelkie informacje potrzebne do prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa oraz posiadali uprawnienia do:

- a) swobodnego dostępu do wszystkich istotnych dla sprawy obszarów lub miejsca wypadku oraz do wszystkich statków, wraków lub konstrukcji, łącznie z ładunkiem, wyposażeniem lub szczątkami;
- b) niezwłocznego sporządzenia wykazu dowodów i kontrolowanego poszukiwania i usunięcia wraków, szczątków lub innych elementów składowych lub substancji w celu ich zbadania lub analizy;
- c) żądania przeprowadzenia badania lub analizy elementów, o których mowa w lit. b), oraz swobodnego dostępu do wyników tych badań lub analiz;

- d) swobodnego dostępu, kopiowania i wykorzystania wszystkich odnośnych informacji i zarejestrowanych danych, łącznie z danymi pochodzącymi z VDR, dotyczących statku, rejsu, ładunku, załogi i wszystkich pozostałych osób, obiektów, warunków lub okoliczności;
- e) swobodnego dostępu do wyników badań ciał ofiar lub do wyników badań próbek pobranych z ich ciał;
- f) żądania przeprowadzenia badań osób zaangażowanych w działania statku lub wszelkich innych istotnych dla sprawy osób oraz swobodnego dostępu do wyników tych badań lub do przeprowadzenia badań próbek pobranych od takich osób i swobodnego dostępu do wyników tych badań;
- g) przesłuchania świadków bez udziału osób, których interesy mogłyby zostać uznane za utrudniające prowadzenie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa;
- h) dostępu do zapisów wyników przeglądów i odnośnych informacji przechowywanych przez państwo bandery, właścicieli, towarzystwa klasyfikacyjne lub inne odpowiednie strony, jeżeli strony te lub ich przedstawiciele posiadają siedzibę na terenie państwa członkowskiego;
- i) zwrócenia się o pomoc do właściwych organów danych państw, łącznie z inspektorami państwa bandery i państwa portu, funkcjonariuszami straży przybrzeżnej, pracownikami obsługi ruchu statków, zespołami poszukiwawczymi i ratowniczymi, pilotami i innym personelem portowym lub morskim.

5. Organ dochodzeniowy uzyskuje możliwość niezwłocznego reagowania na powiadomienia o wypadkach oraz otrzymania środków koniecznych do niezależnego pełnienia swojej funkcji. Jego inspektorzy mają przyznany status zapewniający im niezbędne gwarancje niezależności.

6. Organ dochodzeniowy może połączyć zadania, które wykonuje w ramach niniejszej dyrektywy, z pracą dochodzeniową w sprawie zdarzeń innych niż wypadki morskie, pod warunkiem że takie dochodzenia nie zagrażają jego niezależności.

Artykuł 9

Poufność

Bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy 95/46/WE, państwa członkowskie, działając w ramach swoich systemów prawnych zapewniają, aby niżej wymienione zapisy nie były dostępne do innych celów niż dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa, chyba że właściwy organ w tym państwie członkowskim uzna, że nadrzędny interes publiczny uzasadnia ich ujawnienie:

- a) wszystkie dowody z zeznań świadków oraz pozostałe oświadczenia, wyjaśnienia i notatki sporządzone lub otrzy-

mane przez organ dochodzeniowy w toku prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa;

- b) zapisy ujawniające tożsamość osób, które składały zeznania w ramach dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa;
- c) informacje dotyczące osób, które uczestniczyły w wypadku lub incydencie morskim, mające charakter informacji szczególnie chronionych lub prywatnych, w tym informacje dotyczące ich zdrowia.

Artykuł 10

Ramy stałej współpracy

1. Państwa członkowskie, w ścisłej współpracy z Komisją, ustanawiają ramy stałej współpracy umożliwiające współpracę ich właściwych organów dochodzeniowych w stopniu koniecznym do realizacji celu niniejszej dyrektywy.

2. Reguły stałej współpracy oraz wymagane dla niej ustalenia organizacyjne przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 2.

3. W ramach stałej współpracy organy dochodzeniowe w państwach członkowskich uzgadniają w szczególności najlepsze formy współpracy w celu:

- a) umożliwienia organom dochodzeniowym współużytkowanie instalacji, urządzeń i sprzętu do technicznego badania wraków i wyposażenia statku oraz innych obiektów mających znaczenie dla dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, łącznie z pozyskaniem i oceną informacji pochodzących z VDR i innych urządzeń elektronicznych;
- b) zapewnienia współpracy technicznej oraz wzajemnego dostępu do wiedzy fachowej koniecznej do wykonania konkretnych zadań;
- c) pozyskiwania i wzajemnego udostępniania informacji potrzebnych do analizowania danych o wypadku oraz przygotowywania stosownych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa na poziomie wspólnotowym;
- d) przygotowywania wspólnych zasad realizacji zaleceń dotyczących bezpieczeństwa oraz przystosowywania metod dochodzeniowych do zmian wynikających z postępu technicznego i naukowego;
- e) odpowiedniego zarządzania środkami szybkiego ostrzegania, o których mowa w art. 16;
- f) opracowywania zasad poufności w zakresie udostępniania – z poszanowaniem przepisów krajowych – zeznań świadków i przetwarzania danych oraz innych zapisów, o których mowa w art. 9, w tym w stosunkach z państwami trzecimi;

- g) organizowania, w miarę potrzeb, stosownych zajęć szkoleniowych dla poszczególnych inspektorów;

- h) wspierania współpracy w dziedzinach wchodzących w zakres niniejszej dyrektywy z organami dochodzeniowymi państw trzecich oraz z międzynarodowymi organizacjami prowadzącymi dochodzenia w sprawie wypadków morskich;
- i) dostarczania organom dochodzeniowym prowadzącym dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa wszelkich stosownych informacji.

Artykuł 11

Koszty

1. W przypadkach dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, w których uczestniczą co najmniej dwa państwa członkowskie, ich odnośne działania realizowane są bezpłatnie.
2. W przypadku zwrócenia się o pomoc do państwa członkowskiego, które nie uczestniczy w dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa, państwa członkowskie uzgadniają zwrot poniesionych kosztów.

Artykuł 12

Współpraca z żywotnie zainteresowanymi państwami trzecimi

1. Państwa członkowskie współpracują w możliwie największym zakresie z innymi żywotnie zainteresowanymi państwami trzecimi w dochodzeniach w sprawie bezpieczeństwa.
2. Na mocy wzajemnego porozumienia żywotnie zainteresowane państwa trzecie mogą włączyć się w dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa prowadzone przez państwo członkowskie zgodnie z niniejszą dyrektywą na każdym etapie tego dochodzenia.
3. Współpraca państwa członkowskiego w dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa prowadzonym przez żywotnie zainteresowane państwo trzecie odbywa się bez uszczerbku dla wymagań związanych z prowadzeniem dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa oraz wymagań dotyczących sprawozdawczości z tych dochodzeń określonych w niniejszej dyrektywie. W przypadku gdy żywotnie zainteresowane państwo trzecie prowadzi dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa obejmujące co najmniej jedno państwo członkowskie, państwa członkowskie mogą zdecydować, że nie będą prowadzić równoległego dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, pod warunkiem że to państwo trzecie prowadzi dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa zgodnie z kodeksem dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO.

Artykuł 13

Przechowywanie dowodów

Państwa członkowskie przyjmują środki w celu zapewnienia, aby strony, których dotyczą wypadki i incydenty objęte zakresem zastosowania niniejszej dyrektywy dołożyły wszelkich starań dla:

- a) zachowania wszystkich informacji pochodzących z map, rejestrów pokładowych, zapisów elektronicznych i magnetycznych oraz taśm wideo, łącznie z informacjami pochodzącymi z VDR i innych urządzeń elektronicznych, dotyczących okresu przed wypadkiem, w trakcie wypadku i po nim;

- b) zapobieżenia nadpisaniu lub innym zmianom takich informacji;
- c) zapobieżenia zakłóceniom powodowanym przez inny sprzęt, który mógłby zostać zasadnie uznany za mający związek z dochodzeniem w sprawie bezpieczeństwa przy wypadku;
- d) szybkiego zebrania i przechowywania wszystkich dowodów do celów dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa.

Artykuł 14

Sprawozdania dotyczące wypadków

1. Dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa prowadzone zgodnie z niniejszą dyrektywą są zakończone sprawozdaniem opublikowanym w formacie określonym przez właściwy organ dochodzeniowy zgodnie z właściwymi sekcjami załącznika I.

Organy dochodzeniowe mogą zdecydować, że dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa, które nie dotyczy bardzo poważnego lub, w zależności od sytuacji, poważnego wypadku morskiego i którego wyniki potencjalnie nie doprowadzą do skuteczniejszego zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości, zostanie zakończone publikacją uproszczonego sprawozdania.

2. Organy dochodzeniowe dokładają wszelkich starań, aby udostępnić sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1 – w tym swoje wnioski i wszelkie możliwe zalecenia – do wiadomości publicznej, a w szczególności całemu sektorowi morskemu, w ciągu 12 miesięcy od daty wypadku. Jeżeli przygotowanie sprawozdania końcowego w tym terminie jest niemożliwe, w ciągu 12 miesięcy od daty wypadku lub incydentu publikuje się sprawozdanie tymczasowe.

3. Organ dochodzeniowy państwa członkowskiego kierującego dochodzeniem przesyła Komisji kopię sprawozdania końcowego, uproszczonego lub tymczasowego. W celu poprawy jakości sprawozdania w sposób najbardziej sprzyjający realizacji celu niniejszej dyrektywy organ dochodzeniowy uwzględni w nim ewentualne uwagi techniczne Komisji dotyczące sprawozdań końcowych, nie mające wpływu na istotę ustaleń.

Artykuł 15

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby zalecenia dotyczące bezpieczeństwa wydawane przez organy dochodzeniowe były należycie uwzględniane przez ich adresatów oraz aby, w stosownych przypadkach, właściwe działania realizowane w ich następstwie były zgodne z przepisami prawa wspólnotowego i międzynarodowego.

2. W stosownych przypadkach organ dochodzeniowy lub Komisja wydają zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na podstawie analizy danych zbiorczych oraz na podstawie ogólnych wyników przeprowadzonych dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa.

3. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa w żadnym przypadku nie przypisują winy lub odpowiedzialności za wypadek.

Artykuł 16

System wczesnego ostrzegania

Jeżeli na dowolnym etapie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa organ dochodzeniowy państwa członkowskiego uzna, że w celu zapobieżenia ryzyku kolejnych wypadków konieczne jest pilne podjęcie działania na poziomie wspólnotowym, niezwłocznie powiadamia Komisję o konieczności wystosowania wczesnego ostrzeżenia, bez uszczerbku dla prawa tego organu do wystosowania wczesnego ostrzeżenia.

W razie potrzeby Komisja wystosowuje notę ostrzegawczą do wiadomości odpowiedzialnych organów we wszystkich pozostałych państwach członkowskich, do przedsiębiorstw żeglugowych i innych właściwych stron.

Artykuł 17

Europejska baza danych o wypadkach morskich

1. Dane dotyczące wypadków i incydentów morskich są przechowywane i analizowane za pomocą europejskiej elektronicznej bazy danych, która zostanie utworzona przez Komisję, zwanej Europejską Platformą Informacyjną w sprawie Wypadków Morskich (EMCIP).

2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o uprawnionych organach, które będą posiadały dostęp do tej bazy danych.

3. Organy dochodzeniowe państw członkowskich powiadamiają Komisję o wypadkach i incydentach morskich zgodnie z wzorem zamieszczonym w załączniku II. Organy te dostarczają Komisji także dane z postępowań w sprawie bezpieczeństwa zgodnie ze schematem bazy danych EMCIP.

4. Komisja i państwa członkowskie opracowują według właściwego harmonogramu schemat bazy danych i sposób powiadamiania o nich.

Artykuł 18

Sprawiedliwe traktowanie marynarzy

Państwa członkowskie uwzględniają zgodnie ze swoim prawem krajowym odpowiednie postanowienia wytycznych IMO dotyczące sprawiedliwego traktowania marynarzy w sytuacji wypadku morskiego na wodach znajdujących się pod ich jurysdykcją.

Artykuł 19

Komitet

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) ustanowiony na mocy rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady. ⁽¹⁾

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

⁽¹⁾ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.

Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi dwa miesiące.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

Artykuł 20

Uprawnienia do wprowadzania zmian

Komisja może aktualizować definicje zawarte w niniejszej dyrektywie oraz odesłania do aktów Wspólnoty i instrumentów IMO w celu dostosowania ich do środków Wspólnoty lub IMO, które weszły w życie, i pod warunkiem przestrzegania ograniczeń nałożonych niniejszą dyrektywą.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 19 ust. 3.

Stanowiąc zgodnie z tą samą procedurą, Komisja może również wprowadzać zmiany w załącznikach.

Zmiany w kodeksie dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO mogą być wyłączone z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

Artykuł 21

Środki dodatkowe

Żaden z przepisów niniejszej dyrektywy nie uniemożliwia państwu członkowskiemu podejmowania dodatkowych środków w sprawie bezpieczeństwa morskiego, które nie są w niej ujęte, pod warunkiem że takie środki nie naruszają niniejszej dyrektywy ani w inny sposób nie wpływają niekorzystnie na osiągnięcie jej celu, ani też nie zagrażają osiągnięciu jej celów.

Artykuł 22

Sankcje

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji za naruszenia przepisów krajowych przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą i przyjmują wszelkie niezbędne środki w celu ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Artykuł 23

Sprawozdanie z wprowadzania w życie

Komisja co pięć lat przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie o wprowadzaniu w życie i o zgodności z niniejszą dyrektywą oraz, w razie konieczności, proponuje dalsze środki w świetle określonych w nim zaleceń.

*Artykuł 24***Zmiany w obowiązujących aktach**

1. Niniejszym skreśla się art. 12 dyrektywy 1999/35/WE.
2. Niniejszym skreśla się art. 11 dyrektywy 2002/59/WE.

*Artykuł 25***Transpozycja**

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 17 czerwca 2011 r..

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonania takiego odesłania ustalany jest przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst głównych przepisów prawa krajowego, które przyjmują w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

*Artykuł 26***Wejście w życie**

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

*Artykuł 27***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 23 kwietnia 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

H.-G. PÖTTERING

Przewodniczący

W imieniu Rady

P. NEČAS

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

Treść sprawozdania z dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa

Wprowadzenie

Tutaj określa się, co stanowi jedyny cel dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, oraz wskazuje się, że zalecenie dotyczące bezpieczeństwa w żadnym wypadku nie służy ustanowieniu domniemania odpowiedzialności lub winy, a sprawozdanie z takiego postępowania nie jest sporządzane pod względem treści i stylu z zamiarem jego wykorzystania w postępowaniu sądowym.

(Sprawozdanie nie powinno zawierać żadnych odesłań do zeznań świadków ani łączyć osób wspomnianych w nim z osobami, które składały zeznania w toku dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa).

1. STRESZCZENIE

W tej części przedstawia się podstawowe fakty dotyczące wypadku lub incydentu morskiego: co, kiedy, gdzie i w jaki sposób miało miejsce, a także informacje na temat skutków: ofiar śmiertelnych, rannych, uszkodzenia statku, ładunku, strat odniesionych przez strony trzecie lub zanieczyszczenia środowiska.

2. FAKTY

Ta część zawiera wyraźnie wyodrębnione rozdziały, w których podana jest wystarczająca ilość informacji interpretowanych przez organ dochodzeniowy jako fakty, potwierdzających analizę i ułatwiających zrozumienie zdarzenia.

Rozdziały te zawierają w szczególności następujące informacje:

2.1. Dane statku

Bandera/rejestr statku,

Dane identyfikacyjne statku,

Dane techniczne statku,

Dane dotyczące właściciela i armatora,

Informacje na temat konstrukcji,

Minimalna obsada załogowa konieczna do bezpiecznej obsługi statku,

Dopuszczalny ładunek.

2.2. Dane o rejsie

Porty zawinięcia,

Rodzaj rejsu,

Informacje na temat ładunku,

Załoga.

2.3. Informacje dotyczące wypadku lub incydentu morskiego

Typ wypadku lub incydentu morskiego,

Data i godzina zdarzenia,

Pozycja i miejsce wypadku lub incydentu morskiego,

Środowisko zewnętrzne i wewnętrzne,

Eksploatacja statku i etap rejsu,

Lokalizacja na pokładzie statku,

Dane dotyczące czynnika ludzkiego,

Skutki (dla ludzi, statku, ładunku, środowiska, inne).

2.4. Zaangażowanie organów nabrzeżnych i reakcja na alarm

Kto brał udział,

Zastosowane środki,

Szybkość reakcji,
Podjęte działania,
Osiągnięte wyniki.

3. OPIS

W tej części następuje rekonstrukcja wypadku lub incydentu morskiego, będąca chronologicznym opisem kolejnych zdarzeń prowadzących do wypadku lub incydentu morskiego, odbywających się w jego trakcie i po nim z uwzględnieniem udziału wszystkich czynników (tj. ludzi, materiałów, środowiska, wyposażenia lub czynników zewnętrznych). Długość opisywanego okresu zależy od czasu nastąpienia konkretnych zdarzeń związanych z wypadkiem lub incydentem morskim, które bezpośrednio przyczyniły się do jego wystąpienia. Ta część obejmuje również wszelkie istotne szczegóły przeprowadzonego dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, w tym wyniki badań.

4. ANALIZA

Ta część zawiera kilka wyraźnie wyodrębnionych rozdziałów, w których zawarta jest analiza każdego zdarzenia związanego z wypadkiem oraz uwagi dotyczące wyników wszystkich stosownych badań wykonanych w trakcie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa oraz wszystkich działań w zakresie bezpieczeństwa, które mogły już zostać podjęte w celu zapobieżenia wypadkom morskim.

W rozdziałach tych powinny znaleźć się informacje dotyczące:

- kontekstu i środowiska, w którym nastąpił wypadek,
- błędnych działań ludzkich oraz zaniedbań, zdarzeń z udziałem materiałów niebezpiecznych, wpływu na środowisko, awarii wyposażenia i czynników zewnętrznych,
- czynników dodatkowych, obejmujących działania ludzkie, prace wykonywane na statku, zarządzanie na łądzie lub wpływ przepisów prawnych.

Analiza i uwagi umożliwiają wyciągnięcie w sprawozdaniu logicznych wniosków uwzględniających wszystkie czynniki dodatkowe, także te niosące ryzyko, względem których istniejące środki zaradcze mające na celu zapobieżenie zdarzeniu wypadkowemu lub wyeliminowanie czy ograniczenie skutków takiego zdarzenia, uznano za niewystarczające lub niepodjęte.

5. WNIOSKI

W tej części podsumowuje się ustalone czynniki dodatkowe oraz środki zaradcze (materialne, funkcjonalne, symboliczne lub proceduralne), które okazały się niewystarczające lub których nie podjęto, a względem których należy opracować działania związane z bezpieczeństwem, aby uniknąć wypadków morskich.

6. ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

W stosownych przypadkach ta część sprawozdania zawiera zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, które opracowano na podstawie analizy i wniosków, a które dotyczą konkretnych dziedzin, takich jak prawodawstwo, konstrukcje, procedury, inspekcje, zarządzanie, bezpieczeństwo i higiena pracy, szkolenia, prace naprawcze, konserwacja, pomoc służb nabrzeżnych oraz działania ratownicze w przypadku awarii.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa mają na celu zapobieżenie wypadkom morskim i skierowane są do podmiotów posiadających uprawnienia, aby wprowadzić je w życie, takich jak właściciele statków, armatorzy, uznane organizacje, organy administracji morskiej, służby kontroli ruchu statków, służby ratunkowe, międzynarodowe organizacje morskie i instytucje europejskie.

W tej części podane są także tymczasowe zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, które mogły zostać wydane lub działania w zakresie bezpieczeństwa podjęte w trakcie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa.

7. DODATKI

W odpowiednich przypadkach do sprawozdania można załączyć w formie papierowej lub elektronicznej między innymi następujące informacje:

- zdjęcia, filmy, nagrania dźwiękowe, wykresy, rysunki,
 - stosowne normy,
 - wykaz stosowanych terminów i skrótów technicznych,
 - szczególnie opracowania na temat bezpieczeństwa,
 - inne informacje.
-

ZAŁĄCZNIK II

DANE ZAWARTE W POWIADOMIENIU O WYPADKU LUB INCYDENCIE MORSKIM

(Część Europejskiej Platformy Informacyjnej w sprawie Wypadków Morskich)

Uwaga: Podkreślone numery oznaczają dane, które należy przedstawić dla każdego statku, jeżeli w wypadku lub incydencie morskim uczestniczy więcej niż jeden statek.

01. Odpowiedzialne państwo członkowskie/osoba kontaktowa
02. Inspektor państwa członkowskiego
03. Rola państwa członkowskiego
04. Państwo nadbrzeżne, na którego wodach nastąpił wypadek
05. Liczba żywotnie zainteresowanych państw
06. Żywotnie zainteresowane państwa
07. Organ powiadamiający
08. Godzina powiadomienia
09. Data powiadomienia
10. Nazwa statku
11. Numer IMO / sygnał rozpoznawczy
12. Bandera statku
13. Rodzaj wypadku lub incydentu morskiego
14. Rodzaj statku
15. Data wypadku lub incydentu morskiego
16. Godzina wypadku lub incydentu morskiego
17. Pozycja – szerokość geograficzna
18. Pozycja – długość geograficzna
19. Miejsce wypadku lub incydentu morskiego
20. Port wyjścia
21. Port przeznaczenia
22. System rozgraniczenia ruchu
23. Etap rejsu
24. Eksploatacja statku
25. Lokalizacja na pokładzie statku
26. Ofiary śmiertelne:
 - załoga
 - pasażerowie
 - pozostali
27. Poważnie ranni:
 - załoga
 - pasażerowie
 - pozostali

- 28. Zanieczyszczenie
 - 29. Uszkodzenie statku
 - 30. Uszkodzenie ładunku
 - 31. Inne uszkodzenia
 - 32. Krótki opis wypadku lub incydentu morskiego
 - 33. Krótki opis przyczyn nieszczęsnia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa
-

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/20/WE**z dnia 23 kwietnia 2009 r.****w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich****(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 ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Jednym z elementów wspólnotowej polityki w zakresie transportu morskiego jest poprawa jakości morskiej floty handlowej poprzez nakłonienie wszystkich podmiotów gospodarczych do bardziej odpowiedzialnego zachowania.
- (2) Na podstawie dyrektywy 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa ⁽⁴⁾ przyjęto już środki mające charakter odstraszcający.
- (3) W dniu 9 października 2008 r. państwa członkowskie przyjęły oświadczenie, w którym jedomyślnie potwierdziły wagę stosowania protokołu z 1996 r. do Konwencji w sprawie ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r. przez wszystkie państwa członkowskie.
- (4) Obowiązek posiadania ubezpieczenia powinien zapewnić lepszą ochronę ofiar. Powinien on również pomóc w wyeliminowaniu statków, które nie spełniają odpowiednich norm, oraz pozwolić na ponowne wprowadzenie konkurencji wśród podmiotów gospodarczych. Ponadto w rezolucji A.898(21) Międzynarodowa Organizacja Morska zwróciła się do państw o wezwanie armatorów do odpowiedniego ubezpieczenia się.
- (5) Braki w przestrzeganiu przepisów niniejszej dyrektywy powinny zostać usunięte. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli państwa portu (wersja przekształcona) ⁽⁵⁾ przewiduje już zatrzymywanie statków w przypadku braku certyfikatów, które muszą znajdować się na statku. W przypadku gdy statek nie posiada certyfikatu ubezpieczenia, należy zapewnić możliwość wydania nakazu opuszczenia portu przez ten statek. Warunki wydania nakazu opuszczenia portu powinny pozwalać na usunięcie braku w rozsądnym terminie.
- (6) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, mianowicie wprowadzenie i zastosowanie stosownych środków w zakresie polityki transportu morskiego, nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na ich rozmiary i skutki 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 poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia wymienionych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1**Przedmiot**

Niniejsza dyrektywa określa zasady mające zastosowanie do pewnych obowiązków armatorów w odniesieniu do ich ubezpieczenia od roszczeń morskich.

Artykuł 2**Zakres stosowania**

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do statków o pojemności brutto 300 i powyżej.
2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do okrętów wojennych, pomocniczych okrętów wojennych, innych statków państwowych lub eksploatowanych przez państwo wykorzystywanych do celów niehandlowych usług publicznych.
3. Niniejsza dyrektywa pozostaje bez uszczerbku systemów ustanowionych na mocy instrumentów obowiązujących w danym państwie członkowskim i wymienionych w jej załączniku.

⁽¹⁾ Dz.U. C 318 z 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ Dz.U. C 229 z 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 29 marca 2007 r. (Dz.U. C 27 E z 31.1.2008, s. 166), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 grudnia 2008 r. (Dz.U. C 330 E z 30.12.2008, s. 7) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2009 r. (dotychczas nieopublikowane w dzienniku Urzędowym).

⁽⁴⁾ Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 11.

⁽⁵⁾ Zob. s. 57 niniejszego Dziennika Urzędowego.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- a) „armator” oznacza zarejestrowanego właściciela statku morskiego lub każdą inną osobę, np. czarterującego bareboat, który odpowiada za eksploatację statku;
- b) „ubezpieczenie” oznacza ubezpieczenie z odliczeniami lub bez odliczeń i obejmuje, na przykład, ubezpieczenie odszkodowawcze w rodzaju ubezpieczenia obecnie oferowanego przez członków Międzynarodowej Grupy Klubów P&I oraz inne efektywne formy ubezpieczenia (w tym potwierdzone samoubezpieczenie) i zabezpieczenie finansowe oferujące podobne warunki pokrycia;
- c) „konwencja z 1996 r.” oznacza ujednolicony tekst Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., przyjętej przez Międzynarodową Organizację Morską („IMO”), w brzmieniu zmienionym protokołem z 1996 r.

Artykuł 4

Ubezpieczenie od roszczeń morskich

1. Każde z państw członkowskich wymaga od armatorów statków morskich podnoszących banderę tego państwa, aby posiadali ubezpieczenie obejmujące takie statki.
2. Każde z państw członkowskich wymaga, aby armatorzy statków morskich podnoszących banderę inną niż bandera tego państwa posiadali ubezpieczenie, gdy takie statki wpływają do portu znajdującego się pod jurysdykcją tego państwa członkowskiego. Ponadto państwa członkowskie mogą – jeżeli jest to zgodne z prawem międzynarodowym – wymagać spełnienia powyższego obowiązku także wtedy, gdy takie statki pływają na ich wodach terytorialnych.
3. Ubezpieczenie, o którym mowa w ust. 1 i 2, obejmuje roszczenia morskie podlegające ograniczeniom na mocy konwencji z 1996 r. Kwota ubezpieczenia dla każdego statku w przeliczeniu na wypadek jest równa odpowiedniej maksymalnej kwocie dla ograniczenia odpowiedzialności określonej w konwencji z 1996 r.

Artykuł 5

Inspekcje, zgodność, nakaz opuszczenia portu i odmowa wstępu do portu

1. Każde z państw członkowskich zapewnia, aby każda inspekcja statku w porcie znajdującym się pod jego jurysdykcją

zgodnie z dyrektywą 2009/16/WE obejmowała weryfikację, czy certyfikat, o którym mowa w art. 6, znajduje się na statku.

2. Jeżeli certyfikat, o którym mowa w art. 6, nie znajduje się na statku, to – bez uszczerbku dla dyrektywy 2009/16/WE umożliwiającej zatrzymanie statku z uwagi na kwestie bezpieczeństwa – właściwy organ może wydać wobec statku nakaz opuszczenia portu, o którym zostają poinformowane Komisja, pozostałe państwa członkowskie oraz zainteresowane państwo bandery. W wyniku wydania takiego nakazu opuszczenia portu każde państwo członkowskie odmawia temu statkowi wstępu do któregokolwiek ze swoich portów, do czasu przekazania przez armatora certyfikatu, o którym mowa w art. 6.

Artykuł 6

Certyfikat ubezpieczenia

1. Posiadanie ubezpieczenia, o którym mowa w art. 4, potwierdzane jest jednym lub kilkoma certyfikatami wydanymi przez jego wystawcę i znajdującymi się na statku.
2. Certyfikaty wydawane przez wystawcę ubezpieczenia zawierają następujące informacje:
 - a) nazwę statku, jego numer IMO i port macierzysty;
 - b) nazwę i główne miejsce prowadzenia działalności armatora;
 - c) rodzaj i okres ubezpieczenia;
 - d) nazwę i główne miejsce prowadzenia działalności wystawcy ubezpieczenia oraz, w stosownych przypadkach, miejsce ustanowienia ubezpieczenia.
3. Jeżeli język użyty w certyfikacie nie jest językiem angielskim, francuskim lub hiszpańskim, tekst powinien zawierać tłumaczenie na jeden z tych języków.

Artykuł 7

Sankcje

Do celów art. 4 ust. 1 państwa członkowskie ustanawiają system sankcji za naruszenie krajowych przepisów przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz podejmują wszelkie niezbędne środki zapewnijające, że sankcje te są stosowane. Przewidziane sankcje są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Artykuł 8

Sprawozdania

Co trzy lata, a po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2015 r., Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszej dyrektywy.

*Artykuł 9***Transpozycja**

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 1 stycznia 2012 r. Informują Komisję o tekstach tych przepisów.

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

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

*Artykuł 10***Wejście w życie**

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

*Artykuł 11***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 23 kwietnia 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

H.-G. PÖTTERING

Przewodniczący

W imieniu Rady

P. NEČAS

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

- Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1992 r.
 - Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkodę związaną z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych z 1996 r. (konwencja HNS).
 - Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi z 2001 r. (konwencja bunkrowa).
 - Międzynarodowa konwencja o usuwaniu wraków z 2007 r. (konwencja o usuwaniu wraków).
 - Rozporządzenie (WE) nr 392/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków.
-

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/21/WE**z dnia 23 kwietnia 2009 r.****w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery****(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 ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Należy przez cały czas zapewniać bezpieczeństwo żeglugi morskiej Wspólnoty i korzystających z niej obywateli oraz ochronę środowiska.
- (2) W odniesieniu do międzynarodowej żeglugi morskiej ustanowiono kompleksowe ramy prawne służące poprawie bezpieczeństwa na morzu i ochrony środowiska w związku z zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków, przyjmując szereg konwencji, których depozytariuszem jest Międzynarodowa Organizacja Morska (dalej zwana „IMO”).
- (3) Na mocy postanowień Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS) oraz konwencji, których depozytariuszem jest IMO (zwane dalej „konwencjami IMO”), państwa będące stronami tych instrumentów prawnych są odpowiedzialne za wydawanie przepisów ustawowych i wykonawczych oraz za podejmowanie wszelkich innych kroków, które mogą być konieczne dla nadania tym instrumentom

pełnej i całkowitej skuteczności, w celu zapewnienia, aby z punktu widzenia bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego dany statek nadawał się do użycia zgodnie z przeznaczeniem i był obsadzony kompetentną załogą.

- (4) Z należytą uwagą należy traktować Konwencję o pracy na morzu, przyjętą przez Międzynarodową Organizację Pracy (MOP) w 2006 r., w której określono również wymagania dotyczące państwa bandery.
- (5) W dniu 9 października 2008 r. państwa członkowskie przyjęły oświadczenie, w którym jednogłośnie uznały znaczenie stosowania konwencji międzynarodowych odnoszących się do obowiązków państw bandery mających na celu poprawę bezpieczeństwa na morzu i przyczynianie się do zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki.
- (6) Wprowadzenie w życie procedur zalecanych przez IMO w okólnikach MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424 z dnia 20 grudnia 2004 r. w sprawie transferu statków między państwami powinno wzmocnić przepisy konwencji IMO oraz wspólnotowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa na morzu dotyczące zmiany bandery oraz zwiększyć przejrzystość stosunków między państwami bandery, mając na uwadze bezpieczeństwo na morzu.
- (7) Dostępność informacji na temat statków podnoszących banderę państwa członkowskiego, a także statków, które zostały wypisane z rejestru państwa członkowskiego, powinna poprawić przejrzystość działań wysokiej jakości floty oraz przyczynić się do lepszego monitorowania obowiązków państw bandery oraz do zapewnienia równych reguł obowiązujących administracje.
- (8) Aby wspierać państwa członkowskie w dalszym usprawnianiu ich działalności jako państw bandery, należy przeprowadzać regularne audyty ich administracji.

⁽¹⁾ Dz.U. C 318 z 23.12.2006, s. 195.⁽²⁾ Dz.U. C 229 z 22.9.2006, s. 38.⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 29 marca 2007 r. (Dz.U. C 27 E z 31.1.2008, s. 140), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 grudnia 2008 r. (Dz.U. C 330 E z 30.12.2008, s. 13) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2009 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

- (9) Certyfikacja jakościowa procedur administracyjnych zgodna z normami Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej (ISO) lub z równoważnymi normami powinna dodatkowo zapewnić jednakowe reguły obowiązujące wszystkie administracje.

(10) 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 ⁽¹⁾.

(11) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, mianowicie wprowadzenie i zastosowanie odpowiednich środków w dziedzinie polityki transportu morskiego, nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na ich rozmiary i skutki 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, zakres niniejszej dyrektywy nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot

1. Celem niniejszej dyrektywy jest:

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

2. Niniejsza dyrektywa pozostaje bez uszczerbku dla morskich przepisów wspólnotowych wymienionych w art. 2 ust. 2 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) ⁽²⁾ oraz dyrektywy Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST) ⁽³⁾.

Artykuł 2

Zakres stosowania

Niniejsza dyrektywa stosuje się do administracji państwa członkowskiego, którego banderę podnosi statek.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 167 z 2.7.1999, s. 33.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- a) „statek” oznacza statek lub jednostkę podnoszące banderę państwa członkowskiego, które objęte są zakresem odpowiednich konwencji IMO i które objęte są wymogiem posiadania zaświadczenia;
- b) „administracja” oznacza właściwe organy państwa członkowskiego, którego banderę podnosi statek;
- c) „uznana organizacja” oznacza organizację uznaną zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 391/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (przekształcenie) ⁽⁴⁾;
- d) „certyfikaty” oznaczają oficjalne certyfikaty wydane zgodnie z odpowiednimi konwencjami IMO;
- e) „audyt IMO” oznacza audyt przeprowadzony zgodnie z przepisami rezolucji A.974(24) przyjętej przez zgromadzenie IMO w dniu 1 grudnia 2005 r.

Artykuł 4

Warunki wydawania zezwolenia na eksploatację statku

1. Przed wydaniem zezwolenia na eksploatację statku, któremu przyznano prawo do podnoszenia bandery danego państwa członkowskiego, państwo to podejmuje środki, które uzna za właściwe, w celu zapewnienia, aby statek ten odpowiadał wymaganiom obowiązujących zasad i przepisów międzynarodowych. W szczególności weryfikuje ono bezpieczeństwo statku przy pomocy wszelkich rozsądnych środków. W razie konieczności konsultuje się ono z poprzednim państwem bandery w celu ustalenia, czy jakiegokolwiek nieusunięte niezgodności lub kwestie związane z bezpieczeństwem, stwierdzone przez poprzednie państwo bandery, nie zostały jeszcze usunięte lub rozwiązane.

2. Jeżeli inne państwo bandery wystąpi o informacje dotyczące statku, który wcześniej podnosił banderę państwa członkowskiego, państwo członkowskie, którego to dotyczy, niezwłocznie przekazuje temu innemu państwu bandery występującemu o te informacje szczegółowe informacje na temat nieusuniętych niezgodności i wszelkie inne stosowne informacje dotyczące bezpieczeństwa.

⁽⁴⁾ Zob. s. 11 niniejszego Dziennika Urzędowego.

Artykuł 5**Zatrzymanie statku podnoszącego banderę danego państwa członkowskiego**

W przypadku powiadomienia administracji o zatrzymaniu statku podnoszącego banderę danego państwa członkowskiego przez państwo portu, administracja ta nadzoruje, zgodnie z procedurami ustanowionymi w tym celu, dostosowanie tego statku do wymagań odpowiednich konwencji IMO.

Artykuł 6**Środki towarzyszące**

Państwa członkowskie zapewniają, aby przynajmniej następujące informacje dotyczące statków podnoszących banderę były w każdej chwili dostępne do celów niniejszej dyrektywy:

- a) dane statku (nazwa, numer IMO itp.);
- b) daty przeprowadzonych przeglądów, w tym przeglądów dodatkowych i uzupełniających, jeżeli były wykonane, oraz audytów;
- c) dane identyfikacyjne uznanych organizacji uczestniczących w certyfikacji i klasyfikacji statku;
- d) dane identyfikacyjne właściwego organu, który dokonał inspekcji statku zgodnie z przepisami dotyczącymi kontroli państwa portu, oraz daty inspekcji;
- e) wyniki inspekcji przeprowadzonych przez kontrolę państwa portu (niezgodności: tak lub nie; zatrzymanie: tak lub nie);
- f) informacje dotyczące ofiar wypadku morskiego;
- g) dane identyfikacyjne statków, które przestały podnosić banderę danego państwa członkowskiego podczas poprzednich 12 miesięcy.

Artykuł 7**Audyt państwa bandery**

Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki umożliwiające przeprowadzenie audytu IMO swoich administracji co najmniej raz na siedem lat, z zastrzeżeniem uprzedniego uzyskania pozytywnej odpowiedzi IMO na złożony przez dane państwo członkowskie w odpowiednim terminie wniosek i publikują wyniki audytu zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi dotyczącymi poufności.

Niniejszy artykuł traci moc najpóźniej w dniu 17 czerwca 2017 r. lub wcześniej, w terminie ustalonym przez Komisję zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 10 ust. 2, po wejściu w życie obowiązkowego mechanizmu audytu państw członkowskich IMO.

Artykuł 8**System zarządzania jakością i ocena wewnętrzna**

1. Przed dniem 17 czerwca 2012 r. każde państwo członkowskie opracowuje, wdraża i utrzymuje system zarządzania jakością w odniesieniu do operacyjnych aspektów działań związanych z państwem bandery prowadzonych przez administrację. Taki system zarządzania jakością jest certyfikowany zgodnie z obowiązującymi międzynarodowymi normami jakości.

2. Państwa członkowskie, które są wpisane na czarną listę lub przez dwa kolejne lata były wpisane na szarą listę publikowaną w najnowszym sprawozdaniu rocznym Paryskiego protokołu ustaleń (zwanym dalej „paryskim MOU”) dotyczącego kontroli państwa portu, dostarczają Komisji – nie później niż cztery miesiące po opublikowaniu sprawozdania paryskiego MOU – sprawozdanie z własnej działalności jako państw bandery.

W sprawozdaniu określa się i analizuje główne przyczyny braku zgodności, które doprowadziły do zatrzymań i niezgodności skutkujących wpisaniem na czarną lub szarą listę.

Artykuł 9**Sprawozdawczość**

Co pięć lat, a po raz pierwszy przed dniem 17 czerwca 2012 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszej dyrektywy.

Sprawozdanie to zawiera ocenę działalności państw członkowskich jako państw bandery.

Artykuł 10**Procedura komitetu**

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

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i art. 7 decyzji 1999/468/WE z uwzględnieniem przepisów art. 8 tej decyzji.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na dwa miesiące.

*Artykuł 11***Transpozycja**

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą najpóźniej dnia 17 czerwca 2011 r. Informują Komisję o tekstach tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy im w momencie ich oficjalnej publikacji. Metody dokonywania takiego odesłania określone są przez państwa członkowskie.

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

*Artykuł 12***Wejście w życie**

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

*Artykuł 13***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 23 kwietnia 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

H.-G. PÖTTERING

Przewodniczący

W imieniu Rady

P. NEČAS

Przewodniczący

CENY PRENUMERATY w 2009 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	1 000 EUR/rok (*)
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	100 EUR/miesiąc (*)
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie CD-ROM	w 22 językach urzędowych UE	1 200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	700 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	70 EUR/miesiąc
Dziennik Urzędowy UE, seria C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	400 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	40 EUR/miesiąc
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie CD-ROM (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	500 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, CD-ROM dwa razy w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	360 EUR/rok (= 30 EUR/miesiąc)
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

(*) Pojedyncze egzemplarze: od 1 do 32 stron: 6 EUR
od 33 do 64 stron: 12 EUR
powyżej 64 stron: cena ustalana indywidualnie

Prenumerata *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, który jest wydawany w językach urzędowych Unii, dostępna jest w 22 wersjach językowych. Dziennik Urzędowy składa się z dwóch serii – L (Legislacja) oraz C (Informacje i zawiadomienia).

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 920/2005, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym L 156 z dnia 18 czerwca 2005 r., instytucje Unii Europejskiej nie mają obowiązku sporządzania wszystkich aktów prawnych w języku irlandzkim ani publikowania ich w tym języku. W związku z tym irlandzkie wydania Dziennika Urzędowego sprzedawane są osobno.

Prenumerata Suplementu do Dziennika Urzędowego (seria S – Ogłoszenia o przetargach) obejmuje wszystkie 23 wersje językowe na pojedynczym CD-ROM-ie.

Na żądanie prenumeratorzy *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* mogą otrzymać różne załączniki do Dziennika Urzędowego. Prenumeratory informowani są o publikacji załączników poprzez zawiadomienia dołączane do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

Sprzedaż i prenumerata

Odpłatne publikacje, wydawane przez Urząd Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich, dostępne są u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_pl.htm

Portal EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa oraz aktów przygotowawczych.

Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: <http://europa.eu>