



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-117-03

Do druku nr 2034

Warszawa, 24 września 2003 r.

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- **o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej** wraz z projektami podstawowych aktów wykonawczych,

co do którego Rada Ministrów zadeklarowała, że ma na celu dostosowanie polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej.

Jednocześnie, zgodnie z wymogami art. 34 ust. 5 Regulaminu Sejmu, przekazuję, **przetłumaczone na język polski, teksty przepisów Unii Europejskiej, do których ma być dostosowane prawo polskie.**

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z wyrazami szacunku

(-) Leszek Miller

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej

Art. 1. W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 22 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Rzeczpospolita Polska ma wyłączne prawo wnoszenia, udzielania pozwoleń na wnoszenie i wykorzystywanie w wyłącznej strefie ekonomicznej sztucznych wysp, a także wszelkiego rodzaju konstrukcji i urządzeń przeznaczonych do przeprowadzania badań naukowych, rozpoznawania lub eksploatacji zasobów, jak również w odniesieniu do innych przedsięwzięć w zakresie gospodarczego badania i eksploatacji wyłącznej strefy ekonomicznej, takich jak wykorzystanie w celach energetycznych wody, prądów morskich i wiatru.”;

2) art. 23 otrzymuje brzmienie:

„Art. 23. 1. Pozwolenie na wnoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich, określonych w art. 22 – w przypadku braku planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, o którym mowa w art. 37a, wydaje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

2. Pozwolenie, o którym mowa w ust. 1, jest wydawane po zaopiniowaniu przez ministrów właściwych do spraw:

środowiska, gospodarki, rolnictwa, kultury i dziedzictwa narodowego, spraw wewnętrznych oraz Ministra Obrony Narodowej.

3. Przy wydawaniu pozwolenia, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia się zagadnienia dotyczące obronności oraz bezpieczeństwa państwa, bezpieczeństwa żeglugi morskiej i bezpieczeństwa lotów statków powietrznych, ochrony środowiska i zasobów morza oraz wykonywania rybołówstwa morskiego.
4. Odmawia się wydania pozwolenia, o którym mowa w ust. 1, jeżeli jego wydanie pociągnęłoby za sobą zagrożenie dla środowiska i zasobów morskich bądź zagrażałoby:
 - 1) interesowi gospodarki narodowej,
 - 2) obronności lub bezpieczeństwu państwa,
 - 3) bezpieczeństwu żeglugi morskiej,
 - 4) wykonywaniu rybołówstwa morskiego,
 - 5) bezpieczeństwu lotów statków powietrznych lub
 - 6) podwodnemu dziedzictwu archeologicznemu.
5. Wystąpienie zagrożeń, o których mowa w ust. 4, ustala się na podstawie przepisów odrębnych.
6. W pozwoleniu, o którym mowa w ust. 1, określa się: rodzaj przedsięwzięcia i jego lokalizację według współrzędnych geograficznych, charakterystyczne parametry techniczne przedsięwzięcia, szczegółowe warunki i wymagania wynikające z przepisów odrębnych, a w szczególności w zakresie:
 - 1) bezpieczeństwa żeglugi,
 - 2) ochrony środowiska morskiego i zasobów morza,
 - 3) wykonywania rybołówstwa morskiego.
7. Pozwolenie, o którym mowa w ust. 1, wydawane jest na okres do 2 lat.

8. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej prowadzi rejestr wydanych pozwoleń, o których mowa w ust. 1.
 9. W przypadku nieprzyjęcia planu, o którym mowa w art. 37a, gdy znajduje się on na etapie opracowywania, postępowanie w sprawie o wydanie pozwolenia może zostać zawieszona do czasu przyjęcia planu.”;
- 3) po art. 23 dodaje się art. 23a w brzmieniu:
- „Art. 23a. W przypadku przyjęcia planu, o którym mowa w art. 37a, pozwolenie na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich, o których mowa w art. 22, wydaje dyrektor właściwego urzędu morskiego. Przepisy art. 23 oraz art. 27a i 27b stosuje się odpowiednio.”;
- 4) po art. 27 dodaje się art. 27a i 27b w brzmieniu:
- „Art. 27a. 1. Wniosek o wydanie pozwolenia, o którym mowa w art. 23 i 23a, powinien zawierać oznaczenie nazwy, siedziby i adresu wnioskodawcy, szczegółowe określenie przedsięwzięcia wymagającego zezwolenia i jego celu ze wskazaniem:
- 1) proponowanej lokalizacji, przez określenie współrzędnych geograficznych naniesionych na mapę morską,
 - 2) wielkości polskiego obszaru morskiego i okresu czasu niezbędnego do realizacji przedsięwzięcia,
 - 3) charakterystycznych parametrów technicznych i szacunkowej wartości zamierzonego przedsięwzięcia, łącznie z przedstawieniem sposobów przekazywania produktu na ląd,
 - 4) oceny skutków ekonomicznych, społecznych i oddziaływania na środowisko.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, należy dołączyć:
 - 1) odpis z rejestru sądowego,
 - 2) opis technologii planowanego przedsięwzięcia,
 - 3) opis środowiska morskiego, które może być zagrożone przez planowane przedsięwzięcie,
 - 4) opis potencjalnych oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko morskie i jego zasoby naturalne, zarówno żywe, jak i mineralne oraz ich ocenę,
 - 5) opis środków zmniejszających szkodliwe oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko morskie,
 - 6) opis przyjętych założeń i zastosowanych metod prognozy oraz wykorzystanych danych o środowisku morskim, ze wskazaniem trudności powstałych przy gromadzeniu niezbędnych informacji,
 - 7) projekt programu monitoringu i zarządzania.
3. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do wniosków w sprawach zezwoleń, o których mowa w art. 26, a także wniosków w sprawach decyzji, o których mowa w art. 27.

Art. 27b. 1. Za wydanie pozwoleń, o których mowa w art. 23 i 23a, oraz zezwoleń, o których mowa w art. 26, organ wydający odpowiednio pozwolenia lub zezwolenia pobiera opłaty o równowartości 300 jednostek obliczeniowych, określonych w art. 55, a jeżeli wydane pozwolenie przewiduje zajęcie wyłącznej strefy ekonomicznej pod sztuczną wyspę, konstrukcję i urządzenie, pobiera się dodatkową opłatę w wysokości 1% wartości planowanego przedsięwzięcia. Opłaty te uiszcza się przed wydaniem odpowiednio pozwolenia lub zezwolenia.

2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.
3. Pozwolenia, o których mowa w ust. 1, stanowią o prawie do korzystania z polskiego obszaru morskiego do celów określonych w pozwoleniu; prawa wynikające z pozwolenia nie mogą być przenoszone na osoby trzecie.”;

5) po art. 35 dodaje się art. 35a-35c w brzmieniu:

„Art. 35a. 1. Przeszukiwanie wraków statków lub ich pozostałości może być dokonywane przez osoby fizyczne, osoby prawne lub jednostki organizacyjne nie posiadające osobowości prawnej, wyłącznie po uzyskaniu pozwolenia dyrektora właściwego urzędu morskiego.

2. Pozwolenie na przeszukiwanie wraków statków lub ich pozostałości wydawane jest na wniosek zainteresowanych podmiotów, o których mowa w ust. 1, w uzgodnieniu z komendantem morskiego oddziału Straży Granicznej oraz wojewódzkim konserwatorem zabytków, właściwymi dla siedziby urzędu morskiego oraz po zasięgnięciu opinii Szefa Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej.
3. W pozwoleniu, o którym mowa w ust.1, określa się: pozycję lub obszar przeszukiwania, nazwę lub określenie wraku, nazwę statku, z którego będzie dokonywane przeszukiwanie, warunki przeszukiwania łącznie z warunkami bezpieczeństwa oraz okres przeszukiwania, który nie może być dłuższy niż 30 dni. Pozwolenie może także nakładać na wnioskodawcę obowiązek zapewnienia inspektorowi inspekcji morskiej odpowiednich warunków bytowych na statku, z którego będzie dokonywane przeszukiwanie wraku lub jego pozostałości i umożliwienia inspektorowi korzystania, w celach

służbowych, ze środków łączności znajdujących się na statku.

4. W tym samym czasie, na przeszukiwanie określonego wraku statku lub jego pozostałości, pozwolenie może być wydane tylko jednemu podmiotowi.
5. Odmawia się wydania pozwolenia, o którym mowa w ust. 1, jeżeli:
 - 1) istnieje zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi lub zanieczyszczenia środowiska morskiego,
 - 2) wrak statku lub jego pozostałości znajdują się w obszarze składowania lub zatopienia uzbrojenia, materiałów lub broni chemicznej,
 - 3) wrak statku lub jego pozostałości podlegają szczególnej ochronie.

Art. 35b. 1. Podróż statku, z którego ma nastąpić przeszukanie wraku lub jego pozostałości powinna zaczynać się i kończyć w porcie polskim.

2. Wszelkie przedmioty, znalezione i wydobyte w trakcie przeszukiwania wraków statków lub ich pozostałości, mogą znajdować się wyłącznie na statku objętym pozwoleniem, o którym mowa w art. 35a ust. 1, i podlegają przekazaniu dyrektorowi urzędu morskigo, który wydał pozwolenie, najpóźniej w dniu upływu ważności pozwolenia.

Art. 35c. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy tryb postępowania w sprawach uzyskiwania pozwolenia, o którym mowa w art. 35a ust. 1, a także wzór pozwolenia oraz wzór wniosku o wydanie pozwolenia, mając na uwadze bezpieczeństwo

osób przeszukujących wraki lub ich pozostałości oraz względy bezpieczeństwa żeglugi.”;

6) w art. 37a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, ministrem właściwym do spraw rolnictwa, ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej może przyjąć, w drodze rozporządzenia, plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, uwzględniając ustalenia określone w ust. 2, oraz wydane ważne pozwolenia, o których mowa w art. 23 i 23a.”;

7) art. 38 otrzymuje brzmienie:

„Art. 38. 1. Organami administracji morskiej są:

- 1) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej – jako naczelny organ administracji morskiej,
 - 2) dyrektorzy urzędów morskich – jako terenowe organy administracji morskiej.
2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej sprawuje nadzór nad działalnością dyrektorów urzędów morskich.”;

8) art. 39 otrzymuje brzmienie:

„Art. 39. 1. Dyrektor urzędu morskiego podlega ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.

2. Dyrektora urzędu morskiego powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej. Zastępców dyrektora urzędu morskiego powołuje

i odwołuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej na wniosek dyrektora urzędu morskiego.

3. Na stanowisko dyrektora urzędu morskiego może być powołany wyłącznie obywatel polski posiadający wykształcenie wyższe oraz wiedzę, kwalifikacje zawodowe i doświadczenie z zakresu żeglugi morskiej oraz funkcjonowania administracji rządowej.
 4. Dyrektor urzędu morskiego wykonuje swoje kompetencje przy pomocy urzędu morskiego, który jest państwową jednostką budżetową.
 5. W skład urzędu morskiego wchodzi w szczególności:
 - 1) inspekcja morską, inspekcja państwa bandery (Flag State Control), inspekcja państwa portu (Port State Control) – przy pomocy których dyrektor urzędu morskiego realizuje swoje zadania w zakresie inspekcji statków,
 - 2) kapitanaty i bosmanaty portów – przy pomocy których dyrektor urzędu morskiego wykonuje swoje kompetencje w portach i przystaniach morskich,
 - 3) Biuro Spraw Obronnych Żeglugi – do realizacji zadań, o których mowa w art. 42 ust. 2 pkt 1a.”;
- 9) po art. 40 dodaje się art. 40a w brzmieniu:
- „Art. 40a. 1. Dyrektorzy urzędów morskich tworzą Radę Dyrektorów Urzędów Morskich, zwaną dalej „Radą”.
 2. Do zadań Rady należy kształtowanie i koordynowanie polityki działania dyrektorów urzędów morskich, w szczególności w zakresie:
 - 1) określania jednolitego postępowania w odniesieniu do podmiotów użytkujących polskie obszary morskie,
 - 2) jednolitości stanowionego prawa miejscowego,

- 3) współpracy z innymi organami w zakresie spraw związanych z korzystaniem z morza i pasa nadbrzeżnego,
 - 4) współpracy z organami administracji morskiej innych państw.
3. Pracami Rady kieruje przewodniczący, powoływany przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej na 4 letnią kadencję, spośród dyrektorów urzędów morskich.
 4. Przewodniczący Rady reprezentuje terenowe organy administracji morskiej wobec organów administracji morskiej innych państw.
 5. Szczegółowy zakres działania i organizację pracy Rady określa regulamin nadany w drodze zarządzenia przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.”;
- 10) w art. 42 w ust. 2:
- a) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:
 - „1a) ochrony portów morskich i żeglugi morskiej, w tym związane z wykonywaniem zadań obronnych oraz zadań o charakterze niemilitarnym, w szczególności zapobieganie aktom terroru oraz likwidacji skutków zaistniałych zdarzeń,”
 - b) uchyla się pkt 10a,
 - c) w pkt 16 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 17-25 w brzmieniu:
 - „17) nadawania nazw statkom morskim,
 - 18) organizacji pilotażu morskiego,
 - 19) budowy i utrzymywania obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich,
 - 20) zarządzania portami nie mającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej i przystaniami morskimi, w których nie powołano podmiotu zarządzającego w trybie przepisów ustawy z dnia

20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2002 r. Nr 110, poz. 967, Nr 166, poz. 1361 i Nr 200, poz. 1683), w zakresie przewidzianym w tych przepisach,

- 21) kreowania polityki rozwoju portów i przystani morskich,
- 22) monitorowania ruchu statków,
- 23) ewidencji ładunków i pasażerów,
- 24) nadzoru nad wprowadzonymi do obrotu wyrobami w zakresie wyposażenia morskiego, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. Nr 166, poz. 1360 oraz z 2003 r. Nr 80, poz. 718 i Nr 130, poz. 1188),
- 25) zarządu nad morzem terytorialnym i morskimi wodami wewnętrznymi oraz nad gruntami pokrytymi tymi wodami, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne (Dz. U. Nr 115, poz. 1229 i Nr 154, poz. 1803, z 2002 r. Nr 113, poz. 984, Nr 130, poz. 1112, Nr 238, poz. 2022 i Nr 233, poz. 1957 oraz z 2003 r. Nr 80, poz. 717).”;

11) art. 50 otrzymuje brzmienie:

„Art. 50. 1. Wykonując w polskich obszarach morskich zadania, o których mowa w art. 42 ust. 2 pkt 1-6 i 9:

1) inspekcja morska ma prawo:

- a) kontrolowania, czy statki są uprawnione do działalności, którą wykonują oraz czy posiadają wymagane zezwolenie,
- b) kontrolowania, czy żegluga lub inna działalność jest wykonywana zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa polskiego i umowami międzynarodowymi,

- c) wykrywania zanieczyszczeń środowiska morskiego powodowanych działalnością na morzu i ich sprawców,
- 2) inspekcja państwa bandery ma prawo kontrolowania, czy statki o polskiej przynależności – z wyłączeniem jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji – odpowiadają, określonym w ratyfikowanych umowach międzynarodowych oraz innych przepisach, w szczególności przepisach ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156 oraz z 2002 r. Nr 240, poz. 2060) oraz ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. Nr 47, poz. 243, z 2000 r. Nr 109, poz. 1156, z 2001 r. Nr 111, poz. 1197 i Nr 125, poz. 1368 oraz z 2002 r. Nr 166, poz. 1361), wymaganiom w zakresie:
- a) budowy, stałych urządzeń i wyposażenia,
 - b) składu i kwalifikacji załóg,
 - c) ochrony środowiska,
 - d) bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunków sanitarnych,
- 3) inspekcja państwa portu ma prawo kontrolowania, czy statki obcej przynależności – z wyłączeniem okrętów wojennych i jednostek pomocniczych, statków rybackich, statków drewnianych o prostej konstrukcji, statków specjalnej służby państwowej używanych do celów niekomercyjnych i statków turystycznych nie zajmujących się handlem – zawijające do polskich portów odpowiadają wymaganiom w zakresie:
- a) bezpieczeństwa żeglugi,
 - b) składu i kwalifikacji załóg,

- c) ochrony środowiska,
- d) bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunków sanitarno-bytowych,

określonym w:

- Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966 (LL 66),
 - Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS 74),
 - Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 (STCW 78),
 - Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, 1972 (COLREG 72),
 - Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków 1969,
 - Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973 oraz w Protokole z 1978 r., odnoszącym się do niej (MARPOL 73/78),
 - Konwencji nr 147 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej minimalnych norm na statkach handlowych z 1967 r. (MOP 147),
 - Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1992 (CLC 92).
2. Określone w ust. 1 pkt 1 uprawnienia inspekcja morska może realizować we współdziałaniu ze Strażą Graniczną przy użyciu jej sił i środków, a w razie konieczności, także w porozumieniu z Marynarką Wojenną.
 3. W przypadku nieobecności inspektora inspekcji morskiej na pokładzie jednostki pływającej Straży Granicznej, Straż

ta może samodzielnie realizować uprawnienia określone w ust. 1 pkt 1, w imieniu terenowego organu administracji morskiej.

4. Przekazanie Straży Granicznej środków, posiadanych przez urzędy morskie, do realizacji uprawnień określonych w ust. 1 pkt 1 nastąpi w drodze porozumienia ministrów właściwych do spraw gospodarki morskiej i spraw wewnętrznych.
5. W przypadkach, o których mowa w ust. 3, uprawnienia inspektora inspekcji morskiej, określone w art. 51 ust. 1 i w art. 52 ust. 1, przysługują odpowiednio dowódcom jednostek pływających Straży Granicznej.”;

12) w art. 51 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Inspektor inspekcji państwa bandery oraz inspektor inspekcji państwa portu, w czasie wykonywania czynności służbowych mających na celu stwierdzenie, że statek odpowiada wymaganiom określonym w art. 50 ust. 1 pkt 2 lub 3, jest uprawniony do kontroli dokumentów potwierdzających spełnienie tych wymagań, a także do sprawdzenia ogólnego stanu technicznego statku, łącznie z warunkami sanitarno-bytowymi. Przepisy ust. 1 oraz art. 52-54 stosuje się odpowiednio.”;

13) w art. 56 dodaje się pkt 19 w brzmieniu:

„19) przeszukuje wraki statków lub ich pozostałości bez wymaganego pozwolenia albo nie stosuje się do warunków określonych w pozwoleniu”;

14) użyte w art. 10 ust. 1, art. 27, art. 28, art. 29, art. 30, art. 32, art. 40, art. 41 ust. 2, art. 43, art. 46, art. 48a, art. 57 ust. 2, art. 60 w różnej liczbie i przypadku wyrazy:

- a) „Minister Transportu i Gospodarki Morskiej” zastępuje się użytymi w odpowiedniej liczbie i przypadku wyrazami „minister właściwy do spraw gospodarki morskiej”,
- b) „Minister Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa” zastępuje się użytymi w odpowiedniej liczbie i przypadku wyrazami „minister właściwy do spraw środowiska”,
- c) „Minister Spraw Wewnętrznych” zastępuje się użytymi w odpowiedniej liczbie i przypadku wyrazami „minister właściwy do spraw wewnętrznych.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2000 r. Nr 106, poz. 1126, Nr 109, poz. 1157 i Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 5, poz. 42, Nr 100, poz. 1085, Nr 110, poz. 1190, Nr 115, poz. 1229, Nr 129, poz. 1439 i Nr 154, poz. 1800, z 2002 r. Nr 74, poz. 676 oraz z 2003 r. Nr 80, poz. 718) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 20 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) opracowanie projektu budowlanego w sposób zgodny z: ustaleniami określonymi w decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu lub w pozwoleniu, o którym mowa w art. 23 i 23a ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502), wymaganiami ustawy, przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej,”;

2) w art. 32 w ust. 4 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) złożył wniosek w tej sprawie w okresie ważności pozwolenia, o którym mowa w art. 23 i art. 23a ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, jeżeli jest ono wymagane,”;

3) w art. 33 w ust. 2 po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

- „3a) pozwolenie, o którym mowa w art. 23 i art. 23a ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, jeżeli jest ono wymagane.”;
- 4) w art. 34 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Projekt budowlany powinien spełniać wymagania określone w decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, jeżeli jest ona wymagana zgodnie z przepisami o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, lub w pozwoleniu, o którym mowa w art. 23 i art. 23a ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, jeżeli jest ono wymagane.”;
- 5) w art. 35 w ust.1 w pkt 1 lit. b otrzymuje brzmienie:
- „b) wymaganiami decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu lub wymaganiami pozwolenia, o którym mowa w art. 23 i art. 23a ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.”;
- 6) w art. 38 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Decyzję o pozwoleniu na budowę właściwy organ przesyła niezwłocznie organowi, który wydał decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu lub pozwolenie, o którym mowa w art. 23 i art. 23a ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.”;
- 7) w art. 59 ust. 6 otrzymuje brzmienie:
- „6. Decyzję o pozwoleniu na użytkowanie obiektu budowlanego właściwy organ przesyła niezwłocznie organowi, który wydał decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu lub pozwolenie, o którym mowa w art. 23 i art. 23a ustawy z

dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156 oraz z 2002 r. Nr 240, poz. 2060) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 7 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W celu zapewnienia spełniania przez statek wymagań, o których mowa w art. 6, statek podlega inspekcjom, przeprowadzanym przez organy inspekcyjne w zakresie, terminach i trybie określonych w ustawie, w ratyfikowanych umowach międzynarodowych oraz przepisach ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502).”;

2) po art. 11 dodaje się art. 11a w brzmieniu:

„Art. 11a. 1. Inspekcje statków obcej przynależności zawijających do polskich portów przeprowadza organ inspekcyjny przy pomocy inspektora inspekcji państwa portu, zwanego dalej „inspektorem PSC”.

2. Inspekcję przeprowadza inspektor PSC, legitymujący się dokumentem identyfikacyjnym.

3. Organ inspekcyjny raz na miesiąc podaje do publicznej wiadomości, przez ogłoszenie w sposób zwyczajowo przyjęty na danym terenie, informacje dotyczące statków, które zostały zatrzymane lub stanowią przedmiot odmowy dostępu do portu w czasie poprzedniego miesiąca. Informacje te są udostępniane w systemie informacyjnym „Sirenac E” ustanowionym w ramach Memorandum Paryskiego, o którym mowa w art. 12 ust. 6.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, zakres informacji dotyczących statków, o których mowa w ust. 3, mając

na uwadze postanowienia umów międzynarodowych i przepisów Unii Europejskiej w tym zakresie.

5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu, tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora PSC oraz wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora PSC uwzględniając: kwalifikacje wymagane od inspektora PSC, procent ogólnej liczby statków podlegających inspekcji w ciągu roku, rodzaje statków podlegających inspekcji w pierwszej kolejności, okoliczności przeprowadzania inspekcji rozszerzonej oraz kategorie statków podlegających rozszerzonym inspekcjom, kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wydania odmowy wejścia statku do portu, procedury kontroli statków oraz listę dokumentów podlegających kontroli, kierując się zaleceniami Memorandum Paryskiego, o którym mowa w art. 12 ust. 6, a także przepisami Unii Europejskiej w tym zakresie.”;
- 3) w załączniku w pkt III 1.4 i 1.5 wyrazy „w żegludze bałtyckiej” zastępuje się wyrazami „w żegludze przybrzeżnej”.

Art. 4. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43 i Nr 100, poz. 1085 oraz z 2002 r. Nr 199, poz. 1672) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 6 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
„1a. Minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór nad działalnością dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej.”;
- 2) w art. 9 w ust. 2 pkt 9 otrzymuje brzmienie:
„9) współdziałanie z innymi organami w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska, ochrony portów lub przystani, w tym wykonywania zadań obronnych i zadań o charakterze

niemilitarnym, w szczególności zapobiegania aktom terroru, a także likwidacji skutków zaistniałych zdarzeń.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W odniesieniu do obszarów morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej przeznaczenie terenu, rozmieszczenie inwestycji celu publicznego oraz sposób zagospodarowania i warunki zabudowy terenu określa się na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502).”;

2) w art. 51 w ust. 1 uchyla się pkt 4;

3) w art. 57 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wojewoda prowadzi rejestr wydanych decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego na terenach zamkniętych.”;

4) w art. 60 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Decyzje o warunkach zabudowy na terenach zamkniętych wydaje wojewoda.”.

Art. 6. Do postępowań wszczętych i nie zakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 7. Zezwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń wydane przed dniem wejścia w życie ustawy przez:

1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej na polskim morzu terytorialnym oraz

- 2) dyrektora urzędu morskiego na morskich wodach wewnętrznych
- zachowują moc w zakresie i przez czas na jaki zostały wydane.

Art. 8. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

U Z A S A D N I E N I E

Dwunastoletni okres obowiązywania ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. Nr 32, poz. 131, z późn. zm.) spowodował konieczność dokonania zmian w ustawie. Zasadniczymi przesłankami nakazującymi wprowadzenie zmian w ustawie są w szczególności:

- dokonane na mocy innych ustaw zmiany w zakresie spraw powierzonych organom administracji morskiej i wiążąca się z tym konieczność uporządkowania sfery i zakresu działania organów administracji morskiej,
- rosnące zainteresowanie podmiotów gospodarczych do wykorzystania obszarów morskich do wznoszenia konstrukcji wykorzystujących wiatr do produkcji energii elektrycznej,
- postanowienia aktów prawnych Unii Europejskiej.

Stosownie do powyższego, projekt ustawy o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej wprowadza następujące zmiany:

- 1) w proponowanym nowym art. 22 precyzyjniej niż czyni to ustawa z dnia 21 marca 1991 r. określa wyłączność praw Rzeczypospolitej Polskiej do wznoszenia, udzielania pozwoleń na wznoszenie i wykorzystywanie w wyłącznej strefie ekonomicznej wszelkiego rodzaju sztucznych wysp, wszelkiego rodzaju konstrukcji i urządzeń przeznaczonych do badań naukowych, a także w odniesieniu do innych przedsięwzięć w zakresie gospodarczego badania i eksploatacji wyłącznej strefy ekonomicznej, w tym także wykorzystania w celach energetycznych wody, prądów morskich i wiatru. Proponowana nowa redakcja ust. 1 w art. 22 jest zgodna z postanowieniami ratyfikowanej przez Polskę Konwencji o prawie morza,

2) wnoszenie w polskich obszarach morskich sztucznych wysp, konstrukcji i innych urządzeń może wiązać się z negatywnym ich oddziaływaniem na żywe zasoby morza i stan czystości wód morskich, w związku z czym proponowana redakcja art. 23 stanowi, że w razie braku planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich, pozwolenie wydaje minister właściwy ds. gospodarki morskiej po zasięgnięciu opinii ministrów właściwych ds. środowiska, gospodarki, obrony narodowej, rolnictwa, kultury i dziedzictwa narodowego oraz spraw wewnętrznych. Jednocześnie proponowany przepis art. 23 określa okoliczności, w których odmawia się wydania pozwolenia na wnoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich. Okolicznościami tymi są interes gospodarki narodowej, a także względy obronności lub bezpieczeństwa państwa, bezpieczeństwa żeglugi morskiej, bezpieczeństwa lotów statków powietrznych, względy ochrony środowiska i zasobów morza oraz wykonywania rybołówstwa morskiego, a także podwodnego dziedzictwa archeologicznego. Przesłanką do odmowy wydania pozwolenia w przypadku zagrożenia dla podwodnego dziedzictwa archeologicznego wynika z ratyfikowanej przez Polskę Europejskiej konwencji o ochronie dziedzictwa archeologicznego, sporządzonej w La Vetta dnia 16 stycznia 1992 r. (Dz. U. Nr 120, poz. 564). Jeśli plan zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich został przyjęty w trybie określonym w art. 37a – to pozwolenie takie wydaje dyrektor właściwego urzędu morskiego,

3) proponowane nowe art. 27a i 27b określają szczegółowo elementy składowe wniosku o wydanie pozwolenia, o którym mowa w art. 23 i 23a, a także jakie informacje powinny być załączone do takiego wniosku.

Proponuje się ponadto opłatę w wysokości 300 SDR (równowartość 1 500 zł) za wydanie pozwolenia na wzniesienie sztucznej wyspy, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich, także za pozwolenie na ułożenie podmorskiego kabla i rurociągu na morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym. Opłaty te – pobierane przez organ wydający pozwolenie, będą stanowić dochód budżetu państwa. Jeśli wydane pozwolenie przewiduje zajęcie obszaru morskiego pod sztuczną wyspę, konstrukcję lub urządzenie – projekt przewiduje dodatkową opłatę

w wysokości 1% wartości planowanego przedsięwzięcia. Opłata ta, podobnie jak opłata za wydanie zezwolenia będzie stanowić dochód budżetu państwa,

- 4) nowe art. 35a-35c nakładają obowiązek uzyskiwania pozwolenia dyrektora właściwego urzędu morskiego na przeszukiwanie wraków statków lub ich pozostałości. Proponowane art. 35a-35c mają bezpośredni związek z koniecznością zapobieżenia grabieży wraków, z faktem, że niektóre wraki są traktowane jako podmorskie nekropolie, a także koreluje z postanowieniami projektu ustawy o zabytkach, który jest obecnie przedmiotem prac Sejmu RP,
- 5) zmiana art. 37a polega na doprecyzowaniu trybu opracowywania planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich przez wskazanie również ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz ministra właściwego do spraw rolnictwa, jako organów współuczestniczących, obok ministra właściwego do spraw wewnętrznych i Ministra Obrony Narodowej, w wydaniu rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej,
- 6) w art. 39 przez zmianę redakcji zaakcentowano podległość hierarchiczną dyrektorów urzędów morskich – jako terenowych organów administracji morskiej – ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, jako naczelnemu organowi administracji morskiej. W ust. 3 art. 39 określono kryteria, którym powinien odpowiadać kandydat na dyrektora urzędu morskiego. Aktualnie brak jest takiego przepisu, w związku z czym proponowane rozwiązanie wypełnia istniejącą lukę. Ponadto w ust. 5 tego artykułu wskazano *expressis verbis*, że w skład urzędów morskich wchodzi także inspekcja państwa bandery (Flag State Control), inspekcja państwa portu (Port State Control). Wprowadzenie do struktur urzędów morskich inspekcji państwa portu wynika z konieczności implementacji Dyrektywy Rady Nr 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wprowadzenia, w stosunku do statków korzystających z portów Wspólnoty i pływających na wodach pozostających pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków, zapobiegania zanieczyszczeniom, a także warunków życia i pracy na statku (kontrola w państwie portu). Inspekcja państwa portu jest

wewnętrzną komórką organizacyjną urzędu morskigo, przy pomocy której dyrektor urzędu morskigo – jako organ inspekcyjny – realizuje swoje zadania w zakresie inspekcji obcych statków zawijających do polskich portów. Ponieważ ustawa o obszarach morskich RP i administracji morskiej jest ustawą określającą wyłącznie położenie prawne obszarów morskich RP oraz organy administracji morskiej i ich kompetencje, projekt ogranicza się jedynie do wskazania, że w skład urzędów morskich wchodzi inspekcja państwa portu, do określenia zakresu jej działania i do określenia kryteriów, którym powinni odpowiadać inspektorzy – nie dokonując pełnej implementacji Dyrektywy Rady Nr 95/21/WE. Pełna implementacja tej dyrektywy nastąpi w przepisach prawa materialnego, tj. rozporządzeniu ministra właściwego ds. gospodarki morskiej określającego tryb przeprowadzania i zakres inspekcji, wydanego na podstawie art. 11a ust. 3 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156, z późn. zm.), nowelizowanej na mocy art. 3 omawianego projektu,

- 7) istnienie trzech urzędów morskich wymaga elementu koordynującego politykę i formy działania terenowych organów administracji morskiej. Aktualnie funkcje koordynacji poziomej sprawuje Kolegium Dyrektorów Urzędów Morskich, powołane na mocy zarządzeń ministra właściwego ds. gospodarki morskiej w sprawie nadania urzędom morskim statutów organizacyjnych. Takie rozwiązanie, aczkolwiek zdało egzamin merytoryczny w praktyce, to jednak, ze względu na wagę zagadnienia koordynacji i jednolitości działania, wymaga unormowania ustawowego. W związku z powyższym, projekt ustawy przewiduje w nowym art. 40a utworzenie Rady Dyrektorów Urzędów Morskich, określając jej zadania. Radzie będzie przewodniczyć przewodniczący Rady, powoływany przez ministra właściwego ds. gospodarki morskiej spośród dyrektorów urzędów morskich na 4 letnie kadencje. Przewodniczący Rady będzie ponadto reprezentował terenowe organy administracji morskiej na forum międzynarodowym w kontaktach z terenowymi organami administracji morskiej innych państw,
- 8) propozycje zmian w ust. 2 w art. 42 normują zakres spraw należących do organów administracji morskiej z uwzględnieniem zarówno zmian wprowadzonych na mocy innych ustaw, a w szczególności: ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu

przestrzennym, ustawą – Kodeks morski, ustawą o portowych urządzeniach do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków, jak również proponowanych w projekcie tej ustawy, a ponadto postanowień umów międzynarodowych, w tym zobowiązań sojuszniczych wynikających z przynależności Rzeczypospolitej Polskiej do Paktu Północnoatlantyckiego NATO. Proponowane zmiany uwzględniają także nowe zadania organów administracji morskiej wynikające z Dyrektywy Rady Nr 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. dot. rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich podróżujących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty oraz z Dyrektywy 2002/59/EC Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej system monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji we Wspólnocie oraz uchylającą Dyrektywę Rady nr 93/75/EEC,

- 9) art. 50, a także nowy ust. 2 w art. 51 precyzuje zadania inspekcji morskiej, określa zakres działania inspekcji państwa portu oraz uprawnienia inspektora tej inspekcji, wchodzącej w skład urzędów morskich. Zakres ten w pełni odpowiada zakresowi określonemu w Dyrektywie Rady Nr 95/21/WE,
- 10) konsekwencją zmian wprowadzonych do ustawy o obszarach morskich jest również zmiana przepisów ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156, z późn. zm.) w zakresie przeprowadzanych inspekcji statków, jak również zmiana przepisów ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43 i Nr 100, poz. 1085 oraz z 2002 r. Nr 199, poz. 1672) w zakresie zadań związanych z bezpieczeństwem żeglugi śródlądowej, a także przepisów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717) w zakresie wydawania decyzji o warunkach zabudowy na terenach polskich obszarów morskich.

Ocena skutków regulacji (OSR)

1) Cel regulacji oraz podmioty, na które oddziałuje

Celem proponowanej ustawy jest uporządkowanie zagadnień związanych ze strukturą i zakresem działania organów administracji morskiej. Ustawa będzie miała bezpośredni wpływ na sferę działania urzędów morskich, a skutki jej wdrożenia będą dotyczyć działalności:

- organów administracji rządowej, tj. Ministerstwa Infrastruktury i terenowych organów administracji morskiej,
- podmiotów zainteresowanych wykorzystaniem polskich obszarów morskich w celach energetycznych.

2) Wyniki przeprowadzonych konsultacji

Projekt ustawy był konsultowany z przedstawicielami środowiska morskiego. O kierunkach proponowanych zmian wypowiedzieli się przedstawiciele m.in. Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej, Stowarzyszenia Starszych Mechaników Okrętowych, związków zawodowych. Ponieważ proponowana koncepcja zmian w strukturze terenowych organów administracji morskiej (utworzenie jednego urzędu w miejsce trzech dotychczasowych) spotkała się ze sprzeciwem, w projekcie ustawy zrezygnowano z tej zmiany.

3) Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych

Proponowana regulacja nie spowoduje dodatkowych wydatków z budżetu państwa. Zaproponowane opłaty za wydanie zezwoleń na wzniesienie sztucznej wyspy, konstrukcji i urządzeń, a także za zezwolenie na ułożenie podmorskiego kabla i rurociągu na morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym spowodują wpływy do budżetu państwa. Dokładne oszacowanie wielkości tych wpływów nie jest obecnie możliwe, ze względu chociażby na brak informacji o wartościach planowanych przedsięwzięć.

4) Wpływ regulacji na rynek pracy

Projektowana regulacja nie wpłynie na rynek pracy

5) Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki
Wejście w życie proponowanych zmian nie będzie miało bezpośredniego wpływu na konkurencyjność gospodarki.

6) Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Projekt ustawy stworzy warunki ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej do skuteczniejszego oddziaływania na dyrektorów urzędów morskich.

Tabela zgodności

Projekt ustawy o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej

UE	JUE	JPL	Treść
<p>Dyrektywa Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wprowadzenia, odnośnie statków korystających z portów Wspólnoty i pływających na wodach pozostających pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm względem bezpieczeństwa statków, zapobiegania zanieczyszczeniu, a także warunków życia i pracy na statku (kontrola w Państwie portu)</p>	<p>Art. 2 ust. 1</p>	<p>Art. 50 ust. 1 pkt 3 lit. d</p>	<p>„ d) bezpieczeństwo i higieny pracy oraz warunków sanitarno-bytowych, określonym w:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966 (LL 66), - Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS 74), - Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (STCW 95), - Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, 1972 (COLREG 72), - Międzynarodowej konwencji o pomiaraniu pojemności statków 1969, - Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973 oraz w Protokole z 1978 r., odnoszącym się do niej (MARPOL 73/78), - Konwencji nr 147 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej minimalnych norm na statkach handlowych z 1967 r. (MOP 147), - Międzynarodowej Konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1992 (CLC 92). <p>„1. Wykonując w polskich obszarach morskich zadania, o których mowa w art. 42 ust. 2 pkt 1-6 i 9:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) inspekcja morską ma prawo: <ol style="list-style-type: none"> a) kontrolowania, czy statki są uprawnione do działalności, którą wykonują oraz czy posiadają wymagane zezwolenie, b) kontrolowania, czy żegluga lub inna działalność wykonywana jest zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa polskiego i umowami międzynarodowymi, c) wykrywania zanieczyszczeń środowiska morskiego powodowanych działalnością na morzu i ich sprawców, 2) inspekcja państwa bandery ma prawo kontrolowania, czy statki polskiej przynależności – z wyłączeniem jednostek Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji odpowiedzialnej, określonym w ratyfikowanych umowach międzynarodowych oraz innych przepisach, w szczególności przepisach ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. Nr 109, poz. 1156) oraz ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz.U. Nr 47, poz. 243 i z 2000 r. Nr 109, poz. 1156), wymaganiom w zakresie: <ol style="list-style-type: none"> a) budowy, stałych urządzeń i wyposażenia, b) składu i kwalifikacji załóg, c) ochrony środowiska, d) bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunków sanitarnych, 3) inspekcja państwa portu ma prawo kontrolowania, czy statki obojętnej przynależności – z wyłączeniem okrętów wojennych i jednostek pomocniczych, statków rybackich, statków drewnianych o prostej konstrukcji, statków specjalnej służby państwowej używanych do celów niekomercyjnych i statków turystycznych nie zajmujących się handlem - zawijające do polskich portów odpowiadają wymaganiom w zakresie: <ol style="list-style-type: none"> a) bezpieczeństwa żeglugi, b) składu i kwalifikacji załóg, c) ochrony środowiska, d) bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunków sanitarno-bytowych, określonym w: <ul style="list-style-type: none"> - Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966 (LL 66) - Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS 74), - Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia

Tabela zgodności
Projekt ustawy o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej

	Wacht (STCW 95), - Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, 1972 (COLREG 72), - Międzynarodowej konwencji o pomiaraniu pojemności statków 1969, - Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973 oraz w Protokole z 1978 r., - Odnoszącym się do niej (MARPOL 73/78), - Konwencji nr 147 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej minimalnych norm na statkach handlowych z 1967 r. (MOP 147), - Międzynarodowej Konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1992 (CLC 92).	Art. 51 ust. 2	
Art. 3 ust. 4	„2. Inspektor inspekcji państwa bandery oraz inspektor inspekcji państwa portu, w czasie wykonywania czynności służbowych mających na celu stwierdzenie, że statek odpowiada wymaganiom określonym w art. 50 ust. 1 pkt 2 lub 3, jest uprawniony do kontroli dokumentów potwierdzających spełnienie tych wymagań, a także do sprawdzenia ogólnego stanu technicznego statku, łącznie z warunkami sanitarno-bytowymi. Przepisy ust. 1 oraz art. 52 – 54 stosuje się odpowiednio.”;	Art. 50 ust. 1 pkt 3	„3) inspekcja państwa portu ma prawo kontrolowania, czy statki obcej przynależności – z wyłączeniem okrętów wojennych i jednostek pomocniczych, statków rybackich, statków drewnianych o prostej konstrukcji, statków specjalnej służby państwowej używanych do celów niekomercyjnych i statków turystycznych nie zajmujących się handlem - zawiązujące do polskich portów odpowiadają wymaganiom w zakresie.”
Art. 4	„5. W skład urzędu morskiego wchodzi w szczególności: 1) inspekcja morską, inspekcja państwa bandery (Flag State Control), inspekcja państwa portu (Port State Control) – przy pomocy których dyrektor urzędu morskiego realizuje swoje zadania w zakresie inspekcji statków,”	Art. 39 ust. 5	
Art. 12	„Art.11a. 1. Inspekcje statków obcej przynależności zawiązujących do polskich portów przeprowadza organ inspekcyjny przy pomocy inspektora inspekcji państwa portu, zwanego dalej „inspektorem PSC”. 2. Inspekcję przeprowadza inspektor PSC, legitymujący się dokumentem identyfikacyjnym.” „5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu, tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora PSC oraz wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora PSC uwzględniając: kwalifikacje wymagane od inspektora PSC, procent ogólnej liczby statków podlegających inspekcji w ciągu roku, rodzaje statków podlegających inspekcji w pierwszej kolejności, okoliczności przeprowadzania inspekcji rozszerzonej oraz kategorie statków podlegających rozszerzonemu inspekcjom, kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wydania odmowy wejścia statku do portu, procedury kontroli statków oraz listę dokumentów podlegających kontroli, kierując się zaleceniami Memorandum Paryskiego, o którym mowa w art. 12 ust. 6, a także przepisami Unii Europejskiej w tym zakresie.”;	Art. 11 a ust. 1,2,i 5 ustawy o bezpieczeństwie morskim	
Art. 15	„3. Organ inspekcyjny raz na miesiąc podaje do publicznej wiadomości poprzez ogłoszenie w sposób zwyczajowo przyjęty na danym terenie, informacje dotyczące statków, które zostały zatrzymane lub stanowią przedmiot odmowy dostępu do portu w czasie	Art. 11 a ust. 3 i 4 ustawy o	

Tabela zgodności
Projekt ustawy o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej

	<p>poprzedniego miesiąca. Informacje te udostępniane są w systemie informacyjnym „Sirenac E” ustanowionym w ramach Memorandum Paryskiego, o którym mowa w art. 12 ust. 6.</p> <p>4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi w drodze rozporządzenia zakres informacji dotyczących statków, o których mowa w ust. 3, mając na uwadze postanowienia umów międzynarodowych i przepisów Unii Europejskiej w tym zakresie.”</p>	<p>4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu, tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora PSC oraz wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora PSC uwzględniając: kwalifikacje wymagane od inspektora PSC, procent ogólnej liczby statków podlegających inspekcji w ciągu roku, rodzaje statków podlegających inspekcji w pierwszej kolejności, okoliczności przeprowadzania inspekcji rozszerzonej oraz kategorii statków podlegających rozszerzonemu inspekcjom, kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wydania ocimowy wejścia statku do portu, procedury kontroli statków oraz listę dokumentów podlegających kontroli, kierując się zaleceniami Memorandum Paryskiego, o którym mowa w art. 12 ust. 6, a także przepisami Unii Europejskiej w tym zakresie.”;</p>
<p>Dyrektywa Rady 96/40/WE z dnia 25 czerwca 1996 r. ustanawiająca wspólnotowy wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora wykonującego inspekcję Państwa portu</p>	<p>Art. 11 a ust. 5 ustawy o bezpieczeństwie morskim</p>	<p>bezpieczeństwo morskim</p>

Tabela zgodności
Projekt ustawy o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej

<p>Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/59/EC z dnia 27 ustanawiającej system monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji we Wspólnocie oraz uchylającą Dyrektywę Rady nr 93/75/EEC z czerwca 2002 r.</p>	<p>Art. 42 ust. 2 pkt 22</p>	<p>„22) monitorowania ruchu statków.”</p>
<p>Dyrektywa Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. dotycząca rejestracji osób podróżujących do lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty</p>	<p>Art. 42 ust. 2 pkt 23</p>	<p>„23) ewidencji ładunków i pasażerów.”</p>

DYREKTYWA RADY 95/21/WE

z dnia 19 czerwca 1995 r.

dotycząca przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

stanowiąc zgodnie z art. 189c Traktatu³,

a także mając na uwadze, co następuje:

Wspólnota wyraża głęboką troskę z powodu katastrof morskich oraz zanieczyszczenia mórz i wybrzeży Państw Członkowskich;

Wspólnota wyraża nie mniejszą troskę z powodu warunków życia i pracy na pokładach statków;

na posiedzeniu w dniu 25 stycznia 1993 r. Rada przyjęła wnioski ponagląjące Wspólnotę i Państwa Członkowskie do zapewnienia bardziej skutecznego stosowania i wprowadzenia w życie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska, a także realizacji nowych środków po przyjęciu norm;

w uchwale z dnia 8 czerwca 1993 r. w sprawie wspólnej polityki bezpieczeństwa żeglugi morskiej⁴ Rada ponagliła Komisję do przedłożenia Radzie w jak najkrótszym czasie propozycji konkretnych działań oraz oficjalnych wniosków dotyczących kryteriów inspekcji statków, łącznie z ujednoczeniem zasad na jakich stosuje się zatrzymanie statku, oraz łącznie z możliwością opublikowania wyników inspekcji i odmowy wpuszczenia statku do portów Wspólnoty;

można skutecznie podnieść poziom bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na statku poprzez radykalne zmniejszenie liczby statków

¹ Dz.U. nr C 107 z 15.4.1994, str. 14 oraz Dz.U. nr C 347 z 8.12.1994, str. 15.

² Dz.U. nr 393 z 31.12.1994, str. 50.

³ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 27 października 1994 r. (Dz.U. nr C 347 z 8.12.1994, str. 15), wspólne stanowisko Rady z dnia 14 marca 1995 r. (Dz.U. nr C 93 z 13.4.1995, str. 25) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 18 maja 1995 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁴ Dz.U. nr C 271 z 7.10.1993, str. 1.

nieodpowiadających międzynarodowym normom, poruszających się po wodach Wspólnoty, przez skrupulatne przestrzeganie międzynarodowych konwencji, kodeksów i uchwał;

monitorowanie zgodności statków z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na statku powinno w pierwszej kolejności należeć do państwa bandery; jednakże coraz więcej państw bandery poważnie zaniedbuje obowiązek wprowadzania i stosowania międzynarodowych norm, odtąd nadzorowanie zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom i warunków życia i pracy na statku musi być zapewnione również przez państwo portu;

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;

wspólnotowe ramy prawne dla ujednoczenia procedur kontroli, które stanowią sedno polityki transportowej i ochrony środowiska Wspólnoty, mają zasadnicze znaczenie dla jednolitego zastosowania zasad bezpieczeństwa żeglugi i zapobiegania zanieczyszczeniom;

zanieczyszczenie mórz jest ze swojej natury zjawiskiem przekraczającym granice; a także, zgodnie z zasadą pomocniczości, wypracowanie środków podejmowania działań prewencyjnych w tej dziedzinie w stosunku do mórz sąsiadujących z Państwami Członkowskimi jest najskuteczniej dokonywane na poziomie Wspólnoty, jako że Państwa Członkowskie nie są w stanie podejmować odpowiednich i efektywnych działań w odosobnieniu;

przyjęcie dyrektywy Rady jest procedurą odpowiednią dla utworzenia prawnych ram i ujednoczonych zasad i kryteriów kontroli przez służbę ochrony portu;

należy skorzystać z doświadczeń zdobytych podczas działania protokołu ustaleń zawierającego Porozumienie paryskie (MOU), dotyczącego kontroli przez służbę ochrony portu (PSC), podpisanego w Paryżu 26 stycznia 1982 r.;

kontrolowanie przez Państwa Członkowskie przynajmniej 25% pojedynczych obcych statków wpływających do ich portów w danym roku oznaczałoby w praktyce, że o każdej porze roku wśród statków pływających na terytorium Wspólnoty znaczną część stanowiłyby te, które zostały poddane inspekcji;

należy podjąć dalsze wysiłki w celu wypracowania lepszego systemu określania celów;

zasady i procedury kontroli w państwie portu, łącznie z kryteriami dotyczącymi zatrzymania statku, muszą zostać ujednolicone dla zapewnienia jednakowej skuteczności we wszystkich portach, co pozwoliłoby również gwałtownie zmniejszyć selektywne korzystanie z niektórych portów w celu uniknięcia sieci ścisłej kontroli;

statystyki dotyczące katastrof, zatrzymywania statków oraz braku zgodności z normami, opublikowane w komunikacie Komisji zatytułowanym „Wspólna polityka bezpiecznych mórz” oraz w rocznym sprawozdaniu MOU pokazują, że niektóre rodzaje statków powinny być poddane rozszerzonej kontroli;

niezgodności z przepisami określonymi w stosownych konwencjach muszą być naprawione; także statki, które powinny podjąć działania naprawcze, w przypadkach gdzie brak zgodności stwarza wyraźnie zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska, powinny być zatrzymane do czasu naprawienia niezgodności;

należy udostępnić prawo odwołania od decyzji o zatrzymaniu podejmowanych przez właściwe władze, w celu zapobiegania nieuzasadnionym decyzjom, które mogłyby spowodować bezprawne zatrzymania i opóźnienia;

zasób urządzeń w porcie inspekcji może powodować konieczność skierowania statku przez właściwe władze do odpowiedniej stoczni remontowej, pod warunkiem że muszą być spełniane warunki transferu; statki, na których zaobserwowano niezgodności, będą nadal stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska, a także nadal korzystać z uprzywilejowania handlowego poprzez przynależność do niższych kategorii zgodnie ze stosownymi przepisami określonymi w konwencjach i powinno się w związku z tym odmawiać wpuszczania ich do wszystkich portów Wspólnoty;

istnieją okoliczności, w których statek, któremu odmówiono wstępu do portów na terytorium Wspólnoty, musi otrzymać pozwolenie na wpłynięcie do takiego portu; w takim przypadku statkowi powinno się udzielać pozwolenia na wejście do konkretnego portu tylko wówczas, kiedy podjęte zostały wszelkie środki ostrożności zapewniające jego bezpieczne wpłynięcie;

wobec złożoności wymagań konwencji odnośnie do konstrukcji, wyposażenia i stanu załogi statku, poważnych konsekwencji decyzji inspektorów oraz wobec konieczności, aby inspektorzy podejmowali zupełnie bezstronne decyzje, inspekcje muszą być przeprowadzane tylko przez odpowiednio upoważnionych pracowników służb publicznych lub inne tego typu osoby, o dużej wiedzy i doświadczeniu;

piloci i władze portowe mogą udostępniać użyteczne informacje dotyczące braków na statkach i wśród załogi;

współpraca między właściwymi władzami Państw Członkowskich oraz innymi władzami lub organizacjami jest konieczna dla zapewnienia skutecznego egzekwowania norm w stosunku do statków posiadających braki, którym udzielono zezwolenia na dalszą żeglugę, a także do celów wymiany informacji o statkach przebywających w portach;

system informacyjny pod nazwą „Sirenac E” ustanowiony w ramach MOU dostarcza znacznych ilości dodatkowych informacji potrzebnych do celów realizacji niniejszej dyrektywy;

publikowanie informacji dotyczących statków, które nie spełniają międzynarodowych norm bezpieczeństwa, zdrowia i ochrony środowiska morskiego może być skutecznym środkiem odstrasającym dysponentów ładunku od korzystania z takich statków oraz bodźcem dla ich właścicieli do podejmowania działań naprawczych bez bezpośredniego przymusu;

wszystkie koszty inspekcji statków, w wyniku których ujawniono podstawy do zatrzymania statku, powinny być ponoszone przez właściciela lub operatora statku;

do celów realizacji niniejszej dyrektywy należałoby wykorzystać Komitet powołany na mocy art. 12 dyrektywy Rady 93/75/EWG z dnia 13 września 1993 r. dotyczącej minimalnych

wymagań w odniesieniu do statków zdążających do portów Wspólnoty lub je opuszczających i przewożących towary niebezpieczne lub zanieczyszczające⁵, w celu wspomagania Komisji w pracach nad dostosowaniem obowiązków inspekcyjnych Państw Członkowskich na podstawie zdobytych doświadczeń, przy uwzględnieniu nowych elementów w MOU, a także przyjęciem, w stosownych przypadkach, załączników w świetle poprawek wniesionych do konwencji, Protokołów, kodeksów i uchwał stosownych organów międzynarodowych oraz do MOU,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel

Celem niniejszej dyrektywy jest pomóc radykalnie zmniejszyć liczbę statków nieodpowiadających międzynarodowym normom, poruszających się po wodach pozostających pod jurysdykcją Państw Członkowskich poprzez:

- podniesienie poziomu zgodności z ustawodawstwem międzynarodowym i stosownym ustawodawstwem Wspólnoty dotyczącym bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach wszystkich bander,
- ustanowienie wspólnych kryteriów kontroli statków przez państwo portu oraz ujednolicenie procedur kontroli i zatrzymywania statków, przy właściwym uwzględnieniu zobowiązań przyjętych na siebie przez władze morskie Państw Członkowskich w ramach paryskiego protokołu ustaleń dotyczącego kontroli w państwie portu (MOU).

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy wraz z załącznikami:

1. „*Konwencje*” to:

- Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych, 1966 (LL 66),
- Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 r. (Solas 74),
- Międzynarodowa konwencja w celu zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki, 1973 r., oraz odnoszący się do niej Protokół z 1978 r. (Marpol 73/78),
- Międzynarodowa konwencja dotycząca norm szkolenia, wydawania zaświadczeń i pełnienia wachty przez marynarzy, 1978 (STEW 78),
- Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, 1972 r. (Colreg 72),

⁵ Dz.U. nr L 247 z 5.10.1993, str. 19.

- Międzynarodowa konwencja dotycząca miar tonażowych statków, 1969 r., oraz
- Konwencja o statkach handlowych (minimalne normy), 1976 r. (MOP nr 147)

wraz z Protokołami i zmianami do niniejszych konwencji i odnośnymi kodeksami o statusie obligatoryjnym, obowiązującymi w dniu przyjęcia niniejszej dyrektywy.

2. „*MOU*” oznacza Porozumienie w sprawie kontroli w państwie portu, podpisane w Paryżu w dniu 26 stycznia 1982 r., w jego brzmieniu z dnia przyjęcia niniejszej dyrektywy.
3. „*Statek*” oznacza każdy poruszający się po morzu pojazd, do którego stosuje się jedna lub więcej konwencji, pod banderą inną niż bandera państwa portu.
4. „*Instalacja przybrzeżna*” oznacza nieruchomą lub pływającą platformę znajdującą się na lub ponad szelfem kontynentalnym Państwa Członkowskiego.
5. „*Inspektor*” oznacza pracownika sektora publicznego lub inną osobę, odpowiednio upoważnioną przez właściwe władze Państwa Członkowskiego do prowadzenia inspekcji państwa portu i odpowiedzialną przed tymi właściwymi władzami.
6. „*Inspekcja*” oznacza wizytację na pokładzie statku przeprowadzoną w celu sprawdzenia zarówno ważności stosownych świadectw oraz innych dokumentów, stanu statku, jego wyposażenia i załogi, jak i warunków życia i pracy załogi.
7. „*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. 6 ust. 3, dogłębnej inspekcji obejmującej konstrukcję statku, wyposażenie, załogę, warunki życia i pracy oraz zastosowanie się do procedur postępowania na pokładzie.
8. „*Rozszerzona inspekcja*” oznacza inspekcję określoną w art. 7.
9. „*Zatrzymanie*” oznacza oficjalny zakaz wypływania statku na morze ze względu na wykryte braki, które pojedynczo lub razem czynią statek niezdatnym do żeglugi morskiej.
10. „*Zawieszenie pracy*” oznacza oficjalny zakaz kontynuowania pracy statku ze względu na wykazane braki, które pojedynczo lub razem mogłyby uczynić dalszą pracę statku niebezpieczną.

Artykuł 3

Zakres zastosowania

1. Niniejsza dyrektywa stosuje się do każdego statku i jego załogi:
 - wpływającego do portu Państwa Członkowskiego lub na instalację przybrzeżną, lub
 - zakotwiczonego w pobliżu takiego portu lub takiej instalacji.

Przepisy niniejszego artykułu nie naruszają praw interwencji, jakie Państwa Członkowskie posiadają na mocy stosownych międzynarodowych konwencji.

2. W przypadku statków o tonażu brutto poniżej 500 ton, Państwa Członkowskie stosują te wymagania stosownej konwencji, które mają zastosowanie oraz podejmują, w zakresie nieobjętym konwencją, takie działania, jakie są konieczne do zapewnienia, że statki te nie stwarzają wyraźnego zagrożenia dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska. W zastosowaniu niniejszego punktu Państwa Członkowskie kierują się załącznikiem I do MOU.

3. Podczas inspekcji statku pływającego pod banderą państwa, które nie jest stroną konwencji, Państwa Członkowskie gwarantują, że taki statek i jego załoga nie są traktowane bardziej przychylnie niż statki pływające pod banderą państwa, które jest stroną danej konwencji.

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

Artykuł 4

Jednostka kontrolująca

Państwa Członkowskie utrzymują odpowiednie krajowe organy administracji morskiej zwane odtąd „właściwymi władzami” do celów inspekcji statków oraz podejmują wszelkie odpowiednie działania dla zagwarantowania, że ich właściwe władze wykonują powierzone im zadania zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy.

Artykuł 5

Zobowiązania inspekcyjne

1. Właściwe władze każdego Państwa Członkowskiego wykonują rocznie ogólną liczbę inspekcji odpowiadającą przynajmniej 25% liczby pojedynczych statków, jakie wpłynęły do jego portów w ciągu reprezentatywnego roku kalendarzowego.

2. Podczas wyboru statków do inspekcji właściwe władze udzielają pierwszeństwa statkom wymienionym w załączniku I.

3. Państwa Członkowskie nie przeprowadzają inspekcji statków, które zostały poddane inspekcji w innym Państwie Członkowskim w ciągu ostatnich sześciu miesięcy, pod warunkiem, że:

- statek nie jest wymieniony w załączniku. I, oraz
- podczas ostatniej inspekcji nie wykryto żadnych braków, oraz
- nie ma wyraźnych powodów do przeprowadzenia inspekcji.

4. Przepisy ust. 3 nie stosują się do wszelkich kontroli operacyjnych przewidzianych w konwencjach.

5. Państwa Członkowskie i Komisja współpracują na rzecz wypracowania priorytetów i praktyk, które umożliwią bardziej skuteczne wyszukiwanie statków podejrzanych o braki.

Każda następna zmiana niniejszego artykułu, z wyłączeniem liczby 25% w ust. 1, jest wprowadzana na mocy art. 19.

Artykuł 6

Procedura inspekcji

1. Właściwe władze gwarantują, że inspektor co najmniej:
 - a) sprawdza świadectwa i dokumenty wymienione w załączniku I w stosownym zakresie;
 - b) przekonuje się o ogólnym stanie statku łącznie z maszynownią oraz o warunkach bytowych łącznie ze stanem higienicznym statku.
2. Inspektor może sprawdzić wszystkie stosowne świadectwa i dokumenty inne niż te wymienione w załączniku II, jakie powinny być przewożone na pokładzie zgodnie z wymaganiami konwencji.
3. W każdym przypadku kiedy po inspekcji opisanej w ust. 1 i 2 występują wyraźne powody, aby sądzić, że stan statku, jego wyposażenia lub załogi w znacznym stopniu nie spełnia stosownych wymagań określonych w konwencji, przeprowadzana jest bardziej szczegółowa inspekcja obejmująca dokładniejsze sprawdzenie zgodności z pokładowymi wymaganiami eksploatacyjnymi.

„Wyraźne powody” istnieją wówczas, gdy inspektor znajduje oznaki, które w jego fachowej ocenie dają podstawy dla przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji statku, jego wyposażenia lub załogi.

Przykłady „wyraźnych powodów” są podane w załączniku III.

4. Należy również przestrzegać stosownych procedur i wytycznych dla kontroli statków wyszczególnione w załączniku IV.

Artykuł 7

Rozszerzona inspekcja niektórych statków

1. Jeśli istnieją wyraźne powody dla przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji statku należącego do jednej z kategorii wymienionych w załączniku V, Państwa Członkowskie gwarantują, że przeprowadzana jest rozszerzona inspekcja statku.
2. W załączniku V część B znajdują się nieobowiązkowe wytyczne pomocne przy przeprowadzaniu rozszerzonej inspekcji.
3. Rozszerzona inspekcja statków, określona w ust. 1, jest przeprowadzana przez którekolwiek spośród właściwych władz Państw Członkowskich tylko raz w okresie 12 miesięcy. Statki te mogą jednakże być poddawane inspekcji określonej w art. 6 ust. 1 i 2.

4. W przypadku statku pasażerskiego kursującego regularnie do lub z jednego z portów w Państwie Członkowskim, rozszerzona inspekcja każdego takiego statku jest przeprowadzana przez właściwe władze tego Państwa Członkowskiego. Jeśli statek pasażerski kursuje regularnie między portami w Państwach Członkowskich, jedno z Państw Członkowskich, między którymi pływa statek, przeprowadza rozszerzoną inspekcję.

Artykuł 8

Sprawozdanie z inspekcji dla kapitana statku

1. Po zakończeniu inspekcji, bardziej szczegółowej inspekcji lub rozszerzonej inspekcji, kapitan statku otrzymuje od inspektora dokument w formie opisanej szczegółowo w załączniku III do MOU, podający wyniki inspekcji oraz szczegóły każdej decyzji podjętej przez inspektora, jak również działań naprawczych, jakie powinny zostać podjęte przez kapitana, właściciela lub operatora statku.

2. W przypadku braków uzasadniających zatrzymanie statku, dokument przekazywany kapitanowi zgodnie z ust. 1 zawiera informację o opublikowaniu w przyszłości nakazu zatrzymania zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy.

Artykuł 9

Naprawa i zatrzymanie

1. Właściwe władze przekonują się, że wszelkie braki potwierdzone lub wykryte w drodze inspekcji, określonej w art. 6 oraz 7, są lub będą naprawione tak, aby odpowiadały normom określonym w konwencjach.

2. W przypadku braków, które stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska, właściwe władze państwa portu, w którym statek jest poddawany inspekcji, gwarantują, że statek zostanie zatrzymany, lub też zawieszona zostanie praca, podczas której braki zostały wykryte. Nakaz zatrzymania statku lub zawieszenia pracy nie będzie zniesiony dopóty, dopóki zagrożenie nie zostanie oddalone lub też dopóki władze te nie ustanowią, że statek może, pod wszelkimi niezbędnymi warunkami, wypłynąć na morze, lub, że działalność można kontynuować bez zagrożenia dla bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów lub załogi, lub zagrożenia dla innych statków oraz bez nadmiernego zagrożenia skażeniem środowiska morskiego.

3. Wydając orzeczenie fachowe, co do tego czy statek powinien czy też nie zostać zatrzymany inspektor stosuje kryteria określone w załączniku VI.

4. W wyjątkowych okolicznościach, kiedy ogólny stan statku w oczywisty sposób nie odpowiada międzynarodowym normom, właściwe władze mogą wstrzymać inspekcję do czasu, kiedy odpowiedzialne strony podejmą kroki niezbędne dla zapewnienia, że statek odpowiada stosownym wymaganiom określonym w konwencjach.

5. W przypadku kiedy inspekcje opisane w art. 6 i 7 wykazują powody do zatrzymania statku, właściwe władze natychmiast informują pisemnie administrację państwa, do którego bandery upoważniony jest statek (nazywaną od tej pory „administracją bandery”) lub konsula, albo też, w przypadku nieobecności konsula, najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne danego państwa, o wszystkich okolicznościach, w których interwencja została uznana za konieczną. Ponadto, w stosownych przypadkach, zawiadomieni zostają również wyznaczeni

rzecznawcy lub uznane organizacje odpowiedzialne za wydawanie świadectw statków.

6. Przepisy niniejszej dyrektywy stosują się bez uszczerbku dla dodatkowych wymogów określonych w konwencjach dotyczących zawiadamiania i procedur sprawozdawczych związanych z kontrolą w państwie portu.

7. Podczas wykonywania kontroli w państwie portu na mocy niniejszej dyrektywy, dołoży się wszelkich starań, aby żaden statek nie został bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony. Jeśli statek zostanie bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony, jego właściciel lub operator 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 operatorze statku.

Artykuł 10

Prawo do odwołania

1. Właściciel lub operator statku, lub też jego przedstawiciel w Państwie Członkowskim ma prawo do odwołania od decyzji o zatrzymaniu statku podjętej przez właściwe władze. Odwołanie nie powoduje automatycznego zawieszenia decyzji o zatrzymaniu statku.
2. Państwa Członkowskie ustanawiają i utrzymują odpowiednie procedury dla niniejszego celu zgodnie z ustawodawstwem krajowym.
3. Właściwe władze odpowiednio informują kapitana statku, określonego w ust. 1, o prawie do odwołania.

Artykuł 11

Działania podejmowane w konsekwencji inspekcji i zatrzymania

1. Jeśli braki opisane w art. 9 ust. 2 nie mogą zostać naprawione w porcie, w którym dokonano inspekcji, właściwe władze tego Państwa Członkowskiego mogą zezwolić danemu statkowi na przepłynięcie do najbliższej dostępnej odpowiedniej stoczni remontowej, zgodnie z wyborem kapitana i władz, przy zastrzeżeniu, że spełniane są warunki określone przez właściwe władze państwa bandery i zaakceptowane przez to Państwo Członkowskie. Warunki te mają zapewnić, że statek może przepłynąć bez zagrożenia dla bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów lub załogi, lub też zagrożenia dla innych statków ani bez nadmiernego zagrożenia skażeniem środowiska morskiego.
 2. W okolicznościach określonych w ust. 1 właściwe władze Państwa Członkowskiego w porcie inspekcji powiadamiają właściwe władze państwa, w którym mieści się stocznia remontowa, strony wymienione w art. 9 ust. 5 oraz wszelkie inne władze, jeśli jest to stosowne, o wszystkich warunkach rejsu.
 3. Powiadomienie stron, określone w ust. 2, odbywa się zgodnie z załącznikiem II do MOU.
- Właściwe władze Państwa Członkowskiego otrzymującego takie powiadomienie informują władze powiadamiające o podejmowanych działaniach.
4. Państwa Członkowskie podejmują działania w celu zagwarantowania, że statkom

opisanym w ust. 1 wpływającym na morze, które:

- (i) nie zastosowały się do warunków określonych przez właściwe władze któregoś Państwa Członkowskiego w porcie inspekcji; lub
- (ii) odmawiają zastosowania się do mających zastosowanie wymagań określonych w konwencjach poprzez niestawienie się do wyznaczonej stoczni remontowej;

odmówi się wstępu do wszystkich portów na terytorium Wspólnoty do czasu kiedy właściciel lub operator statku dostarczy dowodów przekonujących właściwe władze Państwa Członkowskiego, w którym statek uznano za wadliwy, o tym, że statek w pełni spełnia wszystkie mające zastosowanie wymagania określone w konwencjach.

5. W okolicznościach określonych w ust. 4 (i) właściwe władze Państwa Członkowskiego, w którym uznano statek za wadliwy, natychmiast alarmują właściwe władze pozostałych Państw Członkowskich.

W okolicznościach określonych w ust. 4 (ii) właściwe władze Państwa Członkowskiego, w którym znajduje się stocznia remontowa, natychmiast alarmują właściwe władze pozostałych Państw Członkowskich.

Przed odmową wpuszczenia statku Państwa Członkowskie mogą prosić o konsultację z administracją bandery danego statku.

6. Nie naruszając przepisów ust. 4, stosowne władze konkretnego portu mogą zezwolić na wstęp do danego portu wobec konieczności spowodowanej siłą wyższą, lub nadrzędnymi względami bezpieczeństwa, lub też w celu zmniejszenia lub zminimalizowania zagrożenia zanieczyszczeniem, lub w celu naprawienia braków, pod warunkiem że właściciel, operator lub kapitan statku przeprowadzi odpowiednie działania zapewniające bezpieczeństwo zadowalające właściwe władze tego Państwa Członkowskiego.

Artykuł 12

Kompetencje zawodowe inspektorów

1. Inspekcje są wykonywane tylko przez inspektorów spełniających kryteria kwalifikacyjne określone szczegółowo w załączniku VII.

2. Jeśli państwo portu nie jest w stanie zapewnić wymaganej ekspertyzy fachowej, przy dokonywaniu wymaganej ekspertyzy inspektorowi tego państwa może pomagać osoba o odpowiedniej wiedzy w tym zakresie.

3. Inspektorzy przeprowadzający kontrolę w państwie portu oraz osoby pomagające im nie mogą być handlowo zainteresowane ani portem gdzie dokonywana jest inspekcja, ani statkiem, który jest poddawany inspekcji, ani również inspektorzy nie mogą być pracownikami lub wykonywać pracę w imieniu organizacji pozarządowych wydających świadectwa regulaminowe lub klasyfikacyjne, lub wykonujących badania konieczne do wydania takich świadectw statkom.

4. Każdy inspektor posiada przy sobie osobisty dokument w formie dowodu tożsamości wydany przez właściwe władze własnego kraju zgodnie z krajowym ustawodawstwem,

stwierdzający, że inspektor jest upoważniony do wykonywania inspekcji.

Wspólny wzorzec takiego dowodu tożsamości ustanawia się zgodnie z procedurą podaną w art. 19.

Artykuł 13

Sprawozdania od pilotów i władz portowych

1. Piloci Państw Członkowskich zatrudnieni przy doprowadzaniu lub odprowadzaniu statków z miejsca postoju, lub zatrudnieni na statkach zdążających do portu na terytorium Państwa Członkowskiego natychmiast informują, odpowiednio, właściwe władze państwa portu lub państwa wybrzeża, za każdym razem, kiedy podczas pełnienia rutynowych obowiązków dowiedzą się, że statek posiada braki, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku, lub które mogłyby stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego.

2. Jeśli władze portowe podczas wykonywania rutynowych obowiązków dowiedzą się, że statek przebywający w ich porcie posiada braki, które mogą narazić bezpieczeństwo statku lub stwarzają nadmierne zagrożenie skażeniem środowiska morskiego, powiadamiają one natychmiast właściwe władze państwa portu, którego sprawa dotyczy.

Artykuł 14

Współpraca

1. Każde Państwo Członkowskie wprowadza przepisy o współpracy między jego właściwymi władzami, jego władzami portowymi oraz innymi stosownymi władzami lub organizacjami handlowymi dla zapewnienia, by jego właściwe władze mogły uzyskać wszelkie istotne informacje o statkach wpływających do jego portów.

2. Państwa Członkowskie utrzymują przepisy prawne przewidujące wymianę informacji i współpracę między ich właściwymi władzami oraz właściwymi władzami wszystkich innych Państw Członkowskich, a także utrzymują ustalone już więzy współpracy między ich właściwymi władzami, Komisją i systemem informacyjnym „Sirenac E” posiadającym bazę we Francji w mieście St Malo.

3. Informacje określone w ust. 2, obejmują te wyszczególnione w załączniku IV do MOU oraz te, które są wymagane zgodnie z art. 15 niniejszej dyrektywy.

Artykuł 15

Publikowanie informacji o zatrzymaniu

Każde właściwe władze publikują co najmniej kwartalnie informacje dotyczące statków zatrzymanych w okresie ostatnich trzech miesięcy oraz tych, które zostały zatrzymane więcej niż jeden raz w okresie ostatnich 24 miesięcy. Publikowane informacje obejmują:

- nazwę statku,
- nazwę właściciela lub operatora statku,
- numer nadany przez Międzynarodową Organizację Morską,

- państwo bandery,
- towarzystwo klasyfikacyjne, tam gdzie jest to istotne, oraz, jeśli stosowne, wszelkie inne strony, które wydawały świadectwa takim statkom zgodnie z konwencjami w imieniu państwa bandery,
- powód zatrzymania,
- port i datę zatrzymania.

Artykuł 16
Zwrot kosztów

1. Jeśli inspekcje określone w art. 6 oraz 7, potwierdzą lub wykryją braki w stosunku do wymagań określonych w konwencji uzasadniające zatrzymanie statku, wszystkie koszty związane z inspekcjami w każdym normalnym okresie obrachunkowym są pokrywane przez właściciela lub operatora statku lub też ich przedstawiciela w państwie portu.
2. Wszystkimi kosztami związanymi z inspekcjami wykonanymi przez właściwe władze Państwa Członkowskiego na mocy przepisów art. 11 ust. 4, obciążany jest właściciel lub operator statku.
3. Zatrzymanie nie jest uchylane do czasu, kiedy zostanie dokonana pełna opłata lub poczynione zostaną wystarczające gwarancje zwrotu kosztów.

Artykuł 17
Dane do monitorowania realizacji

1. Państwa Członkowskie dostarczają Komisji i sekretariatowi MOU następujące informacje:
 - liczbę inspektorów pracujących w ich imieniu przy inspekcjach w państwie portu zgodnie z niniejszą dyrektywą. Władze, które zatrudniają inspektorów do wykonywania inspekcji w państwie portu w niepełnym wymiarze godzin, muszą przeliczyć całkowitą sumę godzin na liczbę inspektorów zatrudnionych w pełnym wymiarze godzin,
 - liczbę pojedynczych statków wpływających do ich portów w reprezentatywnym roku kalendarzowym w okresie ostatnich pięciu lat.
2. Informacje wymienione w ust. 1 zostaną przekazane w okresie trzech miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy, a następnie są przekazywane najpóźniej do 1 października, co trzy lata kalendarzowe.

Artykuł 18
Komitet regulacyjny

Prace Komisji są wspomagane przez komitet powołany na mocy art. 12 dyrektywy 93/75/EWG zgodnie z procedurą określoną w tym artykule.

Artykuł 19

Procedura nowelizacyjna

Niniejsza dyrektywa może być nowelizowana zgodnie z procedurą określoną w art. 18 w celu:

- a) dostosowania zobowiązań Państw Członkowskich odnośnie do inspekcji i publikacji opisanych w art. 5 (z wyłączeniem liczby 25%, określonej w ust. 1) oraz w art. 6, 7 oraz 15 na podstawie doświadczeń zdobytych podczas realizacji niniejszej dyrektywy, a także uwzględniając nowe elementy w MOU;
- b) dostosowania załączników, tak aby uwzględnić poprawki, jakie zostały wprowadzone do konwencji, Protokołów, kodeksów i uchwał odpowiednich organizacji międzynarodowych oraz do MOU.

Artykuł 20

Wdrożenie

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne konieczne do wdrożenia niniejszej dyrektywy przed 30 czerwca 1996 r. i niezwłocznie informują o tym Komisję.
2. Wspomniane środki powinny zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to powinno towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.
3. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy.

Artykuł 21

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu.

Artykuł 22

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 19 czerwca 1995 r.

W imieniu Rady
B. PONS
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I
**STATKI, KTÓRE POWINNY PODLEGAĆ INSPEKЦИИ W PIERWSZEJ
KOLEJNOŚCI**

(określone w art. 5 ust. 2)*

1. Statki wpływające do portu Państwa Członkowskiego po raz pierwszy lub po nieobecności trwającej 12 miesięcy lub więcej. W stosowaniu niniejszych kryteriów Państwa Członkowskie uwzględniają również te inspekcje, które zostały przeprowadzone przez członków MOU. W przypadku braku odpowiednich danych na ten temat Państwa Członkowskie opierają się na dostępnych danych z „Sirenac E” i badają te statki, które nie zostały zarejestrowane w bazie danych „Sirenac E” po wejściu w życie tej bazy danych 1 stycznia 1993 r.
2. Statki pływające pod banderą wymienianą w publikowanych co trzy lata rocznych sprawozdaniach MOU tabelach o zatrzymaniach i opóźnieniach notowanych częściej niż przeciętnie.
3. Statki, którym udzielono zezwolenia na wypłynięcie z portu Państwa Członkowskiego, pod warunkiem że zanotowane braki zostaną naprawione w określonym przedziale czasowym, po upływie tego terminu.
4. Statki zgłoszone przez pilotów lub władze portowe jako posiadające braki, które mogą wystawić na szwank bezpieczną żeglugę (zgodnie z dyrektywą 93/75/EWG z dnia 13 września 1993 r. i art. 13 niniejszej dyrektywy).
5. Statki, których ustawowe świadectwo dotyczące konstrukcji i wyposażenia statku wydane zgodnie z konwencjami, a także świadectwa klasyfikacyjne, zostały wydane przez organizację, która nie jest uznana w rozumieniu dyrektywy Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r.⁶ w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskiej.
6. Statki, które nie spełniły zobowiązań określonych w dyrektywie Rady 93/75/EWG.
7. Statki należące do kategorii, dla której ustalona została rozszerzona inspekcja (zgodnie z art. 7 niniejszej dyrektywy).
8. Statki, które zostały zawieszono we własnej klasie ze względów bezpieczeństwa w ciągu ostatnich sześciu miesięcy.

* Kolejność kryteriów nie oznacza ich uporządkowania na bardziej i mniej ważne.

⁶ Dz.U. nr L 319 z 12.12.1994, str. 20.

ZAŁĄCZNIK II
LISTA ŚWIADECTW I DOKUMENTÓW
(określona w art. 6 ust. 1)

1. Międzynarodowe świadectwo pomiarowe statku (1969)
2. - Świadectwo bezpieczeństwa statku pasażerskiego,
 - Świadectwo bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego,
 - Świadectwo bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego,
 - Świadectwo bezpieczeństwa urządzeń radiotelegraficznych statku towarowego,
 - Świadectwo bezpieczeństwa urządzeń radiotelefonicznych statku towarowego,
 - Świadectwo bezpieczeństwa urządzeń radiowych statku towarowego,
 - Świadectwo zwolnienia,
 - Świadectwo bezpieczeństwa statku towarowego.
3. Międzynarodowe świadectwo zdolności do masowego przewozu gazów skroplonych;
 - Świadectwo zdolności do masowego przewozu gazów skroplonych.
4. Międzynarodowe świadectwo zdolności do masowego przewozu niebezpiecznych substancji chemicznych;
 - Świadectwo zdolności do masowego przewozu niebezpiecznych substancji chemicznych.
5. Międzynarodowe świadectwo zapobiegania zanieczyszczeniom ropą naftową.
6. Międzynarodowe świadectwo zapobiegania zanieczyszczeniom przy masowym przewozie szkodliwych substancji ciekłych.
7. Międzynarodowe świadectwo wolnej burty (1966);
 - Międzynarodowe świadectwo zwolnienia od wolnej burty.
8. Księga rejestracji oleju, części I i II.
9. Księga rejestracji ładunku.
10. Dokument o minimalnym stanie załogi.
 - Świadectwa kwalifikacyjne.
11. Świadectwa lekarskie (patrz konwencja MOP nr 73 o badaniu medycznym marynarzy).

12. Informacje o stabilności.
13. Kopia dokumentu zgodności i świadectwa wydanych zgodnie z Międzynarodowym kodeksem zarządzania do celów bezpiecznej eksploatacji statków i zapobiegania zanieczyszczeniom (uchwała MOM art. 741 ust. 18).
14. Świadectwa dotyczące wytrzymałości kadłuba statku i urządzeń maszynowych wydane przez stosowne towarzystwo klasyfikacyjne (wymagane tylko w przypadkach kiedy statek utrzymuje klasę w towarzystwie klasyfikacyjnym).

ZAŁĄCZNIK III
**PRZYKŁADY „WYRAŻNYCH POWODÓW” DLA PRZEPROWADZENIA
BARDZIEJ SZCZEGÓŁOWEJ INSPEKCJI**
(określone w art. 6 ust. 3)

1. Statki wymienione w załączniku I, z wyłączeniem pkt 1.
2. Sprawozdanie powiadamiające od innego Państwa Członkowskiego.
3. Sprawozdanie lub skarga kapitana, członka załogi, lub innej osoby lub organizacji, która jest w uzasadniony sposób zainteresowana bezpieczną eksploatacją statku, warunkami życia i pracy na statku lub zapobieganiem zanieczyszczeniom, o ile Państwo Członkowskie nie uzna sprawozdania lub skargi za wyraźnie nieuzasadnione; tożsamość osoby wnoszącej doniesienie lub skargę musi pozostać zatajona przed kapitanem lub właścicielem statku.
4. W drodze do portu statek uczestniczył w kolizji.
5. Księga rejestracji oleju nie jest prowadzona właściwie.
6. Statek został oskarżony o domniemane pogwałcenie przepisów o wyładowaniu szkodliwych substancji lub wycieków.
7. Podczas sprawdzania świadectw i innych dokumentów (patrz art. 6 ust. 1 lit. a) oraz 6 ust. 2) zostały wykryte nieścistości.
8. Oznaki wskazujące na to, że członkowie załogi nie są w stanie spełniać wymagań art. 8 dyrektywy 94/58/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie minimalnego poziomu szkolenia marynarzy⁷.
9. Dowody wskazujące na to, że prace ładunkowe i inne nie są wykonywane bezpiecznie, lub zgodnie z wytycznymi MOM, np. zawartość tlenu w przewodach zasilających zbiorniki ładunkowe gazami obojętnymi przekracza maksymalny dozwolony poziom.
10. Nieprzedstawienie przez kapitana rejestrów dotyczących systemów monitorowania i kontroli wyładunku ropy naftowej za ostatni rejs pod balastem.
11. Brak aktualnej listy załogi, lub fakt, że członkowie załogi nie są świadomi swoich obowiązków na wypadek pożaru lub rozkazu opuszczenia statku.

⁷ Dz.U. nr L 319 z 12.12.1994, str. 28.

ZAŁĄCZNIK IV
PROCEDURY KONTROLI STATKÓW
(określone w art. 6 ust. 4)

1. Procedury kontroli statków (uchwała MOM A. 466 rozdział XII) wraz ze zmianami.
2. Zasady bezpiecznego stanu załogi (uchwała MOM A. 481 rozdział XII) i załączniki, którymi są: Dokument o minimalnym bezpiecznym stanie załogi (załącznik I) i wytyczne dla zastosowania zasad bezpiecznego stanu załogi (załącznik II).
3. Procedury kontroli statków i wyładunków na mocy załącznika I do Marpol 73/78 (uchwała MOM A. 542 ust. 13).
4. Procedury kontroli statków i wyładunków na mocy załącznika II do Marpol 73/78 (uchwała MOM A. 542 ust. 23).
5. Procedury kontroli wymagań operacyjnych związanych z bezpieczeństwem statków i zapobieganiem zanieczyszczeniom (uchwała MOM A. 742 ust. 18).
6. Przepisy międzynarodowego morskiego kodeksu niebezpiecznych towarów w żegludze morskiej.
7. Publikacja Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP) pt.: „Inspekcja warunków pracy na pokładzie statku: wytyczne i procedury”.
8. Załącznik I do określonych w MOU wytycznych dla kontrolerów.

ZAŁĄCZNIK V

A. KATEGORIE STATKÓW PODLEGAJĄCYCH ROZSZERZONEJ INSPEKCJI (określone w art. 7 ust. 1)

1. Zbiornikowce do ropy, pięć lat lub mniej od daty wydzielenia okresów zgodnie z Marpol 73/78, załączniku I, przepis 13G, tzn.:
 - zbiornikowiec do przewożenia ropy surowej o nośności całkowitej 20 000 ton i więcej lub transportowiec produktów o nośności całkowitej 30 000 i więcej, niespełniające wymagań nowego zbiornikowca do przewożenia ropy, jak określono w załączniku I do Marpol 73/78 przepis 1 ust. 26, jest poddawany rozszerzonej inspekcji w 20 lat od daty jego wydania, jak zaznaczono w uzupełnieniu, formularz B, do świadectwa IOPP, lub 25 lat od tej daty zbiorniki skrzydłowe statku lub pomieszczenia między warstwami podwójnego dna niewykorzystywane do przewożenia ropy naftowej spełniają wymagania przepisu 13G pkt 4 niniejszego załącznika, o ile statek nie był przebudowywany w celu dostosowania do wymagań określonych w przepisie 13F niniejszego załącznika,
 - zbiornikowiec do ropy, jak opisany wyżej, spełniający wymagania nowego zbiornikowca do przewozu ropy, zgodnie z definicją podaną w załączniku I do Marpol 73/78 przepisie 1 ust. 26 podlega rozszerzonej inspekcji w 25 lat po dacie jego wydania, jak zaznaczono w uzupełnieniu, formularz B, do świadectwa IOPP, o ile nie spełnia lub nie był przebudowywany w celu dostosowania do wymagań przepisu 13F tego załącznika.
2. Masowce starsze niż 12 lat, gdzie wiek statku oceniana się na podstawie daty budowy podanej w świadectwach bezpieczeństwa statku.
3. Statki pasażerskie
4. Zbiornikowce do przewozu gazów i substancji chemicznych starsze niż 10 lat, oceniane na podstawie daty budowy statku podanej w świadectwach bezpieczeństwa statku.

B. NIEOBOWIĄZKOWE WYTYCZNE DLA ROZSZERZONEJ INSPEKCJI PEWNYCH KATEGORII STATKÓW (określone w art. 7 ust. 2)

W stosownym zakresie podane niżej pozycje mogą być uznane za elementy rozszerzonej inspekcji statków. Inspektorzy powinni być świadomi faktu, że może powstawać zagrożenie dla bezpiecznego przeprowadzenia pewnych prac pokładowych, np. prac przeładunkowych, jeśli testy mające bezpośredni związek z tymi elementami mają być prowadzone podczas wykonywania takich prac.

1. **STATKI OGÓŁEM** (kategorie wymienione w części A)
 - wyłączenie prądu i uruchomienie generatora awaryjnego,
 - inspekcja oświetlenia awaryjnego,
 - sprawdzenie funkcjonowania awaryjnej pompy pożarowej z dwoma węzami

podłączonymi do głównego przewodu,

- sprawdzenie funkcjonowania pomp zęzowych statku,
- zamykanie drzwi wodoszczelnych,
- spuszczenie jednej bocznej szalupy ratunkowej do wody,
- testowanie zdalnych wyłączników awaryjnych np. bojlerów, wentylacji i pomp paliwowych,
- testowanie układu sterowania, łącznie z pomocniczym układem sterowania,
- inspekcja awaryjnego źródła zasilania urządzeń radiowych,
- inspekcja i testowanie, w możliwym zakresie, separatora maszynowni.

2. ZBIORNIKOWCE DO ROPY

Oprócz pozycji wymienionych w części 1, pozycje wymienione poniżej mogą być również uwzględnione jako elementy rozszerzonej inspekcji zbiornikowców do ropy:

- system pianowy pokładu stałego,
- sprzęt przeciwpożarowy ogółem,
- inspekcja amortyzatorów przeciwpożarowych w maszynowni, pompowni i w pomieszczeniach mieszkalnych,
- kontrola ciśnienia gazu obojętnego i zawartość w nim tlenu,
- sprawdzenie akt sprawozdań z kontroli (patrz: uchwała MOM A. 744 pkt 18) w celu określenia obszarów, które mogą wymagać inspekcji.

3. MASOWCE

Oprócz pozycji wymienionych w części 1 pozycje wymienione poniżej mogą być również uwzględnione jako elementy rozszerzonej inspekcji masowców:

- ewentualne skorodowanie podstaw urządzeń pokładowych,
- ewentualne zniekształcenie lub skorodowanie pokrywy luku,
- ewentualne pęknięcia lub miejscowe skorodowanie w przegrodach poprzecznych,
- dostęp do ładowni,
- sprawdzenie akt sprawozdań z kontroli (patrz uchwała MOM A. 744 pkt 18) w celu określenia obszarów, które mogą wymagać inspekcji.

4. ZBIORNIKOWCE DO PRZEWOZU GAZU I SUBSTANCJI CHEMICZNYCH

Oprócz pozycji wymienionych w części 1, pozycje wymienione poniżej mogą być również uwzględnione jako elementy rozszerzonej inspekcji zbiornikowców do przewozu gazu i substancji chemicznych.

- urządzenia bezpieczeństwa i monitorowania zbiorników ładunkowych związane z temperaturą, ciśnieniem i tonażem,
- urządzenia analizatora tlenu i miernika wybuchowego, łącznie z ich kalibrowaniem. Dostępność sprzętu do wykrywania substancji chemicznych (miech) wraz z odpowiednią liczbą stosownych - dla konkretnego ładunku, jaki jest przewożony - rurek detekcyjnych gazu,
- kabinowe zestawy ratunkowe zapewniające odpowiednią ochronę układu oddechowego i oczu dla każdej osoby na pokładzie, (jeśli wymaganie takie zostało określone dla produktów wymienionych w międzynarodowym świadectwie zdatości do masowego przewozu niebezpiecznych substancji chemicznych lub skroplonych gazów, odpowiednio),
- sprawdzenie, czy przewożony towar jest wymieniony w międzynarodowym świadectwie zdatości lub międzynarodowym świadectwie zdatości do masowego przewozu niebezpiecznych substancji chemicznych lub skroplonych gazów, odpowiednio,
- stałe urządzenia przeciwpożarowe na pokładzie, pianowe lub suche chemiczne lub inne, zgodnie z wymaganiami dla przewożonego towaru.

5. STATKI PASAŻERSKIE

Oprócz pozycji wymienionych w części 1, pozycje wymienione poniżej mogą być również uwzględnione jako elementy rozszerzonej inspekcji statków pasażerskich:

- sprawdzenie wykrywacza ognia i systemu alarmowego,
- sprawdzenie prawidłowego zamknięcia drzwi pożarowych,
- sprawdzenie urządzenia rozgłoszeniowego,
- pożarowa lekcja instruktażowa, w której jako minimum prezentowane są wszystkie części wyposażenia strażackiego i w której bierze udział część załogi kuchni,
- zademonstrowanie zaznajomienia głównych członków załogi z planem obrony przeciwwawaryjnej okrętu.

Jeśli zostanie to uznane za właściwe, inspekcja może być przeprowadzana podczas rejsu statku do lub z portu w Państwie Członkowskim za przyzwoleniem kapitana statku lub operatora. Inspektorzy nie mogą przeszkadzać w działaniu statku ani też prowokować sytuacji, w jakich - w opinii kapitana statku - zagrożone mogłoby być bezpieczeństwo

pasażerów, załogi i statku.

ZAŁĄCZNIK VI
KRYTERIA UZASADNIAJĄCE ZATRZYMANIE STATKU
(określone w art. 9 ust. 3)

Wprowadzenie

Przed podjęciem decyzji o tym, czy braki wykryte podczas inspekcji uzasadniają zastosowanie zatrzymania, inspektor musi zastosować podane poniżej w częściach 1 i 2 kryteria.

W części 3 podane są przykłady braków, które same w sobie mogą stanowić uzasadnienie decyzji o zatrzymaniu statku (patrz art. 9 ust. 3).

1. Główne kryteria

Przy wydawaniu fachowego orzeczenia co do tego czy statek powinien zostać zatrzymany czy nie, 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 naprawione przed ponownym wypłynięciem statku na morze.

Konieczność kolejnej wizytacji inspektora jest miernikiem wagi braków. Jednakże nie każdy przypadek nakłada na inspektora takie zobowiązanie. Wymaga wówczas, aby upoważnione władze zweryfikowały naprawę braków na statku przed jego wypłynięciem, o ile to możliwe poprzez ponowną wizytację statku.

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 minimalnym stanie załogi.

Podczas inspekcji inspektor musi ponadto ocenić czy statek i/lub jego załoga jest 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 ratunek osób, 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.

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 dla zastosowania zatrzymania statku.

3. Aby pomóc inspektorom korzystać z podanych wytycznych, poniżej przedstawiona jest lista przykładów braków, pogrupowanych według konwencji i/lub kodeksów, których charakter jest uznawany za wystarczająco poważny, aby uzasadniać zastosowanie zatrzymania w stosunku do statku. Poniższa lista jest niepełna.

3.1. *Ogólne*

Brak ważnych zaświadczeń zgodnie z wymaganiami stosownych dokumentów. Jednakże statki pływające pod banderą państwa, które nie jest stroną konwencji (stosownego dokumentu), lub które nie wprowadziło w życie innego stosowanego dokumentu, nie są upoważnione do posiadania świadectw przewidzianych przepisami określonymi w danej konwencji lub innym stosownym dokumencie. W związku z tym brak wymaganych świadectw nie może sam w sobie stanowić powodu do zatrzymania takiego statku; jednakże stosując klauzulę o „nietraktowaniu bardziej przychylnie” należy upewnić się o zgodności z podstawowymi wymaganiami przed wypłynięciem statku.

3.2. *Zagadnienia związane z konwencją Solas (odniesienia podano w nawiasach)*

1. Defekt niepozwalający na 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 zężach, izolacja instalacji rurowej, łącznie z rurami wydechowymi w maszynowni, zanieczyszczona ropa naftowa, 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 ilość 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, zwilżaczy 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 rozporządzenia Solas V/12 lit. o).
11. Brak uaktualnionych map nawigacyjnych, i/lub innych istotnych stosownych publikacji żeglugi morskiej koniecznych podczas zamierzonego rejsu, przy uwzględnieniu map elektronicznych, które mogą być stosowane w zastępstwie map.
12. Brak nieiskrzącej wentylacji wyciągowej w pompowni ładunkowej (rozporządzenie Solas II-2/59.3.1).

3.3. Zagadnienia związane z kodeksem IBC (odniesienia podano w nawiasach)

1. Transport materiałów niewymienionych w świadectwie zdatowności lub brakujące informacje dotyczące ładunku (16.2).
2. Brak lub uszkodzenie wysokociśnieniowych urządzeń zabezpieczających. (8.2.3).
3. Instalacje elektryczne niesamoistnie bezpieczne lub niezgodne z wymaganiami kodeksu.

4. Źródła zapłonowe w niebezpiecznych miejscach, określone w pkt 10.2 (11.3.15).
5. Niedopełnienie wymagań specjalnych (15).
6. Przekroczenie maksymalnej dozwolonej ilości ładunku na jeden zbiornik (16.1).
7. Niewystarczające zabezpieczenie materiałów wrażliwych przed wysokimi temperaturami (16.6).

3.4. *Zagadnienia związane z kodeksem IGC (odniesienia podano w nawiasach)*

1. Transport materiału niewymienionego w świadectwie zdatności lub brakujące informacje dotyczące ładunku (18.1).
2. Brakujące urządzenia zamykające dla pomieszczeń mieszkalnych lub pomieszczeń usługowych (3.2.6).
3. Niegazoszczelna gródź (3.3.2).
4. Uszkodzone śluzy powietrzne (3.6).
5. Brakujące lub uszkodzone zawory szybko zamykające (5.6).
6. Brakujące lub uszkodzone zawory zabezpieczające (8.2).
7. Instalacje elektryczne niesamoistnie bezpieczne lub niezgodne z wymaganiami kodeksu (10.2.4).
8. Niedziałające wentylatory w części ładunkowej (12.1).
9. Niedziałające alarmowe wskaźniki ciśnienia na zbiornikach ładunkowych (13.4.1).
10. Uszkodzone urządzenie do wykrywania gazów i/lub urządzenie do wykrywania gazów toksycznych (13.6).
11. Transport substancji podlegających zatrzymaniu bez ważnego świadectwa inhibicyjnego.

3.5. *Zagadnienia związane z konwencją o liniach ładunkowych*

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 uniknięte są wszelkie niedopuszczalne obciążenia 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, załącznik I* (odniesienia podano w nawiasach)

1. Brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości działania sprzętu filtrującego wody oleistej, systemów monitorowania i kontroli wyładowania ropy.
2. Pozostająca objętość zbiornika resztkowego lub odstojnika błota defekosaturacyjnego niewystarczająca na zamierzony odcinek rejsu.
3. Księga rejestracji oleju niedostępna (20.5).
4. Wstawiona przegroda wyładowania bez zezwolenia.

3.7. *Zagadnienia związane z konwencją Marpol, załącznik II* (odniesienia podano w nawiasach)

1. Brak podręcznika P&A.
2. Ładunek nie jest określony według kategorii (3.4).
3. Nie można uzyskać księgi rejestracji ładunku (9.6).
4. Transport substancji olejopodobnych bez dopełnienia wymogów lub bez odpowiednio poprawionego świadectwa.
5. Wstawiona przegroda wyładowania bez zezwolenia.

3.8. *Zagadnienia związane z konwencją STCW*

Liczba, skład lub zaświadczenia załogi nieodpowiadające dokumentowi o bezpiecznym stanie załogi.

3.9. *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. Znacznie nagromadzone śmieci, zablokowanie sprzętem lub ładunkiem lub inna niebezpieczna sytuacja w korytarzach i pomieszczeniach mieszkalnych.
- 3.10. *Zagadnienia, które nie stanowią podstawy dla zastosowania zatrzymania, ale przy których należy np. wstrzymać prace dotyczące ładunku*

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

ZAŁĄCZNIK VII
MINIMALNE KRYTERIA WOBEC INSPEKTORÓW
(określone w art. 11 ust. 1)

1. Inspektor musi być upoważniony do przeprowadzania kontroli w państwie portu przez właściwe władze Państwa Członkowskiego.
 2. Inspektor:
 - musi pracować przynajmniej jeden rok jako inspektor państwa bandery, zajmujący się badaniem i wydawaniem zaświadczeń zgodnie z konwencjami,
 - oraz posiadać:
 - a) świadectwo kwalifikacyjne kapitana, upoważniające go do kierowania statkiem o masie 1600 ton brutto lub więcej (patrz STWC, przepis II/2); lub
 - b) świadectwo kwalifikacyjne starszego mechanika, upoważniające go do wykonywania tego zawodu na pokładzie statku, którego główne urządzenie napędowe posiada moc równą lub większą niż 3000 KW (patrz STCW, przepis III/2); lub
 - c) zdał egzamin inżyniera budowy okrętów, inżyniera mechanika lub inżyniera w dziedzinach związanych z żeglugą morską i przepracował w tym zawodzie przynajmniej 5 lat,
 - Inspektorzy wymienieni w lit. a) oraz b) muszą przepracować przynajmniej pięć lat w służbie morskiej jako oficerowie w części pokładowej lub maszynowej, odpowiednio.
- Lub:
- Inspektor musi:
- posiadać stosowny stopień uniwersytecki lub równoważne szkolenie, oraz
 - być wyszkolony i wykwalifikowany w szkole dla inspektorów bezpieczeństwa statków, oraz
 - przepracować przynajmniej 2 lata jako inspektor państwa bandery zajmujący się badaniem i wydawaniem zaświadczeń zgodnie z przepisami określonymi w konwencjach.
3. Zdolność ustnego i pisemnego porozumiewania się z marynarzami w języku powszechnie używanym na morzu.
 4. Odpowiednia znajomość przepisów konwencji międzynarodowych oraz stosownych procedur w zakresie kontroli w państwie portu.
 5. Inspektorzy niespełniający powyższych kryteriów są również akceptowani, jeśli są

zatrudnieni przez właściwe władze Państwa Członkowskiego przy kontroli w państwie portu w dniu przyjęcia niniejszej dyrektywy.

DYREKTYWA RADY 98/25/WE

z dnia 27 kwietnia 1998 r.

zmieniająca dyrektywę 95/21/WE dotyczącą przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu)

RADA WSPÓLNOTY EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 189c Traktatu³,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) art. 2 ust. 1 dyrektywy 95/21/WE⁴ określa „konwencje” jako konwencje przytoczone w tym artykule, obowiązujące w czasie przyjęcia dyrektywy; art. 2 ust. 2 stanowi, że „MOU” oznacza Protokół Ustaleń w sprawie kontroli państwa portu, podpisane w Paryżu dnia 26 stycznia 1982 r.;
- 2) od przyjęcia dyrektywy 95/21/WE, wprowadzono w życie poprawki do Konwencji SOLAS 74, MARPOL 73/78 oraz STCW 78; ostatnie zmiany do MOU weszły w życie dnia 14 stycznia 1998 r.; do celów niniejszej dyrektywy stosownym jest wprowadzenie tych zmian;
- 3) Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczeństwem dla eksploatacji statków oraz ochrony przed zanieczyszczeniami (kodeks ISM) przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską dnia 4 listopada 1993 r. oraz obowiązujący poprzez nowy rozdział IX Konwencji SOLAS, ustala system bezpieczeństwa stosowany zarówno na statku jak i na lądzie przez kompanie odpowiedzialne za eksploatację statków oraz zweryfikowany przez administrację państwa, w którym kompania prowadzi swą działalność;
- 4) kodeks ISM ma podstawowe znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa morskiego

¹ Dz.U. C nr 264 z 30.08.1997, str. 33.

² Opinia wydana dnia 10 grudnia 1997 r. (Dz.U. C 73 z 9.03.1998, str. 64).

³ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 4 grudnia 1997 r. (Dz.U. C 338 z 22.12.1997, str. 16), wspólne stanowisko Rady z dnia 12 lutego 1998 r. (Dz.U. C 91 z 21.03.1998, str. 28), i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 31 marca 1998 r. (Dz.U. C 138 z 4.05.1998).

⁴ Dz.U. L 157 z 7.07.1995, str. 1.

oraz ochrony środowiska morskiego na wodach terytorialnych Wspólnoty;

- 5) kodeks ISM wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1998 r. dla wszystkich statków pasażerskich oraz zbiornikowców przewożących produkty naftowe, chemikaliowców, zbiornikowców do przewozu gazów, masowców oraz szybkich jednostek towarowych o pojemności brutto 500 ton i powyżej;
- 6) rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95 z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo na promach pasażerskich (typu ro-ro)⁵ ma na celu wyprzedzające obowiązkowe wprowadzenie w życie przepisów kodeksu ISM na wszystkich promach typu ro-ro, bez względu na ich banderę;
- 7) opóźnienie we wprowadzaniu przepisów kodeksu ISM przez kompanie i administracje na poziomie międzynarodowym mogłoby wywołać niepokój z punktu widzenia bezpieczeństwa morskiego i zapobieganiu zanieczyszczeniu;
- 8) koniecznym jest ustanowienie szczególnych środków w obrębie Wspólnoty w celu działania w przypadkach, gdy na statku nie istnieją żadne świadectwa ISM; środki takie muszą zawierać zatrzymanie wszystkich statków nie posiadających świadectw wydanych zgodnie z kodeksem ISM;
- 9) w przypadku niewystępowania innych poważnych uchybień wymagających zatrzymania statku, Państwo Członkowskie powinno mieć możliwość wydania upoważnienia do uchylenia nakazu zatrzymania statku, gdy jest to niezbędne w celu uniknięcia zatoru w porcie;
- 10) w takim przypadku, Państwa Członkowskie będą musiały podjąć skoordynowane kroki, zgodnie z art. 11 dyrektywy 95/21/WE, w celu zapewnienia, aby statkom, które upoważniono do wyjścia z portu bez odpowiednich świadectw ISM, nie wydano zezwolenia na wejście do jakiegokolwiek portu we Wspólnocie do czasu wydania ważnych świadectw zgodnie z kodeksem ISM, bez uszczerbku dla ust. 6 wymienionego artykułu;
- 11) jedynie Państwo Członkowskie, które zatrzymuje statek może uchylić odmowę wejścia do portu w obrębie Wspólnoty; Państwo to może zaakceptować każdą informację otrzymaną od innego Państwa Członkowskiego, które dowodzi, że statek posiada ważne świadectwa wydane zgodnie z kodeksem ISM;
- 12) powinno być możliwe przyjęcie dyrektywy 95/21/WE, aby wziąć pod uwagę poprawki do międzynarodowych konwencji oraz do Protokołu Ustaleń w sprawie kontroli państwa portu wymienionego w art. 2 tej dyrektywy; procedura przewidziana w art. 18 wymienionej dyrektywy okazuje się być najwłaściwszą dla tych poprawek; w związku z tym art. 19 powinien zostać rozszerzony,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

⁵ Dz.U. L 320 z 30.12.1995, str. 14.

W dyrektywie 95/21/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w pkt. 1 wyrazy „obowiązującymi w dniu przyjęcia niniejszej dyrektywy” zastępuje się wyrazami „obowiązującymi od dnia 1 lipca 1998 r.”;
 - b) w pkt. 2 wyrazy „w jego brzmieniu z dnia przyjęcia niniejszej dyrektywy” zastępuje się wyrazami „w jego brzmieniu z dnia 14 stycznia 1998 r.”.
2. Dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 9a

Procedura stosowana w razie braku świadectw ISM

1. W przypadku, gdy inspekcja wykaże, że na statku, którego w dniu inspekcji dotyczy kodeks ISM w obrębie Wspólnoty, brakuje egzemplarza dokumentu zgodności lub świadectwa zarządzania bezpieczeństwem wydane zgodnie z międzynarodowym kodeksem zarządzania bezpieczeństwem dla bezpiecznej eksploatacji statku i zapobiegania zanieczyszczeniu (kodeks ISM), właściwe władze zapewniają, że statek zostanie zatrzymany.
 2. Oprócz braku dokumentów wymienionych w ust. 1, jeśli inspekcja nie wykaże innych braków wymagających zatrzymania, właściwe władze mogą uchylić nakaz zatrzymania w celu uniknięcia zatoru w porcie. Gdy taka decyzja jest podjęta, właściwe władze muszą niezwłocznie informują o niej właściwe władze innych Państw Członkowskich.
 3. Państwa Członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, że wszystkim statkom, którym zezwolono na opuszczenie portu w Państwie Członkowskim w okolicznościach określonych w ust. 2, nie zostanie wydane zezwolenie na wejście do portu Wspólnoty, za wyjątkiem sytuacji określonych w art. 11 ust. 6, dopóki armator eksploatujący statek nie przedstawi ważnych świadectw wydanych zgodnie z kodeksem ISM w Państwie Członkowskim, w którym nakazano zatrzymanie. W razie wykrycia braków określonych w art. 9 ust. 2, które nie mogą być usunięte w porcie przeznaczenia, stosuje się również odpowiednie przepisy art. 11.”.
3. W art. 19 dodaje się punkt w brzmieniu:
 - „c) dostosowania dat w art. 2 w celu uwzględniania zmian, które weszły w życie do międzynarodowych konwencji oraz MOU określonych w tym artykule, za wyjątkiem protokołów do tych konwencji.”.

Artykuł 2

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wdrożenia niniejszej dyrektywy do dnia 1 lipca 1998 r. Państwa Członkowskie niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Przyjmowane przez Państwa Członkowskie przepisy muszą zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to musi towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Sposób dokonania takiego odniesienia jest ustanowiany przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie prześlą Komisji treść głównych przepisów prawa krajowego, które przyjęły w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 27 kwietnia 1998 r.

W imieniu Rady

R. COOK

Przewodniczący

DYREKTYWA KOMISJI 98/42/WE

z dnia 19 czerwca 1998 r.

zmieniająca dyrektywę Rady 95/21/WE dotyczącą przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych standardów bezpieczeństwa statku, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącą przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu)¹, zmieniona dyrektywą 98/25/WE², w szczególności jej art. 19,

a także mając na uwadze, co następuje:

konieczne jest uwzględnienie zmian do konwencji, protokołów, kodeksów i rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), które weszły w życie, oraz opracowań w zakresie Protokołu Ustaleń z Paryża (MOU);

od przyjęcia dyrektywy 95/21/WE podjęto dalsze kroki w celu wypracowania lepszego systemu; system czynników docelowych opracowany w ramach MOU zostanie wprowadzony do tej dyrektywy;

wykaz świadectw i dokumentów określonych w załączniku II do dyrektywy 95/21/WE zostanie zmodyfikowana w celu rozważenia zmian, które weszły w życie w prawie międzynarodowym;

wykaz „wyraźnych powodów” dla bardziej szczegółowej inspekcji podanej w załączniku III do wymienionej dyrektywy zostanie zmieniona w świetle pełniejszego wykazu, przedstawionej w rezolucji IMO A.787 (19);

zgodnie z załącznikiem IV do wymienionej dyrektywy, procedury i wytyczne kontroli statków przez inspektorów są wymienione w rezolucjach IMO A.466(XII) ze zmianami, A.542(13), MEPC.26(23) oraz A.742(18); wymieniony załącznik IV zostanie zmieniony w celu uchylecia tych rezolucji przez rezolucję IMO A.787(19); procedury opisane w rezolucji

¹ Dz.U. L 157 z 7.07.1995, str. 1.

² Dz.U. L 133 z 7.05.1998, str. 19.

A.787(19) zostały wprowadzone do załącznika I MOU, „Procedury kontroli państwa portu”;

w celu podjęcia decyzji o zatrzymaniu statku, inspektor stosuje się do kryteriów określonych w załączniku VI do wspomnianej dyrektywy; jednakże byłoby niewłaściwe zatrzymanie statku za uszkodzenia powstałe po wypadku, chyba że okoliczności nakazują inaczej;

wspomniany załącznik VI powinien zostać zmieniony w świetle przepisów zawartych w rezolucji IMO A.787(19), w szczególności w odniesieniu do Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (Konwencja STCW) z 1978 r.;

środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu ustanowionego na mocy art. 12 dyrektywy Rady 93/75/EWG³, ostatnio zmienionej dyrektywą Komisji 97/34/WE⁴,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 95/21/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. 5 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wybierając statek do inspekcji właściwe władze nadają pierwszeństwo statkom określonym w załączniku I część I. Ustalając kolejność inspekcji innych statków wymienionych w załączniku I, właściwe władze użyją czynników docelowych statku określonych w załączniku I część II.”;

2. Załączniki I, II, III, IV i VI zostają zmienione jak przewidziano w Załączniku do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 30 września 1998 r. Państwa Członkowskie niezwłocznie poinformują o tym Komisję.

Po przyjęciu przez Państwa Członkowskie powyższych przepisów, zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub będą zawierały takie odniesienie w momencie ich urzędowej publikacji. Procedura przyjęcia odniesienia ustanawiana jest przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie prześlą Komisji informacje o przepisach prawa krajowego przyjętych w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie siódmego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku*

³ Dz.U. L 247 z 5.10.1993, str. 19.

⁴ Dz.U. L 158 z 17.06.1997, str. 40.

Urzędowym Wspólnot Europejskich.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 19 czerwca 1998 r.

W imieniu Komisji

Neil KINNOCK

Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

1. Załącznik I otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK I

STATKI OBJĘTE INSPEKCJĄ PIERWSZEJ KOLEJNOŚCI

(określone w art. 5ust. 2)

I. Czynniki nadrzędne

Bez względu na wartość czynników docelowych, następujące statki uznaje się podlegające inspekcji w pierwszej kolejności.

1. Statki, które zostały zgłoszone przez pilotów lub władze portowe jako posiadające braki, które mogą zakłócić ich bezpieczną nawigację (zgodnie z dyrektywą 93/75/EWG i art. 13 niniejszej dyrektywy).
2. Statki, które nie spełniają zobowiązań ustanowionych w dyrektywie 93/75/EWG.
3. Statki, które zostały zgłoszone przez inne Państwo Członkowskie.
4. Statki, które zostały zgłoszone przez kapitana, członka załogi, lub inną osobę lub organizację mającą związek z bezpieczną eksploatacją statku, warunkami życia i pracy na statku, lub zapobieganiem zanieczyszczeniom, chyba, że dane Państwo Członkowskie uzna zgłoszenie za oczywiście bezzasadne; dane osoby zgłaszającej nie mogą być ujawnione kapitanowi lub armatorowi danego statku.
5. Statki, które:
 - brały udział w zderzeniu lub osiadły na mieliźnie w drodze do portu,
 - zostały oskarżone o domniemane naruszenie przepisów o wyładowywaniu szkodliwych substancji,
 - manewrowały w sposób niebezpieczny bez zachowania przepisów przyjętych przez IMO lub praktyki i procedur bezpiecznej nawigacji,
 - były w inny sposób eksploatowane, stanowiąc zagrożenie dla ludzi, mienia i środowiska naturalnego.
6. Statki, które zawieszono w ich klasie ze względów bezpieczeństwa w ciągu poprzednich sześciu miesięcy.

II. Ogólny czynnik docelowy

Następujące statki muszą być uznane za podlegające inspekcji w pierwszej

kolejności.

	<i>Wartość czynnika docelowego</i>
1. Statki zawijające do portu Państwa Członkowskiego po raz pierwszy lub po dwunastomiesięcznej, lub dłuższej nieobecności. Stosując te kryteria Państwa Członkowskie biorą pod uwagę inspekcje przeprowadzone przez członków MOU. W razie braku właściwych danych w tej kwestii, Państwa Członkowskie polegają na dostępnych danych Sinerac oraz przeprowadzają inspekcję takich statków, które nie zostały ujęte w Sinerac po wejściu w życie wymienionej bazy danych w dniu 1 stycznia 1993 r.	+ 20
2. Statki, na których nie przeprowadzono inspekcji przez żadne Państwo Członkowskie w ciągu poprzednich sześciu miesięcy.	+ 10
3. Statki, których regulaminowe certyfikaty konstrukcji i wyposażenia statku, wydane zgodnie z konwencjami, oraz świadectwa klasyfikacyjne, zostały wydane przez organizację, która nie jest uznana zgodnie z dyrektywą 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 ⁵ .	+ 5
4. Statki bandery państwa występującego w tabeli trzyletnich średnich kroczących o ponad przeciętnych zatrzymaniach i opóźnieniach publikowanych w rocznych sprawozdaniach MOU:	
- 0-3% powyższej średniej	+ 3
- 3,1-6% powyższej średniej	+ 4
- więcej niż 6% powyższej średniej	+ 5
5. Statki, które uzyskały pozwolenie na opuszczenie portu Państwa Członkowskiego na niektórych warunkach:	
a) że każda wada zostanie usunięta przed wyjściem	+ 1
b) że każda wada zostanie usunięta w następnym porcie	+ 1
c) że każde dwie wady zostaną usunięte w ciągu 14 dni	+ 1
	<i>Wartość</i>

⁵ Dz.U. L 139 z 12.12.1994, str. 20.

	<i>czynnika docelowe go</i>
d) że dla każdego z dwóch wad wyszczególniono inne warunki	+ 1
e) jeśli podjęto kroki na statku i wszystkie wady zostały usunięte	- 2
6. Statki, których wady zostały zarejestrowane podczas poprzedniej inspekcji, zgodnie z liczbą wad:	
- 0	- 15
- 1-5	0
- 6-10	+ 5
- 11-20	+ 10
- Więcej niż 20 wad	+ 15
7. Statki, które zostały zatrzymane w poprzednim porcie	+ 15
8. Statki bandery państwa, które nie ratyfikowało wszystkich konwencji określonych w art. 2 niniejszej dyrektywy	+ 1
9. Statki bandery państwa o współczynniku wad ponad średnią	+ 1
10. Statki z wadami klasy powyżej średniej	+ 1
11. Statki, należące do kategorii, w której zaleca się wzmożoną inspekcję (zgodnie z art. 7 niniejszej dyrektywy)	+ 5
12. Inne statki:	
- w przedziale 13-20 lat	+ 1
- w przedziale 21-24 lat	+ 2
- ponad 25 lat	+ 3

Czynnik docelowy oznacza wartość numeryczną przydzieloną indywidualnemu statkowi zgodnie z przepisami niniejszego Załącznika oraz zamieszczoną w systemie informacyjnym Sinerac.

Wyznaczając kolejność ważności statków wymienionych powyżej, właściwe władze biorą pod uwagę kolejność wyznaczoną przez ogólny czynnik docelowy. Wyższy czynnik docelowy oznacza wyższą konieczność. Czynnik docelowy jest sumą

stosowanych wartości czynników docelowych określonych powyżej. Pozycje 5, 6 i 7 dotyczą tylko inspekcji przeprowadzanych w ostatnich 12 miesiącach. Ogólny czynnik docelowy nie może być mniejszy niż suma pozycji 4, 8, 9, 10, 11 i 12.”

2. W załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

1. Pozycja 13 otrzymuje brzmienie:

„13 Kopie dokumentu zgodności oraz świadectwa bezpiecznego zarządzania wydane, zgodnie z Międzynarodowym Kodem Zarządzania dla Bezpiecznej Eksploatacji Statków i Zapobiegania Zanieczyszczeniom (SOLAS, rozdział IX).”

2. Po pozycji 14 dodaje się, co następuje:

„15. Dokument zgodności ze specjalnymi wymaganiami dla statków przewożących niebezpieczne towary.

16. Świadectwo bezpieczeństwa szybkich jednostek oraz pozwolenie na ich eksploatację.

17. Specjalny wykaz towarów niebezpiecznych lub wykaz ładunku, lub szczegółowy plan ładunku.

18. Dziennik okrętowy odnoszący się do rejestru testów oraz dziennik zapisów inspekcji i utrzymania środków ratunkowych i ich rozmieszczenia.

19. Świadectwo bezpieczeństwa statku do celów specjalnych.

20. Świadectwo bezpieczeństwa ruchomych morskich jednostek wiertniczych.

21. Dla zbiornikowców, rejestr kontroli wyładunku ropy i kontroli systemu ostatniej podróży.

22. Lista załogi, plan kontroli pożarowej, a na statkach pasażerskich, plan kontroli usterek.

23. Plan zagrożenia w razie zanieczyszczenia produktami naftowymi.

24. Dokumentacja protokołów inspekcji (w przypadku transportowców i zbiornikowców przewożących ropę)

25. Sprawozdania poprzednich inspekcji kontroli państwa portu.

26. Dla statków pasażerskich typu ro - ro, informacja o maksymalnym współczynniku A/A.

27. Dokument upoważnienia na przewóz zboża.

28. Podręcznik zabezpieczenia ładunku.”

3. Załącznik III otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK III

PRZYKŁADY „OCZYWISTYCH PRZYCZYN” PODJĘCIA BARDZIEJ SZCZEGÓŁOWEJ INSPEKCJI

(określone w art. 6 ust. 3)

1. Statki wyszczególnione w załączniku I część I i część II ust. II-3, II-4, II-5b, II-5c, II-8 i II-11.
2. Książka rejestru produktów naftowych nie była prawidłowo prowadzona.
3. Podczas kontroli certyfikatów i innych dokumentów (patrz art. 6 ust. 1 lit. a) i ust. 2), ujawniono nieścistości.
4. Wskazanie, że członkowie załogi nie są w stanie wypełnić wymagań art. 8 dyrektywy Rady 94/58/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie minimalnego poziomu kształcenia marynarzy⁶.
5. Ładunek i inne czynności nie były prowadzone w sposób bezpieczny lub zgodnie z wytycznymi IMO, np. zawartość tlenu w głównej dostawie gazów obojętnych jest wyższa niż zalecany poziom maksymalny.
6. Błąd kapitana na zbiornikowcu przewożącym produkty naftowe prowadzenia rejestru monitorowania wyładunku ropy i systemu kontrolnego w ostatniej podróży.
7. Brak aktualnej listy załogi, lub załoga nie jest świadoma swoich obowiązków w razie pożaru lub rozkazu opuszczenia statku.
8. Wysyłanie fałszywych alarmów o zagrożeniu bez następnego ich właściwego odwołania.
9. Brak podstawowego wyposażenia lub jego rozmieszczenia wymaganego przez konwencje.
10. Wyraźny brak warunków sanitarnych na statku.
11. Na podstawie ogólnego wrażenia inspektora i jego uwag, że istnieją poważne wady w kadłubie statku i jego konstrukcji, które mogą spowodować ryzyko dla bezpieczeństwa statku.
12. Informacja lub dowód na to, że kapitan lub załoga nie jest zaznajomiona z podstawowymi czynnościami na statku dotyczącymi bezpieczeństwa statku lub zapobiegania zanieczyszczeniu, lub że takie czynności nie zostały podjęte.”.

⁶ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 28.

4. Załącznik IV otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK IV

PROCEDURY KONTROLI STATKU

(określone w art. 6 ust. 4)

1. Zasady bezpiecznej obsługi (rezolucja IMO A.481(XII) i załączniki będące częścią Dokumentu Minimalnej Bezpiecznej Obsługi (załącznik I) oraz wytyczne stosowania Zasad Bezpiecznej Obsługi. (załącznik 2).
 2. Przepisy Międzynarodowego Kodeksu Towarów Niebezpiecznych.
 3. Publikacja Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP) „Inspekcja Warunków Pracy na Statku: wytyczne procedur”.
 4. Załącznik I do MOU „Procedury kontroli państwa portu.”.
5. W załączniku VI wprowadza się następujące zmiany:

1. We wstępie dodaje się akapit w brzmieniu:

„W przypadku, gdy podstawą do zatrzymania jest rezultat przypadkowej usterki podczas podróży statku do portu, nie wydaje się nakazu zatrzymania, chyba, że:

1. sporządzono należne sprawozdania do wymagań zawartych w rozporządzeniu I/11(c) SOLAS 74 dotyczącym powiadomienia administracji państwa bandery, wyznaczonego inspektora lub uznanej organizacji odpowiedzialnej za wydawanie stosownych certyfikatów;
2. przed wejściem do portu, kapitan lub armator przedłożył władzom kontroli państwa portu szczegóły o okolicznościach wypadku i zaistniałych usterkach oraz informację o wymaganym powiadomieniu administracji państwa bandery;
3. na statku przeprowadzana jest właściwa czynność naprawcza, odpowiadająca wymaganiom władzy, oraz
4. władze po otrzymaniu informacji o podjętych czynnościach naprawczych, upewniły się, że braki, które stanowiły zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska naturalnego, zostały sprostowane.”.

2. W pozycji 3, dodaje się wyrazy w brzmieniu:

„Jednakże, wady stanowiące o zatrzymaniu w zakresie Konwencji STCW 78 wymienione w pozycji 3.8 są jedyną podstawą do zatrzymania zgodnie z tą Konwencją.”.

3. W pozycji 3.2 dodaje się wyrazy w brzmieniu:

„13. Poważne wady w wymaganiach operacyjnych, jak to opisano w sekcji 5.5 załącznika I do MOU.

14. Liczba, skład i świadectwa załogi nie są zgodne z dokumentem bezpiecznej obsługi.”.

4. Pozycja 3.8 otrzymuje brzmienie:

„1. Przedstawiono administracji państwa bandery brak posiadania przez marynarzy świadectwa, posiadania właściwego świadectwa, posiadania ważnego zezwolenia, lub przedstawienia udokumentowanego dowodu poparcia.

2. Brak zgodności ze stosowanymi wymaganiami bezpiecznej obsługi administracji państwa bandery.

3. Brak organizacji wachty nawigacyjnej lub maszynowej spełniającej wymagania wyznaczone dla danego statku przez administrację państwa bandery.

4. Nieobecność na wachcie osoby wykwalifikowanej do obsługi sprzętu niezbędnego do bezpiecznej nawigacji, bezpiecznej komunikacji radiowej lub zapobiegania zanieczyszczeniom morskim.

5. Brak dowodu biegłości zawodowej w obowiązkach powierzonych marynarzom dla bezpieczeństwa statku i zapobiegania zanieczyszczeniom.

6. Brak możliwości zapewnienia na pierwszej wachcie na początku podróży oraz na następnych wachtach osób, które są dostatecznie wypoczęte oraz zdolne do wykonywania obowiązków.”.

DYREKTYWA KOMISJI 1999/97/WE

z dnia 13 grudnia 1999 r.

zmieniająca dyrektywę Rady 95/21/WE dotyczącą przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statku i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą,

uwzględniając dyrektywę Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącą przestrzegania w odniesieniu do żeglugi korzystającej z portów Wspólnoty oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statku i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu)¹, ostatnio zmienioną dyrektywą 98/42/WE², w szczególności jej art. 19,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) konieczne jest uwzględnienie zmian, które weszły w życie, do konwencji, protokołów, kodeksów i rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz rozwoju w zakresie paryskiego Protokołu Ustaleń (Paris Memorandum of Understanding - MOU);
- 2) opublikowanie informacji dotyczących statków zatrzymanych w portach Wspólnoty zgodnie z dyrektywą 95/21/WE może stanowić bodziec dla ich właścicieli do podejmowania działań naprawczych bez zastosowania przymusu i może zwiększyć świadomość bezpieczeństwa w żegludze morskiej;
- 3) w tym celu wykaz informacji przeznaczonych do opublikowania powinien zostać poszerzony, szczególnie w celu zawarcia bardziej szczegółowych informacji na temat statku, zatrzymania i podjętych działań, jak i informacji odnośnie do statków, którym odmówiono dostępu do portów Wspólnoty; powinno się jaśniej ustalić, gdzie braki, które doprowadziły do zatrzymania statku, objęte są obowiązkami do dokonania przeglądu przez towarzystwa klasyfikacyjne; skuteczność takich środków powinna zostać zwiększona poprzez częstsze, comiesięczne publikowanie informacji;
- 4) większa przejrzystość danych odnoszących się do inspekcji statków jest niezbędna i stanowi istotny element promowania jakości żeglugi zarówno w obrębie Wspólnoty, jak i na całym świecie; metody upowszechniania takich informacji i czynienia ich

¹ Dz.U. L 157 z 7.07.1995, str. 1.

² Dz.U. L 184 z 27.06.1998, str. 40.

dostępny w właściwym czasie winny być określone na drodze współpracy między Państwami Członkowskimi a Komisją;

- 5) Państwa Członkowskie powinny podjąć wszelkie niezbędne środki w celu usunięcia wszelkich przeszkód prawnych do opublikowania wykazu statków poddanych inspekcji, zatrzymanych lub, którym odmawia się dostępu do któregośkolwiek portu Wspólnoty, w szczególności poprzez zmianę, gdzie stosowne, ustawodawstwa krajowego dotyczącego ochrony danych;
- 6) ogólny czynnik docelowy opisany w załączniku I części II do dyrektywy 95/211/WE powinien wzrosnąć w świetle doświadczenia zdobytego w trakcie jego wdrażania; wartość czynnika docelowego może być często dostosowywana w ramach paryskiego protokołu Ustaleń i następnie włączona do systemu Sirenac; aby poznać wartość czynnika docelowego statku wystarczy skonsultować to z bazą danych Sirenac; nie wydaje się konieczne włączenie tej wartości do dyrektywy nr 95/21/WE;
- 7) wykaz świadectw i dokumentów, określonych w załączniku II do dyrektywy nr 95/21/WE, powinien zostać zmieniony w celu uwzględnienia zmian, które weszły w życie w prawie międzynarodowym;
- 8) środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu powołanego na mocy art. 12 dyrektywy Rady 93/75/EWG³, ostatnio zmienionej dyrektywą Komisji 98/74/WE⁴,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie nr 95/21/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w pkt. 1 wyrazy „obowiązuje od dnia 1 lipca 1998 r.” zastępuje się wyrazami „obowiązuje od dnia 1 lipca 1999 r.”;
 - b) w pkt. 2 wyrazy „zgodnie ze stanem z dnia 14 stycznia 1998 r.” zastępuje się wyrazami „zgodnie ze stanem z dnia 1 lipca 1999 r.”.
2. Art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

Udostępnianie informacji

1. Właściwe władze każdego Państwa Członkowskiego podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, aby informacje wymienione w załączniku VIII część I dotyczące statków, które zostały zatrzymane lub stanowią przedmiot odmowy dostępu do portu tego Państwa Członkowskiego w trakcie poprzedniego miesiąca, były publikowane co

³ Dz.U. L 247 z 5.10.1993, str. 19.

⁴ Dz.U. L 276 z 13.10.1998, str. 7.

najmniej co miesiąc.

2. Informacje dostępne w systemie Sirenac dotyczące statków poddanych inspekcji w portach Państw Członkowskich, określone w załączniku VIII część I i II, podaje się do publicznej wiadomości, poprzez właściwe ustalenia techniczne, tak szybko, jak to możliwe, po ukończeniu inspekcji lub po uchyleniu zatrzymania.
 3. Państwa Członkowskie i Komisja współpracują w celu uchwalenia właściwych ustaleń technicznych określonych w ust. 2.
 4. Gdzie stosowne, system informacyjny Sirenac zmienia się w celu wdrożenia wyżej wspomnianych wymogów”.
3. Załącznik I zmienia się, jak przewidziano w Załączniku do niniejszej dyrektywy.
 4. W załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w pozycji 2 tiret siódme otrzymuje brzmienie:

„- Świadectwo zwolnienia, włączając, gdzie stosowne, wykaz ładunków.”
 - b) po pozycji 28 dodaje się, co następuje:
 - „29. Plan zarządzania odpadami i rejestr odpadów.
 30. System wspierania decyzyjnego kapitanów statków pasażerskich.
 31. Plan współpracy SAR dla statków pasażerskich pływających na wyznaczonych trasach
 32. Wykaz ograniczeń operacyjnych dla statków pasażerskich.
 33. Broszura dotycząca masowców.
 34. Plan załadunku i rozładunku dla masowców”.
 5. Dodaje się nowy załącznik VIII, jak przewidziano w Załączniku do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Gdy Państwa Członkowskie wprowadzą w życie niezbędne przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż dwanaście miesięcy po przyjęciu niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

W przypadku przyjęcia niniejszych przepisów przez Państwa Członkowskie, powinny one zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub takie odniesienie powinno im towarzyszyć w chwili ich urzędowej publikacji. Procedurę dokonywania takiego odniesienia ustanawiają Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie prześlą Komisji teksty przepisów prawa krajowego, które przyjęły w obszarze objętym niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie siódmego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 13 grudnia 1999 r.

W imieniu Komisji

Loyola DE PALACIO

Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK

1. W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

- a) w części I pkt 6 po wyrazie „zawieszony” dodaje się wyrazy „lub wycofany”;
- b) część II otrzymuje brzmienie:

„II. Ogólny czynnik docelowy

Następujące statki uznaje się za podlegające inspekcji w pierwszej kolejności.

1. Statki wpływające do portu Państwa Członkowskiego po raz pierwszy lub po dwunastomiesięcznej lub dłuższej nieobecności. W stosowaniu niniejszych kryteriów Państwa Członkowskie uwzględniają te inspekcje, które zostały przeprowadzone przez członków MOU. W przypadku braku właściwych danych na ten temat Państwa Członkowskie polegają na dostępnych danych Sirenac i poddają inspekcji te statki, które nie zostały zarejestrowane w Sirenac po wejściu w życie tej bazy danych dnia 1 stycznia 1993 r.
2. Statki nie poddane inspekcji przez żadne Państwo Członkowskie w ciągu poprzednich sześciu miesięcy.
3. Statki, których ustawowe świadectwa konstrukcji i wyposażenia wydane zgodnie z konwencjami oraz świadectwa klasyfikacyjne, zostały wydane przez organizację nie uznaną w rozumieniu dyrektywy Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych zasad i norm dla organizacji prowadzących inspekcję i przegląd statków oraz stosownych działań administracji morskiej (Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 20).
4. Statki pływające pod banderą państwa figurującego w tabeli trzyletnich średnich kroczących o ponad przeciętnych zatrzymaniach i opóźnieniach publikowanych w rocznych sprawozdaniach MOU.
5. Statki, którym pozwolono opuścić port Państwa Członkowskiego na określonych warunkach, takich jak:
 - a) braki do uzupełnienia przed odpłynięciem;
 - b) braki do uzupełnienia w następnym porcie;
 - c) braki do uzupełnienia w ciągu 14 dni;
 - d) braki, dla których wyznaczono inne warunki.

Jeżeli podjęto właściwe działania odnośnie do statku wszystkie braki zostały uzupełnione, jest to uwzględnione.

6. Statki, w stosunku do których braki zostały zanotowane podczas poprzedniej inspekcji, zgodnie z liczbą braków.
7. Statki, które zostały zatrzymane w poprzednim porcie.
8. Statki pływające pod banderą państwa, które nie ratyfikowało wszystkich stosownych międzynarodowych konwencji, określonych w art. 2 niniejszej dyrektywy.
9. Statki pływające pod banderą państwa o współczynniku braków powyżej średniej.
10. Statki niespełniające wymogów klasy w stopniu wyższym od przeciętnej
11. Statki należące do kategorii, dla której zdecydowano poszerzyć inspekcję (na podstawie art. 7 niniejszej dyrektywy).
12. Inne statki, starsze niż 13 lat.

Przy określaniu pierwszeństwa inspekcji statków wymienionych powyżej właściwe władze uwzględniają kolejność wskazaną ogólnym czynnikiem docelowym, przedstawionym w systemie informacyjnym Sirenac zgodnie z załącznikiem I sekcją 1 paryskiego Protokołu Ustaleń. Wyższy czynnik docelowy wskazuje wyższy priorytet. Czynnik docelowy stanowi sumę stosowanych wartości czynników docelowych, jak określono w ramach struktury MOU. Pozycje 5-7 stosuje się tylko do inspekcji przeprowadzonych w ciągu ostatnich dwunastu miesięcy. Ogólny czynnik docelowy jest nie mniejszy niż suma wartości ustanowionych dla pozycji 3, 4, 8-12.

Jeżeli w ciągu trzech miesięcy od wprowadzenia do ram MOU nowych wartości czynnika docelowego Komisja uzna, że te wartości są niewłaściwe, może zdecydować zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 19 dyrektywy 95/21/WE, że te wartości nie mają zastosowania do celów niniejszej dyrektywy”.

2. Dodaje się nowy załącznik VIII w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK VIII

Publikowanie informacji odnoszących się do zatrzymań i inspekcji w portach Państw Członkowskich

(jak określono w art. 15)

- I. Informacje publikowane zgodnie z art. 15 ust. 1 zawierają następujące dane:

- nazwa statku,

- numer IMO,
- rodzaj statku,
- tonaż (bt),
- rok budowy,
- nazwisko i adres właściciela i armatora statku,
- państwo bandery,
- towarzystwo klasyfikacyjne lub, gdy stosowne, towarzystwa, które wydały temu statkowi świadectwa klasy, o ile takie posiada,
- towarzystwo klasyfikacyjne lub towarzystwa klasyfikacyjne i/lub inna strona, które wydały temu statkowi świadectwa zgodnie z konwencjami w imieniu państwa bandery, włączając wzmiankę o wydanych świadectwach,
- liczba zatrzymań w czasie poprzednich 24 miesięcy,
- państwo i port zatrzymania,
- data uchYLENIA zatrzymania,
- okres trwania zatrzymania w dniach,
- ilość wykrytych braków i przyczyny zatrzymania podane w sposób jasny i jednoznaczny,
- kiedy statek stanowi przedmiot odmowy dostępu do któregośkolwiek portu we Wspólnocie, powody takich środków podane w sposób jasny i jednoznaczny,
- wskazanie, czy towarzystwo klasyfikacyjne lub inny organ prywatny, który dokonał odpowiedniego przeglądu, ponosi odpowiedzialność za braki, które same lub w połączeniu z innymi doprowadziły do zatrzymania,
- opis środków podjętych w przypadku, gdy statek dostał pozwolenie dopłynięcia do najbliższej stoczni remontowej lub, jeśli statkowi odmówiono dostępu do któregośkolwiek portu we Wspólnocie.

II. Informacje dotyczące statków poddanych inspekcji, podane do wiadomości publicznej zgodnie z art. 15 ust. 2, zawierają następujące dane:

- nazwa statku,
- numer IMO,

- rodzaj statku,
- tonaż (bt),
- rok budowy,
- nazwisko i adres właściciela lub armatora statku,
- państwo bandery,
- towarzystwo klasyfikacyjne lub, gdy stosowne towarzystwa klasyfikacyjne, które wydały statkowi świadectwa klasy, o ile takie posiada,
- towarzystwo klasyfikacyjne lub towarzystwa klasyfikacyjne i/lub jakakolwiek strona, które wydały statkowi świadectwa zgodnie z konwencjami w imieniu państwa bandery, włączając wzmiankę o wydanych świadectwach,
- państwo, port i data inspekcji,
- ilość braków według kategorii braków”.

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2001/106/WE

z dnia 19 grudnia 2001 r.

zmieniająca dyrektywę Rady 95/21/WE dotyczącą przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów³,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu⁴, w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez Komitet Pojedynczy w dniu 13 listopada 2001 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) Dyrektywa Rady 95/21/WE⁵ ustanawia system kontroli państwa portu żeglugi we Wspólnocie Europejskiej oparty na jednolitych procedurach inspekcji i zatrzymywania.
- 2) Należy wziąć pod uwagę zmiany, których dokonano w konwencjach, protokołach, kodeksach i rezolucjach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (MOM) i postęпах dokonanych w ramach paryskiego Protokołu Ustaleń (MOU).
- 3) Przyjmuje się, że żadna część niniejszej dyrektywy nie przekazuje państwom portu obowiązków państwa bandery, łącznie z tymi uznanych organizacji, działających w imieniu państw bandery.
- 4) Niektóre statki stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu i dla środowiska morskiego ze względu na swój zły stan, banderę i historię, w szczególności

¹ Dz.U. C 212 E z 25.07.2000, str. 102 i Dz.U. C 154 z 29.04.2001, str. 67.

² Dz.U. C 14 z 16.01.2001, str. 22.

³ Dz.U. C 22 z 24.01.2001, str. 19.

⁴ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 30 listopada 2000 r. (Dz.U. C 228 z 13.08.2001, str. 133), wspólne stanowisko Rady z dnia 26 lutego 2001 r. (Dz.U. C 101 z 30.03.2001, str. 15) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 16 maja 2001 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 24 października 2001 r. i decyzja Rady z dnia 6 grudnia 2001 r.

⁵ Dz.U. L 157 z 7.07.1995, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 1999/97/WE (Dz.U. L 331 z 23.12.1999, str. 67).

statki pływające pod banderą państw określanych jako „bardzo wysokiego ryzyka” lub „wysokiego ryzyka” umieszczonych na czarnej liście, publikowanej w rocznych sprawozdaniach MOU. Powinno się im, zatem, odmawiać dostępu do portów Wspólnoty, chyba że zostanie wykazane, iż mogą poruszać się bezpiecznie po wodach terytorialnych Wspólnoty. Należy ustalić wytyczne określające procedury stosowne w przypadku nałożenia zakazu dostępu oraz znoszenia zakazu. W celu zapewnienia przejrzystości, wykaz statków, którym odmówiono dostępu do portów Wspólnoty powinien zostać ogłoszony publicznie.

- 5) Statki o wysokim czynniku docelowym stanowią szczególnie poważne zagrożenie wypadkowe lub zanieczyszczeniem środowiska, co uzasadnia konieczność ich częstych inspekcji w portach pośrednich Wspólnoty.
- 6) Kategorie statków wymienione w załączniku V do dyrektywy 95/21/WE, po osiągnięciu pewnego wieku, również stanowią poważne zagrożenie wypadkowe lub zanieczyszczeniem środowiska. Szerokie uprawnienia uznaniowe organów prowadzących inspekcje, co do wyboru tych statków do rozszerzonej inspekcji uniemożliwiają urzeczywistnienie jednolitych praktyk we Wspólnocie. Jest zatem konieczne, by inspekcje tych statków stały się obowiązkowe. W szczególności, biorąc pod uwagę zagrożenie poważnymi zanieczyszczeniami powodowanymi przez zbiornikowce do przewozu ropy, a także ze względu na fakt, że znaczna część braków, prowadzących do zatrzymania, dotyczy statków mających więcej niż 15 lat, system rozszerzonej kontroli powinien być stosowany do zbiornikowców do przewozu ropy mających więcej niż 15 lat.
- 7) Zakres rozszerzonych inspekcji, dla których ustanowiono wytyczne, może różnić się w znacznym stopniu, w zależności od organu przeprowadzającego inspekcje. W celu urzeczywistnienia jednolitych praktyk wewnątrz Wspólnoty, te wytyczne powinny stać się obowiązkowe. Jednakże powinien również istnieć przepis, pozwalający czynić wyjątki, w przypadkach, gdy przeprowadzenie inspekcji tych statków, w szczególności ze względu na stan zbiorników ładunkowych statku lub ograniczenia operacyjne związane z czynnościami ładunku lub rozładunku, jest niemożliwe lub związane z nadmiernym zagrożeniem dla bezpieczeństwa statku, jego załogi, inspektora, lub terenu portu.
- 8) Państwa Członkowskie powinny mieć prawo do skutecznego organizowania obowiązkowych inspekcji, aby uzyskać jak najwyższą wartość dodaną dzięki wzmocnionemu systemowi inspekcji, biorąc pod uwagę różne warunki operacyjne i wykorzystując współpracę między portami i Państwami Członkowskimi, równocześnie przestrzegając ogólnych ilościowych celów kontroli.
- 9) Z uwagi na fakt, iż rekrutacja i szkolenie wykwalifikowanych inspektorów wymaga czasu, Państwa Członkowskie winny uzyskać pozwolenie na stopniowe tworzenie swych służb inspekcyjnych; biorąc pod uwagę charakter portu w Rotterdamie, w szczególności ilość zawijających tam statków, należy ustanowić przepis, zezwalający na niewielkie przedłużenie okresu przeznaczonego na rekrutację i szkolenie inspektorów w tym porcie.
- 10) Wady konstrukcji statku mogą zwiększyć ryzyko wypadku na morzu. W przypadku statków przewożących ładunek masowy ropy naftowej, wypadki mogą mieć

katastrofalny wpływ na środowisko naturalne. Organy przeprowadzające inspekcję powinny przeprowadzić badanie wzrokowe dostępnych części statku w celu wykrycia wszelkich poważnych śladów korozji i podjąć wszelkie niezbędne dalsze działania, w szczególności wobec towarzystw klasyfikacyjnych odpowiedzialnych za jakość konstrukcji statków.

- 11) Rozszerzona inspekcja oparta o obowiązkową weryfikację niektórych aspektów statku wymaga znacznych nakładów czasu i organizacji. Należy ułatwić zadanie przygotowania inspekcji, co w rezultacie zwiększy jej efektywność. W tym celu kapitan lub armator statku wpływającego do portu Wspólnoty winien dostarczać pewnych informacji o charakterze operacyjnym.
- 12) Rosnąca rola kontroli państwa portu w walce z niezadowalającymi praktykami prowadzi do ogólnego zwiększenia zakresu zadań inspektorów. Należy zatem podjąć szczególny wysiłek w celu uniknięcia zbędnych inspekcji i ułatwić inspektorom dostęp do informacji na temat inspekcji dokonanych w poprzednich portach. Tak więc, sprawozdanie z inspekcji sporządzone przez inspektora po zakończeniu inspekcji, bardziej szczegółowej inspekcji lub rozszerzonej inspekcji, powinno wskazywać, które części statku poddane już zostały inspekcji; w rezultacie inspektor w kolejnym porcie pośrednim będzie mógł, gdzie właściwe, podjąć decyzję o rezygnacji z inspekcji części statku, jeśli poprzednie inspekcje nie wykazały w niej żadnych braków.
- 13) Dokonał się zasadniczy postęp techniczny w dziedzinie urządzeń pokładowych, który umożliwia zapisywanie danych trasy (za pomocą systemu zapisywania danych trasy (system VDR) lub „czarnych skrzynek”) w celu ułatwienia dochodzeń powypadkowych. Z uwagi na rolę takich urządzeń dla bezpieczeństwa na morzu i równoległe do wysiłków podejmowanych w tym przedmiocie na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (MOM), system powinien stać się obowiązkowy po upływie okresu do pięciu lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy dla statków towarowych zbudowanych przed dniem 1 lipca 2002 r. zawijających do portów Wspólnoty, a w gdy stanie się to obowiązkowe, jego brak lub awaria powinny uzasadnić zatrzymanie.
- 14) Administracja państwa bandery statku poddanego kontroli lub odpowiednie towarzystwo klasyfikacyjne powinny zostać poinformowane o rezultacie inspekcji w celu zapewnienia bardziej skutecznego monitorowania rozwoju i, gdzie stosowne, pogarszania się stanu statku, w celu podjęcia niezbędnego działania zaradczego, gdy jeszcze jest na to czas.
- 15) Przypadkowe zanieczyszczenie ropą naftową może poważnie zaszkodzić środowisku naturalnemu i gospodarce danego regionu. Należy zatem sprawdzać, czy zbiornikowce do przewozu ropy, zawijające do portów Wspólnoty Europejskiej posiadają odpowiednie zabezpieczenie przeciwko podobnym zagrożeniom.
- 16) Przejrzystość informacji dotyczących statków poddanych inspekcji i zatrzymanych jest kluczowym elementem wszelkiej polityki, mającej na celu powstrzymanie użytkowania statków, które nie spełniają norm bezpieczeństwa. Jest niezbędnym w tym kontekście włączyć do publikowanej listy informacji także tożsamość czarterującego statek. Należy również udostępniać pełniejsze i jaśniejsze informacje na temat inspekcji i zatrzymań przeprowadzanych w portach Wspólnoty. Dotyczy to w szczególności konkretnych

informacji na temat rozszerzonych inspekcji przeprowadzanych na statkach, zarówno przez władze państwa portu oraz towarzystwa klasyfikujące, oraz wyjaśnień dotyczących środków podejmowanych przez władze państwa portu lub towarzystw klasyfikacyjnych dokonanych po wydaniu nakazu zatrzymania na podstawie niniejszej dyrektywy.

- 17) Monitorowanie stosowania dyrektywy ma zasadnicze znaczenie dla uniknięcia ryzyka różnych poziomów bezpieczeństwa i zakłócenia konkurencji między portami i regionami Wspólnoty Europejskiej. Komisja powinna zatem posiadać więcej szczegółowych informacji, w szczególności na temat ruchu statków w portach, aby móc przeprowadzić szczegółową kontrolę warunków, w których stosowana jest niniejsza dyrektywa. Takie informacje powinny być dostarczane Komisji na tyle często, by mogła podejmować szybsze interwencje w przypadku wykrycia anomalii w stosowaniu niniejszej dyrektywy.
- 18) Środki niezbędne do wprowadzenia w życie dyrektywy 95/21/WE powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiająca warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁶,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 95/21/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. Tytuł otrzymuje brzmienie:

„dyrektywa Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie kontroli państwa portu żeglugi morskiej;”

2. Art. 2 ust. 1 i 2 otrzymuje brzmienie:

„1. „Konwencje” to:

- Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych, 1966 (LL 66),
- Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS 74),
- Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniom morza przez statki, 1973, oraz Protokół z 1978 r., odnoszący się do niej (Marpol 73/78),
- Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 (STCW 78),
- Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, 1972 (Colreg 72),

⁶ Dz.U. L 184 z 17.07.1999, str. 23.

- Międzynarodowa konwencja o pomiarze pojemności statków, 1969 (ITC 69),
- Konwencja (nr 147) dotycząca minimalnych norm na statkach handlowych, 1976 (MOP 147),
- Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1992 (CLC 92),

wraz z protokołami i poprawkami do niniejszych konwencji i odnośnymi kodeksami o statusie obligatoryjnym, obowiązującymi od dnia 19 grudnia 2001 r.

2. „MOU” oznacza Protokół Ustaleń w sprawie kontroli państwa portu, podpisany w Paryżu dnia 26 stycznia 1982 r., w jego brzmieniu z dnia 19 grudnia 2001 r.;

3. Art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

Organ inspekcji

Państwa Członkowskie będą utrzymywać odpowiednie krajowe administracje morskie, zatrudniające odpowiednią ilość personelu, w szczególności wykwalifikowanych inspektorów, zwane dalej „właściwymi władzami” do celów inspekcji statków oraz podejmą wszelkie odpowiednie środki dla zagwarantowania, że ich właściwe władze wykonują powierzone im obowiązki, jak ustanowiono w niniejszej dyrektywie.”;

4. W art. 5 ust. 1, 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„1. Ogólna liczba inspekcji statków, określona w ust. 2 i art. 7 dokonanych rocznie przez właściwe władze każdego Państwa Członkowskiego odpowiada 25% średniej liczby pojedynczych statków, jakie wpłynęły do jego portów, obliczonych na podstawie trzech ostatnich lat kalendarzowych, dla których dostępne są dane statystyczne.

2. a) Właściwe władze zapewniają, z zastrzeżeniem art. 7a, by inspekcję przeprowadzono zgodnie z art. 6 na każdym statku, nie podlegającym rozszerzonej inspekcji, z czynnikiem docelowym większym niż 50 w systemie informacyjnym Sirenac, pod warunkiem, że upłynął przynajmniej jeden miesiąc od ostatniej inspekcji przeprowadzonej w porcie znajdującym się w regionie należącym do MOU.

b) Przy wybieraniu innych statków do inspekcji właściwe władze ustalają następującą kolejność pierwszeństwa:

- w pierwszej kolejności inspekcji podlegają statki, wymienione w załączniku I część I, bez względu na wartość ich czynnika docelowego,
- statki wymienione w załączniku I część II wybiera się w kolejności malejącej, w zależności od kolejności pierwszeństwa, wynikającej z wartości ich czynnika docelowego określonego zgodnie z systemem

informacyjnym Sirenac.

3. Państwa Członkowskie powstrzymują się od przeprowadzania inspekcji statków, które zostały poddane inspekcji w jakimkolwiek innym Państwie Członkowskim w ciągu ostatnich sześciu miesięcy, pod warunkiem, że:

- statek nie jest wymieniony w załączniku I,
- nie doniesiono o żadnych brakach po ostatniej inspekcji,
- nie ma wyraźnych powodów dla przeprowadzenia inspekcji,
- statek nie jest objęty ust. 2 lit. a).”;

5. Art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

Obowiązkowa rozszerzona inspekcja niektórych statków

1. Statek zaliczony do jednej z kategorii załącznika V sekcja A, podlega rozszerzonej inspekcji po upływie 12 miesięcy od czasu ostatniej rozszerzonej inspekcji przeprowadzonej w porcie Państwa - Sygnatariusza MOU.

2. Jeśli taki statek wybrany jest do inspekcji zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. b), należy przeprowadzić rozszerzoną inspekcję. Jednakże, inspekcja zgodna z art. 6 może zostać przeprowadzona w okresie między dwoma rozszerzonymi inspekcjami.

3. a) Armator lub kapitan statku, do którego stosuje się ust. 1 przekaże wszystkie informacje wymienione w załącznik V, sekcja B, właściwym władzom Państwa Członkowskiego każdego portu odwiedzanego po upływie 12 miesięcy od ostatniej rozszerzonej inspekcji. Te informacje zostaną dostarczone przynajmniej na trzy dni przed spodziewanym czasem przybycia do portu lub przed opuszczeniem poprzedniego portu, jeśli podróż ma potrwać krócej niż trzy dni.

b) Każdy statek niespełniający warunków lit. a) zostanie poddany rozszerzonej inspekcji w porcie docelowym.

4. Państwa Członkowskie, z zastrzeżeniem art. 7a, zapewnią przeprowadzenie rozszerzonej inspekcji na statku, do którego stosuje się ust. 3 i który ma czynnik docelowy 7 lub więcej, w pierwszym porcie odwiedzonej po upływie 12 miesięcy od ostatniej rozszerzonej inspekcji.

W przypadkach, gdy Państwa Członkowskie nie są w stanie na czas zwiększyć swych możliwości, by przeprowadzić wszystkie wymagane dodatkowe inspekcje, w szczególności w wyniku problemów związanych z rekrutacją i szkoleniem inspektorów, pozwala im się stopniowo rozwijać odnośne służby kontrolne, do dnia 1 stycznia 2003 r. Okres ten może zostać przedłużony o sześć miesięcy dla portu w Rotterdamie. Komisja powiadomi Państwa Członkowskie i Parlament Europejski o każdym takim

przedłużeniu.

5. Rozszerzona inspekcja jest przeprowadzana zgodnie z procedurami określonymi w załączniku V sekcja C.

6. W przypadku, gdy zaistnieje ryzyko, iż zmiana lub projekt zmiany w MOU mogłyby zmniejszyć zakres obowiązków związanych z rozszerzoną inspekcją, przewidzianych w niniejszym artykule, Komisja niezwłocznie przedstawi Komitetowi, ustanowionemu na mocy art. 18, projekt środków w celu przywrócenia wartości czynnika docelowego, zgodnych z celami niniejszej dyrektywy.”;

6. Dodaje się art. 7a w brzmieniu:

„Artykuł 7a

Procedura stosowana dla niektórych statków, które nie mogą zostać poddane inspekcji

1. W przypadku, gdy, z powodów operacyjnych, Państwo Członkowskie nie jest w stanie przeprowadzić inspekcji statku o czynniku docelowym wyższym niż 50 określonym w art. 5 ust. 2 lit. a) lub obowiązkowej rozszerzonej inspekcji określonej w art. 7 ust. 4, Państwo Członkowskie niezwłocznie poinformuje system Siernac o tym, iż taka inspekcja nie doszła do skutku.

2. Takie przypadki będą podawane, w odstępach sześciu miesięcy, do wiadomości Komisji wraz z przyczynami, dla których dane statki nie zostały poddane inspekcji.

3. Podczas każdego roku kalendarzowego inspekcje, które nie dojdą do skutku nie przekroczą 5% średniej rocznej liczby pojedynczych statków, podlegających inspekcji określonych w ust. 1, zawijających do portów Państwa Członkowskiego, obliczonych na podstawie trzech ostatnich lat kalendarzowych, dla których dostępne są dane statystyczne.

4. Statki określone w ust. 1 zostaną poddane, odpowiednio, inspekcji przewidzianej w art. 5 ust. 2 lit. a) lub obowiązkowej rozszerzonej inspekcji określonej art. 7 ust. 4, w następnym porcie pośrednim we Wspólnocie.

5. Do dnia 22 lipca 2008 r. wartość 5% określona w ust. 3 zostanie zmieniona na podstawie oceny Komisji, jeśli zostanie to uznane za właściwe, zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 19.”;

7. Dodaje się art. 7b w brzmieniu:

„Artykuł 7b

Środki odmowy dostępu dotyczące niektórych statków

1. Państwo Członkowskie zapewni, by statkowi jednej z kategorii załącznika XI sekcja A, odmówiono dostępu do jego portów, z wyjątkiem sytuacji opisanych w art. 11 ust. 6, jeśli statek:

albo

- pływa pod banderą państwa znajdującego się na czarnej liście publikowanej w rocznym sprawozdaniu MOU, i
- został w ciągu ostatnich 24 miesięcy zatrzymany więcej niż dwukrotnie w porcie państwa - sygnatariusza MOU,

albo

- pływa pod banderą państwa określonego jako „bardzo wysokiego ryzyka” lub „wysokiego ryzyka” na czarnej liście publikowanej w rocznym sprawozdaniu MOU, i
- został w ciągu ostatnich 36 miesięcy zatrzymany więcej niż jeden raz w porcie państwa - sygnatariusza MOU.

Odmowa dostępu jest stosowana niezwłocznie od chwili, gdy statek uzyskał pozwolenie na wyjście z portu, w którym został poddany, odpowiednio, drugiemu lub trzeciemu zatrzymaniu.

2. Do celów ust. 1 Państwa Członkowskie dostosują się do procedur przewidzianych w załączniku XI sekcja B.

3. Komisja publikuje co sześć miesięcy informacje dotyczące statków, którym odmówiono dostępu do portów Wspólnoty w zastosowaniu niniejszego artykułu.”;

8. Art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Sprawozdanie z inspekcji dla kapitana statku

Po zakończeniu inspekcji, bardziej szczegółowej inspekcji lub rozszerzonej inspekcji, inspektor opracowuje sprawozdanie zgodnie z załącznikiem IX. Kopia sprawozdania z inspekcji dostarczana jest kapitanowi statku.”;

9. W art. 9:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Właściwe władze upewnią się, że jakiegokolwiek braki potwierdzone lub wykryte w drodze inspekcji określonej w art. 5 ust. 2 i art. 7 zostały lub będą naprawione zgodnie z Konwencjami.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wydając fachowe orzeczenie, co do tego, czy statek powinien czy też nie zostać zatrzymany, inspektor stosuje kryteria określone w załączniku VI. W tym

względnie, statek zostanie zatrzymany, jeśli nie jest wyposażony w sprawny system zapisywania danych trasy, gdy jego użycie jest obowiązkowe, zgodnie z załącznikiem XII. Jeśli ten brak nie może zostać z łatwością naprawiony w porcie zatrzymania, właściwe władze mogą zezwolić, by statek dopłynął do najbliższego właściwego portu, gdzie ten brak zostanie z łatwością naprawiony lub wymaga, aby ten brak został naprawiony w terminie maksymalnie do 30 dni. Dla tych celów stosuje się procedury przewidziane w art. 11.”;

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W przypadku, kiedy inspekcje określone w art. 5 ust. 2 i art. 7 dają powody do zatrzymania statku, właściwe władze niezwłocznie poinformują pisemnie, załączając sprawozdanie z inspekcji, administrację państwa, do bandery którego uprawniony jest statek (zwanego dalej „administracją bandery”) lub, gdy nie jest to możliwe, konsula, lub też, w przypadku jego nieobecności, najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne tego państwa, o wszystkich okolicznościach, w których interwencja została uznana za konieczną. Ponadto, tam gdzie stosowne, powiadamia się również mianowanych rzeczoznawców lub uznane organizacje, odpowiedzialne za wydawanie świadectw klasy lub świadectw wydawanych zgodnie z konwencjami międzynarodowymi w imieniu państwa bandery.”;

10. W art. 10 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Właściciel lub armator statku, lub też jego przedstawiciel w Państwie Członkowskim posiada prawo do odwołania się od decyzji o zatrzymaniu lub odmowie dostępu podjętej przez właściwe władze. Odwołanie się nie powoduje automatycznego zawieszenia decyzji o zatrzymaniu statku lub o odmowie dostępu.”;

11. W art. 14 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Państwa Członkowskie utrzymują przepisy przewidujące wymianę informacji i współpracę między ich właściwymi władzami oraz właściwymi władzami innych Państw Członkowskich, a także utrzymują ustanowione już powiązania operacyjne między ich właściwymi władzami, Komisją i systemem informacyjnym Sirenac utworzonym w St. Malo we Francji.

Do celów przeprowadzania inspekcji określonych w art. 5 ust. 2 i art. 7, inspektorzy korzystają z publicznych i prywatnych baz danych dotyczących inspekcji statków, dostępnych przez system informacyjny Equasis”;

12. W art. 15 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Informacje wymienione w załączniku VIII część I i II oraz informacje o zmianach, zawieszeniach i cofaniach klasy określone w art. 15 ust. 3 dyrektywy 94/57/WE, udostępniane są w systemie Sirenac. Rozpowszechnia się je poprzez system informacyjny Equasis najszybciej jak to możliwe po zakończeniu inspekcji i zniesieniu zatrzymania.”;

13. W art. 15 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„5. Przepisy niniejszego artykułu nie naruszają ustawodawstwa krajowego dotyczącego odpowiedzialności.”;

14. W art. 16 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. W przypadku zatrzymania statku z powodu braków lub nieposiadania ważnych świadectw przewidzianych w art. 9 i załączniku VI, wszystkie koszty związane z zatrzymaniem w porcie ponosi właściciel lub armator statku.”;

15. Art. 17 i 18 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 17

Dane do monitorowania realizacji

Państwa Członkowskie dostarczają Komisji informacje wymienione w załączniku X w odstępach czasu określonych w tym Załączniku.

Artykuł 18

Komitet regulacyjny

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet powołany na mocy art. 12 dyrektywy 93/75/EWG.

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

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

3. Komitet przyjmuje swój regulamin.”;

16. W art. 19, zdanie wprowadzające i lit. a) otrzymują brzmienie:

„Niniejsza dyrektywa może, bez naruszania jej zakresu, być zmieniona zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 18 ust. 2, w celu:

a) dostosowywania zobowiązań wymienionych w art. 5, z wyjątkiem liczby 25% określonej w jego ust. 1, i art. 6, 7, 7a, 7b, 8, 15 i 17 oraz w załącznikach, do których odwołują się te artykuły, na podstawie doświadczeń zdobytych podczas wykonywania niniejszej dyrektywy, a także uwzględniając rozwój w ramach MOU;”

17. Dodaje się art. 19a w brzmieniu:

„Artykuł 19a

Kary

Państwa Członkowskie ustanowią system kar za naruszenie krajowych przepisów uchwalonych zgodnie z niniejszą dyrektywą i zastosują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia, że takie kary są stosowane. Takie kary mają być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.”;

18. W art. 20 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4. Ponadto, Komisja informuje na bieżąco Parlament Europejski i Radę o postępach we wprowadzaniu w życie dyrektywy w Państwach Członkowskich.”;

19. Załącznik I, część II zastępuje się tekstem załącznika I niniejszej dyrektywy;

20. W załączniku II:

a) pozycja 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Dokument o minimalnym stanie załogi;

10a Świadczenia wydane zgodnie z konwencją STCW.”;

b) dodaje się pozycję 35 w brzmieniu:

„35. Świadczenie ubezpieczenia lub inne zabezpieczenie finansowe od odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1992).”;

21. W załączniku III, pozycja 1, wyrazy „II-8 i II-11” zastępuje się wyrazami „i II-8”;

22. Załącznik V zastępuje się tekstem załącznika II do niniejszej dyrektywy;

23. Załącznik VI otrzymuje brzmienie:

a) w pozycji 2 („Stosowanie głównych kryteriów”) dodaje się, co następuje:

„14. dostarczyć jak najwięcej informacji w przypadku, gdy miał miejsce wypadek.”;

b) w pozycji 3.1 wyrazy „Brak ważnych zaświadczeń” zastępuje się wyrazami: „Brak ważnych zaświadczeń i dokumentów”;

c) w pozycji 3.2 dodaje się, co następuje:

„15. Nieprzeprowadzenie programu rozszerzonych badań zgodnie z Konwencją SOLAS 74, rozdział XI, rozporządzenie 2.

16. Brak lub nieprawidłowości w działaniu systemu VDR, gdy jego użycie jest obowiązkowe.”;

d) w pozycji 3.6 dodaje się punkt w brzmieniu:

„5. Brak dokumentu sprawozdania z przeglądu lub jego niezgodność z rozporządzeniem 13G ust. 3 lit. b) Konwencji Marpol.”;

24. Załącznik VIII otrzymuje brzmienie tekstu załącznika III niniejszej dyrektywy;
25. Dodaje się załączniki IX-XII, których teksty znajdują się w załączniku IV do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż dnia 22 lipca 2003 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.
2. W przypadku przyjęcia przez Państwa Członkowskie wspomnianych przepisów, powinny one zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub takie odniesienie powinno towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Metody dokonania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.
3. Państwa Członkowskie prześlą Komisji teksty przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Komisja dokona przeglądu wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 22 lipca 2006 r. Przegląd obejmie, między innymi, liczbę inspektorów kontroli państwa portu w każdym Państwie Członkowskim oraz liczbę przeprowadzonych inspekcji, w tym obowiązkowych rozszerzonych inspekcji. Komisja przedstawi wyniki przeglądu Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie i, na podstawie przeglądu, ustali, czy należy zaproponować dyrektywę zmieniającą lub dalsze ustawodawstwo w tej dziedzinie.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 19 grudnia 2001 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

W imieniu Rady

N. FONTAINE

Przewodniczący

A. NEYTS - UYTTEBROECK

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

„II. Ogólny czynnik docelowy

Następujące statki powinny podlegać inspekcji w pierwszej kolejności.

1. Statki wpływające do portu Państwa Członkowskiego po raz pierwszy lub po dwunastomiesięcznej lub dłuższej nieobecności. W stosowaniu niniejszych kryteriów Państwa Członkowskie uwzględniają również te inspekcje, które zostały przeprowadzone przez członków MOU. W przypadku braku właściwych danych na ten temat Państwa Członkowskie polegają na dostępnych danych Sirenac i poddają inspekcji te statki, które nie zostały zarejestrowane w bazie danych Sirenac po wejściu w życie tej bazy danych dnia 1 stycznia 1993 r.
 2. Statki nie poddane inspekcji przez żadne Państwo Członkowskie w ciągu poprzednich sześciu miesięcy.
 3. Statki, których ustawowe świadectwa konstrukcji i wyposażenia statku wydane zgodnie z konwencjami oraz świadectwa klasyfikacyjne, zostały wydane przez organizację, która nie jest uznana w rozumieniu dyrektywy Rady 94/57/WE
 4. Statki pływające pod banderą państwa, które znajduje się na czarnej liście publikowanej w rocznym sprawozdaniu MOU.
 5. Statki, którym pozwolono opuścić port Państwa Członkowskiego na określonych warunkach, takich jak:
 - a) braki do uzupełnienia przed odpłynięciem;
 - b) braki do uzupełnienia w następnym porcie pośrednim;
 - c) braki do uzupełnienia w ciągu 14 dni;
 - d) braki, dla których wyznaczono inne warunki.
- Jeśli podjęto kroki na statku i wszystkie wady zostały usunięte, należy wziąć to pod uwagę.
6. Statki, w stosunku do których braki zostały zanotowane podczas poprzedniej inspekcji, zgodnie z liczbą braków.
 7. Statki, które zostały zatrzymane w poprzednim porcie.
 8. Statki pływające pod banderą państwa, które nie ratyfikowało wszystkich stosownych międzynarodowych konwencji określonych w art. 2 niniejszej dyrektywy.
 9. Statki pływające pod banderą państwa o współczynniku braków powyżej średniej.
 10. Statki należące do kategorii określonych w załączniku VA.

11. Statki starsze niż 13 lat.

Przy określaniu pierwszeństwa inspekcji statków wymienionych powyżej właściwe władze uwzględniają kolejność wskazaną ogólnym czynnikiem docelowym, przedstawionym w systemie informacyjnym Sirenac zgodnie z załącznikiem I sekcją I paryskiego Protokołu Ustaleń. Wyższy czynnik docelowy oznacza wyższy priorytet. Czynnik docelowy stanowi sumę stosowanych wartości czynników docelowych, jak określono w ramach struktury MOU. Pozycje 5-7 stosuje się tylko do inspekcji przeprowadzonych w ciągu ostatnich dwunastu miesięcy. Ogólny czynnik docelowy jest nie mniejszy niż suma wartości ustanowionych dla pozycji 3, 4, 8-11.

Jednakże, do celów art. 7.4, ogólny czynnik docelowy nie bierze pod uwagę pozycji 10.”

ZAŁĄCZNIK II

„ZAŁĄCZNIK V

- A. KATEGORIE STATKÓW PODLEGAJĄCYCH ROZSZERZONEJ INSPEKCJI (jak określono w art. 7 ust. 1)
1. Zbiornikowce do przewozu gazów i substancji chemicznych starsze niż 10 lat, gdzie wiek statku ustala się na podstawie daty budowy statku podanej na świadectwach bezpieczeństwa statku.
 2. Masowce starsze niż 12 lat, gdzie wiek statku ustala się na podstawie daty budowy podanej na świadectwach bezpieczeństwa statku.
 3. Zbiornikowce do przewoży ropy naftowej o tonażu brutto większym niż 3 000 ton brutto i starszych niż 15 lat, gdzie wiek statku ustala się na podstawie daty budowy podanej na świadectwach bezpieczeństwa statku.
 4. Statki pasażerskie starsze niż 15 lat, inne niż statki pasażerskie określone w art. 2 lit. a) i b) dyrektywy Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych badań dla bezpieczeństwa regularnych usług świadczonych przez promy typu ro – ro i szybkie jednostki pasażerskie⁷
- B. INFORMACJE, KTÓRE NALEŻY PRZEKAZAĆ WŁAŚCIWYM WŁADZOM (określonym w art. 7 ust. 3 lit. a)
- A. nazwa,
 - B. bandera,
 - C. numer identyfikacyjny MOM, jeżeli taki istnieje
 - D. nośność statku (DWT),
 - E. data budowy statku, ustalona na podstawie daty podanej na świadectwach bezpieczeństwa statku.
 - F. dla zbiornikowców do przewoży ropy:
 - F.a. budowa: jednokadłubowa, jednokadłubowa z oddzielnymi zbiornikami balastowymi (SBT), dwukadłubowa
 - F.b. stan zbiorników ładunkowych i balastowych: pełne, puste, nieczynne,
 - F.c. objętość i charakter ładunku,
 - G. przypuszczalny czas przybycia do portu docelowego lub stacja pilotowa, zgodnie z wymogami właściwej władzy,

⁷ Dz.U. L 138 z 1.06.1999, str. 1.

- H. planowany czas trwania wizyty,
- I. planowane czynności w porcie docelowym (ładunek, rozładunek, inne),
- J. planowane ustawowe inspekcje przeglądowe oraz istotne prace w celu utrzymania i naprawy, do przeprowadzenia w porcie docelowym.

C. PROCEDURY ODNOŚĄCE SIĘ DO ROZSZERZONEJ INSPEKCJI NIEKTÓRYCH KATEGORII STATKÓW (określone w art. 7 ust. 5)

Z zastrzeżeniem praktycznej wykonalności ograniczeń związanych z bezpieczeństwem ludzi, statku lub portu, przynajmniej podane niżej pozycje muszą być przedmiotem rozszerzonej inspekcji. Inspektorzy muszą być świadomi, że może to stanowić zagrożenie dla bezpiecznego przeprowadzenia pewnych prac pokładowych, np. prac przeładunkowych, jeśli badania mające bezpośredni związek z nimi trzeba przeprowadzić podczas wykonywania takich prac.

1. STATKI OGÓŁEM (kategorie w sekcji A)

- wyłączenie prądu i uruchomienie generatora awaryjnego,
- inspekcja oświetlenia awaryjnego,
- funkcjonowanie awaryjnej pompy pożarowej z dwoma węzami podłączonymi do głównego przewodu pożarowego,
- funkcjonowanie pomp zębowych,
- zamykanie drzwi wodoszczelnych,
- spuszczenie jednej szalupy ratunkowej na wodę,
- testowanie zdalnych wyłączników awaryjnych, np. kotłów grzewczych, wentylacji i pomp paliwowych,
- testowanie urządzeń sterowych, łącznie z pomocniczymi urządzeniami sterowymi,
- inspekcja awaryjnego źródła zasilania urządzeń radiowych,
- inspekcja i testowanie, w możliwym zakresie, separatora maszynowni.

2. ZBIORNIKOWCE DO PRZEWOZU GAZU I SUBSTANCJI CHEMICZNYCH

Oprócz pozycji wymienionych w sekcji 1, pozycje wymienione poniżej mogą być również uwzględnione jako przedmiot rozszerzonej inspekcji zbiornikowców do przewozu gazu i substancji chemicznych:

- urządzenia bezpieczeństwa i monitorowania zbiorników ładunkowych

związane z temperaturą, ciśnieniem i ułazem,

- urządzenia analizatora tlenu i miernika wybuchowego, łącznie z ich kalibrowaniem. Dostępność sprzętu do wykrywania substancji chemicznych (miech) wraz z odpowiednią liczbą stosowanych - dla konkretnego przewożonego ładunku - rurek detekcyjnych gazów,
- kabinowe zestawy ratunkowe zapewniające odpowiednią ochronę układu oddechowego i oczu dla każdej osoby na pokładzie (jeśli wymagane takie zostało określone dla produktów wymienionych, odpowiednio, w międzynarodowym świadectwie zdatności lub świadectwie zdatności do masowego przewozu niebezpiecznych substancji chemicznych lub skroplonych gazów),
- sprawdzenie, czy przewożony towar jest wymieniony w międzynarodowym świadectwie zdatności lub międzynarodowym świadectwie zdatności do masowego przewozu niebezpiecznych substancji chemicznych lub skroplonych gazów,
- stałe urządzenia przeciwpożarowe na pokładzie, pianowe lub suche chemiczne lub inne, wymagane dla przewożonego towaru.

3. MASOWCE

Oprócz pozycji wymienionych w sekcji 1, pozycje wymienione poniżej mogą być również uwzględnione jako przedmiot rozszerzonej inspekcji masowców:

- ewentualna korozja zamocowań urządzeń pokładowych,
- ewentualne zniekształcenie i/lub korozja pokryw luków,
- ewentualne pęknięcia lub miejscowa korozja w grodziach poprzecznych,
- dostęp do ładowni,
- sprawdzenie czy na pokładzie znajdują się następujące dokumenty, przeglądnąć je i potwierdzić, czy zostały zatwierdzone przez państwo bandery lub towarzystwo klasyfikacyjne:
 - 1) sprawozdanie z przeglądu konstrukcji statku,
 - 2) sprawozdanie z oceny stanu statku,
 - 3) sprawozdanie z pomiarów grubości,
 - 4) dokument opisowy określony w rezolucji MOM A.744(18).

4. ZBIORNIKOWCE DO PRZEWOZU ROPY NAFTOWEJ

Oprócz pozycji wymienionych w sekcji 1, pozycje wymienione poniżej mogą być

również uwzględnione jako przedmiot rozszerzonej inspekcji zbiornikowców do przewozu ropy naftowej:

- system pianowy pokładu stałego,
- sprzęt przeciwpożarowy ogółem,
- inspekcja amortyzatorów przeciwpożarowych w maszynowni, pompowni i w pomieszczeniach mieszkalnych,
- kontrola ciśnienia gazu obojętnego i zawartość w nim tlenu,
- zbiorniki balastowe: przynajmniej jeden ze zbiorników balastowych w przestrzeni ładunkowej do zbadania z wjazdu zbiornika/wjazdu pokładowego w pierwszej kolejności i przeznaczony do dalszej inspekcji, jeśli inspektor uzna taką konieczność,
- sprawdzenie czy na pokładzie znajdują się następujące dokumenty, przeglądnąć je i stwierdzić, czy zostały zatwierdzone przez państwo bandery lub towarzystwo klasyfikacyjne:
 - 1) sprawozdanie z przeglądu konstrukcji statku,
 - 2) sprawozdanie z oceny stanu statku,
 - 3) sprawozdanie z pomiarów grubości
 - 4) dokument opisowy wymieniony przez uchwałę MOM A.744(18).

5. STATKI PASAŻERSKIE NIEOBJĘTE DYREKTYWĄ 1999/35/WE

Oprócz pozycji wymienionych w sekcji C 1, pozycje wymienione poniżej mogą być również przedmiotem rozszerzonej inspekcji statków pasażerskich:

- sprawdzenie wykrywacza ognia i systemu alarmowego,
- sprawdzenie prawidłowego zamknięcia drzwi pożarowych,
- sprawdzenie urządzenia rozgłoszeniowego,
- pożarowa lekcja instruktażowa, w której jako minimum prezentowane są wszystkie części wyposażenia strażackiego i w której bierze udział część załogi kuchni,
- zademonstrowanie zaznajomienia głównych członków załogi z planem obrony przeciwawaryjnej.

Jeśli zostanie uznane za właściwe, inspekcja może zostać przeprowadzona podczas rejsu statku do lub z portu w Państwie Członkowskim, za przyzwoleniem

kapitana statku lub armatora. Inspektorzy nie mogą przeszkadzać w działaniu statku ani też prowokować sytuacji, w jakich, w opinii kapitana statku, zagrożone mogłoby być bezpieczeństwo pasażerów, załogi i statku.

ZAŁĄCZNIK III

Załącznik VIII otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK VIII

Publikowanie informacji dotyczących zatrzymań i inspekcji w portach Państw Członkowskich (określonych w art. 15)

- I. Informacje publikowane zgodnie z art. 15 ust. 1 muszą obejmować następujące pozycje:
- nazwa statku,
 - numer nadany przez MOM,
 - typ statku,
 - tonaż (bt)
 - rok budowy, ustalony na podstawie daty budowy statku podanej na świadectwach bezpieczeństwa statku,
 - nazwisko i adres właściciela lub armatora statku,
 - w przypadku statków przewożących płynne lub stałe towary masowe nazwisko i adres czarterującego odpowiedzialnego za wybór statku i rodzaj czarteru,
 - państwo bandery,
 - towarzystwo klasyfikacyjne lub, odpowiednio, towarzystwa klasyfikacyjne, które wydało/y świadectwa klasy statkowi, jeśli takie posiada,
 - towarzystwo klasyfikacyjne lub towarzystwa klasyfikacyjne i/lub jakakolwiek strona, które wydały statkowi świadectwa zgodnie z konwencjami w imieniu państwa bandery, włączając wzmiankę o wydanych świadectwach,
 - port i data ostatniej rozszerzonej inspekcji, gdzie stosowne, oraz czy wydano nakaz zatrzymania,
 - port i data ostatniego specjalnego przeglądu oraz nazwa organizacji, która przeprowadziła przegląd,
 - liczba zatrzymań w ciągu ostatnich 24 miesięcy,
 - państwo i port zatrzymania,
 - data zniesienia zatrzymania,

- czas trwania zatrzymania w dniach,
- liczba wykrytych braków i przyczyny zatrzymania, przedstawione w sposób jasny i jednoznaczny,
- opis środków podjętych po zatrzymaniu przez właściwe władze i, gdzie stosowne, przez towarzystwo klasyfikacyjne,
- czy statkowi odmówiono dostępu do któregokolwiek z portów we Wspólnocie, przyczyny takiego kroku przedstawione w sposób jasny i jednoznaczny,
- wskazanie, gdzie stosowne, czy towarzystwo klasyfikacyjne lub inny organ prywatny, który dokonał odpowiedniego przeglądu, ponosi odpowiedzialność za braki, które same lub w połączeniu z innymi doprowadziły do zatrzymania,
- opis środków podjętych w przypadku, gdy statek dostał pozwolenie dopłynięcia do najbliższej właściwej stoczni remontowej lub jeśli statkowi odmówiono dostępu do któregokolwiek portu we Wspólnocie.

II. Informacje dotyczące statków poddanych inspekcji, podane do wiadomości publicznej zgodnie z art. 15 ust. 2, zawierają następujące dane:

- nazwa statku,
- numer nadany przez MOM,
- rodzaj statku,
- tonaż (bt),
- rok budowy,
- nazwisko i adres właściciela lub armatora statku,
- w przypadku statków przewożących płynne lub stałe towary masowe nazwisko i adres czarterującego odpowiedzialnego za wybór statku i rodzaj czarteru,
- państwo bandery,
- towarzystwo klasyfikacyjne lub, odpowiednio, towarzystwa klasyfikacyjne, które wydało(y) świadectwa klasy statkowi, jeśli takie posiada,
- towarzystwo klasyfikacyjne lub towarzystwa klasyfikacyjne i/lub jakakolwiek strona, które wydały statkowi świadectwa zgodnie z konwencjami w imieniu państwa bandery, włączając wzmiankę o wydanych świadectwach,

- państwo, port oraz data inspekcji,
- liczba i charakter braków.”

ZAŁĄCZNIK IV

Dodaje się załączniki IX-XII w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK IX

Sprawozdanie z inspekcji sporządzone zgodnie z art. 8

Sprawozdanie z inspekcji musi zawierać przynajmniej następujące pozycje.

I. *Informacje ogólne*

1. Właściwe władze, które sporządziły sprawozdanie
2. Data i miejsce inspekcji
3. Nazwa statku poddanego inspekcji
4. Bandera
5. Typ statku
6. Numer nadany przez MOM
7. Sygnał wywoławczy
8. Tonaż (bt)
9. Nośność (gdzie właściwe)
10. Rok budowy ustalony na podstawie daty budowy statku podanej na świadectwach bezpieczeństwa statku
11. Towarzystwo klasyfikacyjne lub, odpowiednio, towarzystwa klasyfikacyjne, które wydało(y) świadectwa klasy statkowi, jeśli takie posiada
12. Towarzystwo klasyfikacyjne lub towarzystwa klasyfikacyjne i/lub jakakolwiek strona, które wydały statkowi świadectwa zgodnie z konwencjami w imieniu państwa bandery, włączając wzmiankę o wydanych świadectwach
13. Nazwisko i adres właściciela lub armatora statku
14. W przypadku statków przewożących płynne lub stałe towary masowe nazwisko i adres czarterującego odpowiedzialnego za wybór statku i rodzaj czarteru
15. Ostateczny termin sporządzenia sprawozdania z inspekcji
16. Zaznaczenie, że szczegółowe informacje na temat inspekcji lub zatrzymania

mogą zostać opublikowane.

II. *Informacje dotyczące inspekcji*

1. Świadectwa wydane zgodnie ze stosowaniem właściwych konwencji międzynarodowych, władze lub organizacja, które wydały dane świadectwo(a), z podaniem daty wydania i wygaśnięcia
2. Części lub elementy statku, które zostały poddane inspekcji (w przypadku inspekcji bardziej szczegółowej lub rozszerzonej)
3. Rodzaj inspekcji (inspekcja, inspekcja bardziej szczegółowa, inspekcja rozszerzona)
4. Charakter braków
5. Podjęte środki.

III. *Dodatkowe informacje w przypadku zatrzymania*

1. Data wydania nakazu zatrzymania
2. Data zniesienia nakazu zatrzymania
3. Charakter braków uzasadniających wydanie nakazu zatrzymania (z odniesieniami do Konwencji, jeśli stosowne)
4. Informacje na temat ostatniego przeglądu przejściowego lub rocznego
5. Wskazanie, gdzie stosowne, czy towarzystwo klasyfikacyjne lub inny organ prywatny, który dokonał odpowiedniego przeglądu, ponosi odpowiedzialność za braki, które same lub w połączeniu z innymi doprowadziły do zatrzymania,
6. Podjęte środki.

ZAŁĄCZNIK X

Dane do monitorowania realizacji przy zastosowaniu art. 17

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 państwa portu statków żeglugi morskiej

Te informacje muszą być przekazywane Komisji przy użyciu następującej tabeli wzorcowej.

Port / obszar	Liczba inspektorów zatrudnionych w pełnym wymiarze godzin	Liczba inspektorów zatrudnionych w niepełnym wymiarze godzin ¹	Przeliczenie na pełny wymiar godzin
Port X...			
Port Y...			
RAZEM			

¹ W przypadku, gdy inspekcje przeprowadzone w kontekście kontroli państwa portu stanowią tylko część pracy inspektorów, całkowita liczba inspektorów musi zostać przeliczona na liczbę inspektorów pracujących w pełnym wymiarze godzin.

Niniejsze informacje należy przedstawiać na szczeblu krajowym dla każdego portu zainteresowanego Państwa Członkowskiego. Do celów niniejszego Załącznika, port rozumie się jako pojedynczy port i obszar geograficzny, obsługiwany przez inspektora lub grupę inspektorów, obejmujący, gdzie właściwe kilka pojedynczych portów. Ten sam inspektor może pracować w więcej niż jednym porcie/obszarze geograficznym.

1.2. Całkowita liczba pojedynczych statków, które wpłynęły do ich portów na szczeblu krajowym.

2. Państwa Członkowskie muszą, albo:

- a) dostarczyć Komisji raz na sześć miesięcy wykaz ruchów pojedynczych statków za wyjątkiem regularnych połączeń promowych, które wpłynęły do ich portów, wraz z numerem nadanym przez MOM statków i datą ich zawinięcia; albo
- b) dostarczyć do systemu Sirenac numery nadane przez MOM oraz datę przybycia statków innych niż regularne połączenia promowe, które zawijają w ciągu dnia do ich portów.

Państwa Członkowskie muszą dostarczyć Komisji wykaz regularnych połączeń promowych, wymienionych w lit. a) i b), nie później niż sześć miesięcy po wprowadzeniu w życie niniejszej dyrektywy, a potem za każdym razem, gdy nastąpią zmiany w tych połączeniach.

ZAŁĄCZNIK XI

A. KATEGORIE STATKÓW, KTÓRYM ODMAWIA SIĘ DOSTĘPU DO PORTÓW WSPÓLNOTY (określone w art. 7b ust. 1)

1. Zbiornikowce do przewozu gazu i substancji chemicznych.
2. Masowce.
3. Zbiornikowce do przewozu ropy naftowej.

4. Statki pasażerskie.

B. PROCEDURY ZWIĄZANE Z ODMOWĄ DOSTĘPU DO PORTÓW WSPÓLNOTY (określone w art. 7b ust. 2)

1. Jeśli warunki opisane w art. 7b są spełnione, właściwe władze portu, w którym statek został zatrzymany, odpowiednio, po raz drugi lub trzeci, poinformują na piśmie kapitana oraz właściciela lub armatora statku o wydanym dla niego nakazie odmowy dostępu.

Właściwe władze muszą poinformować także władze państwa bandery, odpowiednie towarzystwo klasyfikacyjne, inne Państwa Członkowskie, Komisję, Centre administratif des affaires maritimes oraz sekretariat MOU.

Nakaz odmowy dostępu nabiera mocy w chwili, gdy statek uzyska pozwolenie opuszczenia portu, po naprawieniu braków, które doprowadziły do zatrzymania statku.

2. W celu zniesienia nakazu odmowy dostępu, właściciel lub operator musi zgłosić żądanie formalne do właściwych władz Państwa Członkowskiego, które nałożyło nakaz odmowy dostępu. Do żądania winno zostać załączone świadectwo wydane przez władze państwa bandery potwierdzające, że statek całkowicie spełnia stosowne przepisy konwencji międzynarodowych. Do żądania zniesienia odmowy nakazu dostępu musi być również załączone, gdzie stosowne, świadectwo wydane przez towarzystwo klasyfikacyjne, zgodnie z którym statek umieszczony jest w klasie świadczącej o tym, iż statek spełnia normy danej klasy zastrzeżone przez odnośne towarzystwo.
3. Nakaz odmowy dostępu może zostać zniesiony wyłącznie po ponownej inspekcji statku w uzgodnionym porcie przez inspektorów zatrudnionych właściwych władz Państwa Członkowskiego, które nałożyło nakaz odmowy dostępu i jeśli przedstawione zostaną dowody zadawalające to Państwo Członkowskie, iż statek w pełni odpowiada stosownym wymaganiom Konwencji międzynarodowych.

Jeśli uzgodniony port znajduje się we Wspólnocie, właściwe władze Państwa Członkowskiego portu docelowego mogą, za zgodą właściwych władz Państwa Członkowskiego, które nałożyło nakaz odmowy dostępu, upoważnić statek do udania się do danego portu docelowego wyłącznie w celu sprawdzenia czy dany statek spełnia warunki wymienione w ust. 2.

Ponowna inspekcja ma zakres inspekcji rozszerzonej i obejmuje przynajmniej właściwe pozycje załącznika V sekcja C.

Wszelkie koszty rozszerzonej inspekcji ponosi właściciel lub armator.

4. Jeśli wyniki rozszerzonej inspekcji zadowolają Państwo Członkowskie zgodnie z przepisami ust. 2, nakaz odmowy dostępu musi zostać zniesiony. Właściciel lub armator statku musi zostać poinformowany o tym pisemnie.

Właściwe władze muszą również powiadomić pisemnie o swojej decyzji administrację państwa bandery, odpowiednie towarzystwo klasyfikacyjne, inne Państwa Członkowskie, Komisję, Centre administratif des affaires maritimes oraz Sekretariat MOU.

5. Informacje dotyczące statków, którym odmówiono dostępu do portów Wspólnoty muszą zostać przekazane do systemu Sirenac i opublikowane zgodnie z przepisami art. 15 i załącznika VIII.

ZAŁĄCZNIK XII

Międzynarodowe i wspólnotowe wymogi dotyczące systemów rejestrowania danych trasy (VDR)

Statki poniższych klas muszą, o ile wpływają do portu Państwa Członkowskiego Wspólnoty być wyposażone w system zapisu danych trasy spełniający wymogi eksploatacyjne zgodne z rezolucją MOM A.861(20) oraz normami testowania ustalonymi przez normę 61996 Międzynarodowej Komisji ds. Elektroniki (IEC):

- statki pasażerskie zbudowane dnia lub po dniu 1 lipca 2002 r.,
- statki pasażerskie typu ro - ro, zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r., nie później niż pierwszy przegląd dnia lub po dniu 1 lipca 2002 r.,
- statki pasażerskie inne niż typu ro - ro, zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r., nie później niż dnia 1 stycznia 2004 r.,
- statki inne niż statki pasażerskie o tonażu brutto nie mniejszym niż 3 000 ton, zbudowane po dniu 1 lipca 2002 r.

Statki należące do następujących klas, zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r. muszą, o ile wpływają do portu Państwa Członkowskiego Wspólnoty, zostać wyposażone w system rejestrowania danych trasy zgodny z odpowiednimi normami MOM:

- statki towarowe o tonażu brutto nie mniejszym niż 20 000 ton, nie później niż do dnia ustalonego przez MOM lub, w przypadku braku decyzji MOM, nie później niż do dnia 1 stycznia 2007 r.,
- statki towarowe o tonażu brutto nie mniejszym niż 3 000 ton, ale mniejszym niż 20 000 ton, najpóźniej do dnia ustalonego przez MOM lub, w przypadku braku decyzji MOM, najpóźniej do dnia 1 stycznia 2008 r.”

DYREKTYWA KOMISJI 96/40/EWG

z dnia 25 czerwca 1996 r.

ustanawiająca wspólny wzór dowodu tożsamości dla inspektorów przeprowadzających kontrolę państwa portu

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 95/21/WE z dnia 12 czerwca 1995 r. dotyczącą przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu)¹, w szczególności jej art. 12 ust 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

dyrektywa 95/21/EWG przewiduje ustanowienie wspólnego wzoru dowodu tożsamości dla inspektorów przeprowadzających kontrolę państwa portu;

niezbędne jest, aby dowód tożsamości zawierał co najmniej następujące informacje: nazwę władzy wydającej, pełne imię i nazwisko posiadacza dowodu tożsamości, zdjęcie posiadacza dowodu tożsamości, podpis posiadacza dowodu tożsamości oraz zaświadczenie, że posiadacz jest upoważniony do przeprowadzania inspekcji zgodnie z ustawodawstwem krajowym przyjętym zgodnie z dyrektywą;

w celu zidentyfikowania inspektora przez kapitana statku i członków załogi niezbędne jest, aby dowód tożsamości zawierał tłumaczenie na język angielski, jeżeli nie jest on głównym użytym językiem;

dokładny format dowodu tożsamości pozostaje w gestii Państw Członkowskich;

środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu powołanego zgodnie z art. 12 dyrektywy Rady 93/75/EWG²,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Dowód tożsamości określony w art. 12 ust. 4 dyrektywy 95/21/EWG spełnia wymagania

¹ Dz.U. nr 157 z 7.07.1995, str. 1.

² Dz.U. nr L 247 z 5.10.1993, str. 19.

określone w Załączniku.

Artykuł 2

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej w dniu 1 lutego 1997 r. I niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Wspomniane środki powinny zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to powinno towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie prześlą Komisji podstawowe przepisy prawa krajowego, przyjęte w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 25 czerwca 1996 r.

W imieniu Rady

Neil KINNOCK

Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

WYMAGANIA DOTYCZĄCE DOWODÓW TOŻSAMOŚCI DLA INSPEKTORÓW KONTROLI PAŃSTWA PORTU

(określone w art. 12 ust. 4 dyrektywy 95/21/WE)

Dowód tożsamości zawiera, co najmniej następujące informacje:

- a) Nazwa władz wydających
- b) Pełne imię i nazwisko posiadacza dowodu tożsamości
- c) Aktualne zdjęcie posiadacza dowodu tożsamości
- d) Podpis posiadacza dowodu tożsamości
- e) Zaświadczenie, że posiadacz dowodu tożsamości jest upoważniony do przeprowadzania inspekcji zgodnie z prawodawstwem krajowym przyjętym zgodnie z dyrektywą.

Jeżeli głównym językiem użytym na dowodzie tożsamości nie jest język angielski, musi ona zawierać tłumaczenie na ten język.

Format dowodu tożsamości pozostaje w gestii właściwych władz.

DYREKTYWA RADY 98/41/WE

z dnia 18 czerwca 1998 r.

w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów Państw Członkowskich Wspólnoty lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty

RADA UNII EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 189c Traktatu³,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) w ramach wspólnej polityki transportowej należy przyjąć dodatkowe środki w celu zwiększenia bezpieczeństwa przewozów morskich;
- 2) Wspólnota jest poważnie zaniepokojona wypadkami morskimi, w których uczestniczyły statki pasażerskie, i które pochłonęły wiele istnień ludzkich, w szczególności wypadki *Herald of Free Enterprise* i *Estonii*; osoby, które korzystają ze statków pasażerskich i szybkich jednostek pasażerskich we Wspólnocie mają prawo oczekiwać i powinny móc polegać na odpowiednim poziomie bezpieczeństwa, jak również właściwym systemie informacyjnym ułatwiającym prowadzenie poszukiwań i akcji ratunkowych oraz skuteczne radzenie sobie ze następstwami wypadku;
- 3) istnieje potrzeba zapewnienia, aby liczba pasażerów zabieranych na pokład statku pasażerskiego nie przekraczała liczby, na którą statek i jego wyposażenie ratunkowe otrzymały certyfikat; kompanie przewozowe powinny być w stanie podać służbom poszukiwawczym i ratowniczym liczbę osób, które uczestniczą w wypadku;
- 4) należy zbierać informacje dotyczące pasażerów i załogi w celu ułatwienia prowadzenia operacji poszukiwawczych i ratunkowych oraz skutecznego radzenia sobie z następstwami wypadku, to znaczy identyfikacją osób poszkodowanych, większą przejrzystością dotyczącą problemów prawnych z tym związanych i dostarczeniem opieki medycznej lepiej przystosowanej do potrzeb ratowanych osób; tego rodzaju informacje pozwoliłyby uniknąć sytuacji, w których rodzice lub inne zainteresowane

¹ Dz.U. C 31 z 31.01.1997, str. 5 i Dz.U. C 275 z 11.09.1997, str. 7.

² Dz.U. C 206 z 7.07.1997, str. 111.

³ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 29 maja 1997 r. (Dz.U. C 138 z 16.06.1998, str. 31), wspólne stanowisko Rady z dnia 11 grudnia 1997 r. (Dz.U. nr C 23 z 23.01.1998, str. 17) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 1998 r. (Dz.U. C 104 z 6.04.1998).

osoby na próżno oczekują informacji o osobach znajdujących się na pokładzie statków pasażerskich uszkodzonych w wypadkach morskich mających miejsce na wodach, wchodzących w zakres kompetencji Państw Członkowskich na mocy Międzynarodowej Konwencji w sprawie poszukiwań i ratownictwa morskiego (SAR) z 1979 r.;

- 5) pasażerowie powinni, więc zostać policzeni i zarejestrowani przed wyruszeniem statku w podróż;
- 6) rozdział III Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (Konwencja Solas) z 1974 r., przewiduje liczenie i rejestrację wszystkich osób podróżujących na pokładzie wszystkich statków pasażerskich podróżujących na trasach międzynarodowych, licząc odpowiednio od dnia 1 lipca 1997 r. i dnia 1 stycznia 1999 r., zezwalając administracjom na zwalnianie statków pasażerskich żeglujących po wodach chronionych ze stosowania tych przepisów, jak również z obowiązku rejestracji, jeżeli charakter odbywających się o wyznaczonych godzinach rejsów tych statków w praktyce nie pozwala sporządzić tego rodzaju dokumentów; tego rozdziału Konwencji Solas nie stosuje się do podróży krajowych i pozostawia wiele problemów interpretacyjnych do decyzji poszczególnych Państw Członkowskich;
- 7) niniejsza dyrektywa jest zgodna z prawem Państw Członkowskich nakładającym na statki pasażerskie płynące do lub z ich portów, pewne wymogi surowsze od wymogów określonych w Konwencji Solas;
- 8) biorąc pod uwagę w szczególności znaczenie przewozów pasażerskich drogą morską dla rynku wewnętrznego, działanie na poziomie Wspólnoty stanowi najskuteczniejszy środek stworzenia minimalnego wspólnego poziomu bezpieczeństwa dla statków we Wspólnocie;
- 9) biorąc pod uwagę zasadę proporcjonalności, dyrektywa Rady jest odpowiednim instrumentem prawnym, jako że stwarza ona ramy pozwalające na jednolite i obligatoryjne stosowanie przez Państwa Członkowskie norm bezpieczeństwa, pozostawiając przy tym każdemu Państwu Członkowskiemu prawo do podejmowania decyzji w sprawie jak najlepiej dostosowanych do jego wewnętrznego systemu środków jej stosowania;
- 10) Państwo Członkowskie może upewnić się czy statki pasażerskie pływające pod jego banderą i kompanie, które je eksploatują, dostosowały się do obowiązujących zasad bezpieczeństwa; zasady te nie powinny obowiązywać statków pływających między portami państw trzecich; do takich przewozów stosuje się przepisy Konwencji Solas;
- 11) dla Państw Członkowskich jedynym środkiem zapewnienia bezpieczeństwa i skutecznego radzenia sobie z następstwami wypadków w odniesieniu do wszystkich statków pasażerskich, niezależnie od ich bandery, które pływają lub chciałyby pływać do swoich portów lub ze swoich portów, jest wypełnianie, jako warunku eksploatacji w ich portach, skutecznego przestrzegania obowiązujących zasad; dopuszczenie wyłączeń od tych zasad nie może zależeć jedynie od państwa bandery, przy czym jedynie państwo portu jest w stanie najwłaściwiej określić wymogi w zakresie poszukiwań i ratownictwa odnoszące się do statków pasażerskich pływających do lub z tego portu;
- 12) w celu zapewnienia harmonizacji bezpieczeństwa i uniknięcia zaburzeń konkurencji,

Państwa Członkowskie nie powinny, z innych powodów niż wspomniane w niniejszej dyrektywie, zwalniać lub dopuszczać stosowanie odstępstw od przepisów Konwencji Solas odnoszących się do „informacji dotyczących pasażerów” dla podróży rozpoczynających się lub kończących w portach Wspólnoty;

- 13) ze względów praktycznych i w celu uniknięcia zakłóceń konkurencji, należy przyjąć jednolite podejście w odniesieniu do podróży, w przypadku, których rejestracja osób na statku powinna być obowiązkowa; uwzględniając ogólne zasady i szczególną troskę wszystkie Państwa Członkowskie zaaprobowwały próg dwudziestu mil;
- 14) ze względu na szczególne warunki eksploatacji, liczenie osób na statkach pasażerskich przepływających przez Cieśninę Messyńską może, w ograniczonym okresie czasu, być dokonywane w sposób bardziej prosty od liczenia indywidualnego; Państwa Członkowskie powinny posiadać możliwość korzystania z pewnej elastyczności w spełnianiu obowiązku przekazywania na ląd liczby osób w przypadku statków pasażerskich, które zapewniają na krótkich trasach regularną obsługę wyłącznie na chronionych obszarach morza, tak jak zostało to zdefiniowane w dyrektywie; statki pasażerskie pływające wyłącznie po chronionych obszarach morza są w mniejszym stopniu narażone na niebezpieczeństwo i w związku z tym powinny korzystać z możliwości zwolnienia; w niektórych okolicznościach rejestracja osób na statku przez kompanie żeglugowe może być wyjątkowo trudna do przeprowadzenia, tak więc w szczególnych okolicznościach oraz w ściśle określonych warunkach można zezwolić na zastosowanie wyjątku od obowiązku rejestracji;
- 15) dane na temat imiennie zarejestrowanych osób należy zbierać i przetwarzać zgodnie z zasadami ochrony danych przewidzianych w dyrektywie 95/46/WE⁴; przy zbieraniu informacji, osoby muszą zostać w szczególności dokładnie poinformowane o przeznaczeniu zbieranych danych i fakcie, że informacje te będą przechowywane tylko przez bardzo krótki okres czasu, który w żadnym wypadku nie może być dłuższy od czasu wymaganego do celów niniejszej dyrektywy;
- 16) istnieje potrzeba, aby komitet składający się z przedstawicieli Państw Członkowskich, w celu skutecznego stosowania niniejszej dyrektywy, wspierał Komisję; Komitet ustanowiony zgodnie z art. 12 dyrektywy 93/75/EWG⁵ może wypełniać to zadanie;
- 17) niektóre przepisy dyrektywy mogą zostać dostosowane przez wspomniany komitet uwzględniając wchodzące w życie zmiany wprowadzane w przyszłości do Konwencji Solas,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Celem niniejszej dyrektywy jest zwiększenie bezpieczeństwa oraz możliwości ratowania pasażerów i członków załogi znajdujących się na statku pasażerskim pływającym do lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty i zapewnienie większej skuteczności poszukiwań i ratownictwa, jak również Radzenia sobie ze skutkami wypadku.

⁴ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, str. 31.

⁵ Dz.U. L 247 z 5.10.1993, str. 19.

Artykuł 2

Do celów niniejszej dyrektywy:

- „osoby” oznacza wszystkich ludzi, bez względu na ich wiek, znajdujących się na statku,
- „statek pasażerski” oznacza statek morski i szybką jednostkę pasażerską przewożącą więcej niż dwunastu pasażerów,
- „szybka jednostka” oznacza szybką jednostkę, tak jak została ona zdefiniowana w regule 1 rozdziału X Konwencji Solas z 1974 r. w stanie, w jakim obowiązuje ona w chwili przyjęcia niniejszej dyrektywy,
- „kompania” oznacza armatora statku pasażerskiego lub każdą inną organizację bądź każdą inną osobę, taką jak zarządzający, czarterujący statek bez załogi, któremu armator powierzył eksploatację statku pasażerskiego,
- „kodeks ISM” oznacza międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu, przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską w drodze rezolucji Zgromadzenia A.741(18) z dnia 4 listopada 1993 r.,
- „rejestrator pasażerów” oznacza osobę wyznaczoną przez kompanie w celu spełnienia obowiązków wynikających z kodeksu ISM, umiejscowioną na lądzie lub inną osobę umiejscowioną na lądzie wyznaczoną przez kompanie jako odpowiedzialna za przechowywanie informacji na temat osób zaokrętowanych na statku pasażerskim kompanii,
- „wyznaczona władza” oznacza właściwą władzę Państwa Członkowskiego odpowiedzialną za operacje poszukiwania i ratowania bądź radzenia sobie z następstwami wypadku,
- „mila” oznacza 1 852 metry,
- „chroniona strefa morza” oznacza strefę morza osłoniętą od skutków pełnego morza, w której statek nigdy nie znajduje się w odległości przekraczającej 6 mil od schronienia, z którego rozbitkowie mogą dotrzeć na ląd, i w pobliżu, którego znajduje się sprzęt poszukiwawczy i ratowniczy,
- „regularna obsługa” oznacza serię rejsów organizowanych w taki sposób, aby zapewnić połączenie, między co najmniej dwoma portami:
 - a) zgodnie opublikowanym rozkładem rejsów, lub
 - b) z uznaną systematyczną regularnością i częstotliwością,
- „państwo trzecie” oznacza państwo, które nie jest Państwem Członkowskim.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa stosuje się do statków pasażerskich, za wyjątkiem:

- okrętów wojennych lub statków przeznaczonych do przewozu oddziałów wojska, i
- jachtów rekreacyjnych, jeżeli nie posiadają lub nie będą posiadać załogi i nie przewożą więcej niż dwunastu pasażerów w celach handlowych.

Artykuł 4

1. Wszystkie osoby znajdujące się na statku pasażerskim, który wyrusza z portu położonego w Państwie Członkowskim muszą, przed wyruszeniem tego statku w podróż, zostać policzone.
2. Przed wyruszeniem w podróż statku pasażerskiego, liczbę osób należy podać kapitanowi tego statku, jak również rejestratorowi pasażerów kompanii lub przekazać do zainstalowanego na lądzie i spełniającego takie same funkcje systemu kompanii.

Artykuł 5

1. Następujące informacje muszą zostać podane w odniesieniu do wszystkich statków pasażerskich wypływających z portu położonego w Państwie Członkowskim i kursujących na trasie dłuższej niż dwadzieścia mil licząc od punktu, z którego wypływają:
 - nazwiska osób znajdujących się na pokładzie,
 - imiona lub ich inicjał,
 - płeć,
 - określenie kategorii wieku (dorosły, dziecko lub niemowlę), do której należy dana osoba lub wieku albo roku urodzenia,
 - na wniosek pasażera, informacje na temat szczególnych potrzeb opieki lub pomocy w nagłych wypadkach.
2. Informacje te są zbierane przed wyruszeniem w podróż i przekazywane nie później niż w ciągu trzydziestu minut od wypłynięcia statku pasażerskiego rejestratorowi pasażerów kompanii lub do spełniającego takie same funkcje zainstalowanego na lądzie systemu kompanii.

Artykuł 6

1. Dla każdego statku pasażerskiego pływającego pod jego banderą, który wyrusza w podróż z portu położonego poza obszarem Wspólnoty do portu znajdującego się we Wspólnocie, każde Państwo Członkowskie wymaga, aby kompania zapewniła dostarczenie informacji określonych w art. 4 ust. 1 i art. 5 ust. 1, w sposób określony w art. 4 ust. 2 i art. 5 ust. 2.
2. Dla każdego statku pasażerskiego pływającego pod banderą państwa trzeciego, który

wyrusza w rejs z portu położonego poza obszarem Wspólnoty do portu znajdującego się we Wspólnocie, każde Państwo Członkowskie wymaga, aby kompania zapewniła zebranie i przechowanie informacji określonych w art. 4 ust. 1 i art. 5 ust. 1, tak, aby były one dostępne dla wyznaczonej władzy, w przypadku, gdy okażą się potrzebne do celów poszukiwawczych i ratowniczych oraz radzenia sobie ze skutkami wypadku.

3. Jeżeli, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami Konwencji Solas, Państwo Członkowskie udzieli statkom pływającym pod jego banderą, które przybywają do portów wspólnotowych z portów spoza Wspólnoty zwolnienia lub zgodzi się na zastosowanie wyłączeń w zakresie informacji dotyczących pasażerów, jest ono zobowiązane do przestrzegania warunków przewidzianych w niniejszej dyrektywie dla stosowania zwolnień lub wyłączeń.

Artykuł 7

Przed wypłynięciem statku kapitan upewnia się czy liczba osób zaokrętowanych na statku pasażerskim, który opuszcza port znajdujący się w Państwie Członkowskim nie przekracza liczby pasażerów, jaką może przewozić statek.

Artykuł 8

Jeżeli wymagają tego art. 4 i art. 5, każda kompania odpowiedzialna za eksploatację statku pasażerskiego:

- wprowadza system rejestracji informacji dotyczących pasażerów. System ten musi odpowiadać kryteriom określonym w art. 11,
- mianuje rejestratora pasażerów odpowiedzialnego za rejestrację pasażerów, przechowywanie informacji oraz ich przekazywanie, w razie konieczności lub w razie wypadku.

Kompania upewnia się, czy informacje wymagane niniejszą dyrektywą są w każdej chwili łatwo dostępne, aby przekazać je wyznaczonej władzy do prowadzenia akcji poszukiwawczej i ratowniczej w razie konieczności lub w razie wypadku.

Zebrane zgodnie z przepisami art. 5 dane o charakterze osobistym, przechowywane są nie dłużej niż jest to potrzebne do celów niniejszej dyrektywy.

Kompania upewnia się, czy informacje podawane przez osoby, które wymagają szczególnej troski lub pomocy w nagłych wypadkach, zostały w odpowiedni sposób zapisane i przed wyruszeniem w podróż statku pasażerskiego przekazane kapitanowi.

Artykuł 9

1. Państwo Członkowskie, którego statek pasażerski opuszcza port może obniżyć, określony w art. 5, próg dwudziestu mil.

Decyzje w sprawie obniżenia progu dwudziestu mil dla rejsów między dwoma portami znajdującymi się w różnych Państwach Członkowskich podejmowane są wspólnie przez oba zainteresowane państwa.

2. a) W celu stosowania środka ustalonego w art. 4 ust. 1 i jeżeli warunki eksploatacyjne uniemożliwiają dokonanie indywidualnego policzenia osób, Republika Włoska może, w przypadkach regularnej obsługi rejsów przez Cieśninę Messyńską, przyjąć przepisy, na mocy których maksymalna dopuszczalna liczba osób przewożonych na pokładzie statku pasażerskiego dokonującego przewozu wagonów kolejowych i pojazdów drogowych, obliczana była z uwzględnieniem maksymalnej dopuszczanej liczby osób przewożonych w wagonach kolejowych i innych pojazdach załadowanych na statek. Stosowanie tego przepisu jest ograniczone do okresu czterech lat. W sprawie każdego przedłużenia tego okresu decyzja podejmowana będzie zgodnie z ust. 3, z uwzględnieniem zdobytych doświadczeń.
 - b) Państwo Członkowskie może zwolnić statki pasażerskie wyruszające w podróż z portu znajdującego się na jego obszarze i zapewniających wyłącznie regularną obsługę rejsów w chronionych strefach morza, których czas podróży między postojami w portach jest krótszy od jednej godziny, z obowiązku przewidzianym w art. 4 ust. 2, podawania liczby osób znajdujących się na nich rejestratorowi pasażerów lub przekazania do zainstalowanego na lądzie i spełniającego takie same funkcje systemu tej kompanii.
 - c) Państwo Członkowskie może zwolnić z obowiązków przewidzianych w art. 5 statki pasażerskie, które kursując bez postojów między dwoma portami lub kursując z tego samego lub do tego samego portu, żeglują wyłącznie po chronionych obszarach morza.
3. W przypadkach określonych w ust. 2, stosuje się następującą procedurę:
 - a) Państwo Członkowskie bezzwłocznie powiadamia Komisję o udzielonych zwolnieniach i odstępstwach od odpowiednich przepisów art. 4 i 5 i uzasadnia podjęte decyzje podając ich merytoryczne powody;
 - b) jeżeli, w terminie sześciu miesięcy licząc od powiadomienia, Komisja stwierdzi, że decyzja ta nie jest uzasadniona lub mogłaby wywrzeć niekorzystny wpływ na konkurencyjność, może, działając zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 13, zażądać, aby Państwo Członkowskie zmieniło lub unieważniło swoją decyzję.
 4. Dla regularnej obsługi strefy, w której roczne prawdopodobieństwo napotkania fal o znamiennej wysokości przekraczającej dwa metry jest niższe od 10%, i
 - jeżeli przebyty dystans nie przekracza około trzydziestu mil licząc od punktu wyjścia lub
 - jeżeli głównym zadaniem obsługi jest zapewnienie regularnego połączenia położonych na peryferiach regionów dla stałych użytkowników,

Państwo Członkowskie, z którego portu statki pasażerskie wyruszają w podróż po wodach krajowych, lub dwa Państwa Członkowskie, między portami, których statki pasażerskie żeglują, mogą zwrócić się do Komisji, jeżeli stwierdzą, że kompanie nie mają możliwości rejestrowania informacji określonych w art. 5 ust. 1, o dopuszczenie, w całości lub częściowo,

odstępstwa od tego wymogu.

W tym celu, należy udowodnić, że rejestracja jest niemożliwa. Ponadto, należy dostarczyć dowodu, że w strefie, w której żeglują te statki, funkcjonuje system kierowania żeglugą z lądu oraz dostępne są niezawodne prognozy meteorologiczne oraz że dostępny jest wystarczający sprzęt poszukiwawczy i ratunkowy. Odstępstwa dopuszczane na mocy niniejszego ustępu nie mogą naruszać zasad konkurencji.

Decyzja podejmowana jest zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 13.

5. Państwo Członkowskie nie może, na mocy przepisów niniejszej dyrektywy, zwolnić statków pasażerskich opuszczających jego porty i pływających pod banderą państwa trzeciego będącego stroną Konwencji Solas i, które na mocy obowiązujących w tym zakresie przepisów Solas, nie zgadza się na stosowanie tego rodzaju zwolnień, ani odstępstw.

Artykuł 10

Systemy informacji wprowadzane na mocy art. 8 są zatwierdzane przez Państwa Członkowskie.

Państwa Członkowskie przeprowadzają kontrole, przynajmniej wrywkowe, prawidłowości funkcjonowania wprowadzonego na ich obszarze na mocy niniejszej dyrektywy, systemu rejestracji.

Państwa Członkowskie wyznaczają władzę, której kompanie, objęte art. 8, muszą przekazywać informacje wymagane niniejszą dyrektywą.

Artykuł 11

1. Do celów niniejszej dyrektywy, systemy rejestracji muszą spełniać następujące kryteria funkcjonalności:

(i) *czytelności:*

wymagane dane muszą być zgromadzone w formie umożliwiającym łatwe ich odczytanie;

(ii) *dostępności:*

do wymaganych danych wyznaczone władze, dla których przeznaczone są informacje zarejestrowane w systemie, muszą posiadać łatwy dostęp;

(iii) *ułatwienia:*

system musi być pomyślany w taki sposób, aby pozwalał na uniknięcie nadmiernej zwłoki przy zaokrętowaniu i/lub wyokrętowaniu pasażerów;

(iv) *bezpieczeństwa:*

dane muszą być w odpowiedni sposób chronione przed zniszczeniem lub przypadkową

utrata bądź utratą z naruszeniem prawa, jak również przed wszelkimi poprawkami, ujawnianiem lub nieupoważnionym dostępem.

2. Należy unikać mnożenia się systemów na identycznych lub podobnych trasach.

Artykuł 12

Bez uszczerbku dla procedur wprowadzania zmian do Konwencji Solas, niniejsza dyrektywa może być zmieniona zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 13, w celu zapewnienia stosowania, do celów niniejszej dyrektywy i nie rozszerzając zakresu jej stosowania, wprowadzanych później zmian Konwencji Solas dotyczących systemu rejestracji, które wejdą w życie po przyjęciu niniejszej dyrektywy.

Artykuł 13

Komisję wspiera komitet ustanowiony na mocy art. 12 ust. 1 dyrektywy 93/75/EWG. Komitet działa zgodnie z procedurą ustanowioną w ust. 2 i 3 wymienionego artykułu.

Artykuł 14

Państwa Członkowskie ustanawiają system sankcji za naruszenie przepisów krajowych przyjętych z zastosowaniem niniejszej dyrektywy i podejmują wszelkie niezbędne działania, aby sankcje te były stosowane. Przewidziane sankcje są skuteczne, współmierne i odstraszające.

Artykuł 15

1. Państwa Członkowskie do dnia 1 stycznia 1999 r., wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne konieczne do dostosowania do niniejszej dyrektywy i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję. Art. 5 stosuje się nie później niż od dnia 1 stycznia 2000 r.

2. Przyjmowane przez Państwa Członkowskie przepisy muszą zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub takie odniesienie musi towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Sposób, w jaki takie odniesienie zostanie umieszczone określają Państwa Członkowskie.

Artykuł 16

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 17

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 18 czerwca 1998 r.

W imieniu Rady

G. STRANG

Przewodniczący

DYREKTYWA 2002/84/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 5 listopada 2002 r.

zmieniająca dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki

(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 Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów³,

stanowiąc zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 251 Traktatu⁴,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) Obowiązujące dyrektywy w dziedzinie bezpieczeństwa na morzu odnoszą się do komitetu ustanowionego na mocy dyrektywy Rady 93/75/EWG z dnia 13 września 1993 r., dotyczącej minimalnych wymagań w odniesieniu do statków zdążających do portów Wspólnoty lub je opuszczających i przewożących towary niebezpieczne lub zanieczyszczające⁵ oraz, w niektórych przypadkach, do komitetu *ad hoc* ustanowionego na mocy stosownej dyrektywy. Komitety te zostały utworzone zgodnie z przepisami wymienionymi w decyzji Rady 87/373/EWG z dnia 13 lipca 1987 r. ustanawiającej warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁶.
- 2) Decyzja 87/373/EWG została zastąpiona decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁷. Środki niezbędne dla wykonania obowiązujących dyrektyw w dziedzinie bezpieczeństwa na morzu powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE.

¹ Dz.U. C 365 E z 19.12.2000, str. 280.

² Dz.U. C 139 z 11.05.2001, str. 21.

³ Dz.U. C 253 z 12.09.2001, str. 1.

⁴ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 13 lutego 2001 r. (Dz.U. C 276 z 1.10.2001, str. 44), wspólne stanowisko Rady z dnia 27 maja 2002 r. (Dz.U. C 170 E z 16.07.2002, str. 98) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2002 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁵ Dz.U. L 247 z 5.10.1993, str. 19. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 98/74/WE (Dz.U. L 276 z 13.10.1998, str. 7).

⁶ Dz.U. L 197 z 18.07.1987, str. 33.

⁷ Dz.U. L 184 z 17.07.1999, str. 23.

3) 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)⁸ centralizuje zadania komitetów utworzonych na mocy stosownego ustawodawstwa wspólnotowego w sprawach bezpieczeństwa na morzu, zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki oraz ochrony pokładowych warunków życia i pracy

4) Dyrektywy Rady 93/75/EWG, 94/57/WE⁹, 95/21/WE¹⁰, 96/98/WE¹¹, 97/70/WE¹², 98/18/WE¹³, 98/41/WE¹⁴, 1999/35/WE¹⁵, oraz dyrektywy 2000/59/WE¹⁶, 2001/25/WE¹⁷ i 2001/96/WE¹⁸ Parlamentu Europejskiego i Rady w dziedzinie bezpieczeństwa na morzu powinny, dlatego zostać zmienione w celu zastąpienia istniejących komitetów przez COSS.

5) Wyżej wymienione dyrektywy powinny zostać zmienione w celu dostosowania ich do procedur zmian przewidzianych w rozporządzeniu (WE) nr 2099/2002 oraz odpowiednich przepisów niniejszego rozporządzenia, opracowanych w celu ułatwienia ich przyjęcia, uwzględniając zmiany w międzynarodowych instrumentach określonych w ustawodawstwie wspólnotowym w dziedzinie bezpieczeństwa na morzu,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel

Celem niniejszej dyrektywy jest poprawa wykonywania ustawodawstwa wspólnotowego w sprawach bezpieczeństwa na morzu, zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki oraz pokładowych warunków życia i pracy:

- a) przez dokonywanie odniesienia do COSS;
- b) , poprzez przyspieszenie aktualizacji prawa oraz umożliwienie powyższej nowelizacji z uwagi na obserwowane zmiany w międzynarodowych dokumentach stosowanych w zakresie bezpieczeństwa na morzu, zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki i pokładowych warunków życia i pracy, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2099/2002.

⁸ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.

⁹ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 20. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/105/WE (Dz.U. L 19 z 22.01.2002, str. 9).

¹⁰ Dz.U. L 157 z 7.07.1995, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/106/WE (Dz.U. L 19 z 22.01.2002, str. 17).

¹¹ Dz.U. L 46 z 17.02.1997, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2002/75/WE (Dz.U. L 254 z 23.09.2002, str. 1).

¹² Dz.U. L 34 z 9.02.1998, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2002/35/WE (Dz.U. 112 z 27.04.2002, str. 4).

¹³ Dz.U. L 144 z 15.05.1998, str. 1. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 2002/25/WE (Dz.U. L 98 z 15.04.2002, str. 1).

¹⁴ Dz.U. L 188 z 2.07.1998, str. 35.

¹⁵ Dz.U. L 138 z 1.06.1999, str. 1.

¹⁶ Dz.U. L 332 z 28.12.2000, str. 81.

¹⁷ Dz.U. L 136 z 18.05.2001, str. 17.

¹⁸ Dz.U. L 13 z 16.01.2002, str. 9.

Artykuł 2

Zmiana w dyrektywie 93/75/EWG

W dyrektywie 93/75/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1. art. 2 lit. e), f), g), h) oraz i) otrzymują brzmienie:

- „e) „Marpol 73/78” oznacza Międzynarodową Konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973 r., zmienioną Protokołem z 1978 r. odnoszącym się także do jej zaktualizowanych wersji;
- f) „Kodeks IMDG „ oznacza międzynarodowy kodeks o niebezpiecznych towarach morskich, w jego zaktualizowanej wersji;
- g) „Kodeks IBC” oznacza międzynarodowy kodeks Międzynarodowej Organizacji Morskiej o budowie i wyposażeniu statków przewożących luzem niebezpieczne chemikalia, w jego zaktualizowanej wersji;
- h) „Kodeks IGC „ oznacza międzynarodowy kodeks Międzynarodowej Organizacji Morskiej o budowie i wyposażeniu statków przewożących luzem gazy płynne, w jego zaktualizowanej wersji;
- i) „Kodeks INF” oznacza kodeks Międzynarodowej Organizacji Morskiej o bezpiecznym przewozie na pokładach statków napromieniowanego paliwa jądrowego, plutonu oraz odpadów w butlach o wysokim stopniu skażenia radioaktywnego, w jego zaktualizowanej wersji”;

2. w art. 11 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Zmiany w międzynarodowych instrumentach określonych w art. 2, mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) * .

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.”;

3. art. 12 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 12*

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

2. W przypadku dokonania odniesienia do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r., ustanawiającej warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji*, uwzględniając

przepisy jej art. 8.

Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE określa się na dwa miesiące.

3. Komitet przyjmuje swój regulamin.

* Dz.U. L 184 z 17.07.1999, str. 23.”

Artykuł 3

Zmiana w dyrektywie 94/57/WE

W dyrektywie 94/57/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 2 lit. d) wyrazy „obowiązujące w dniu 19 grudnia 2001 r.” zastępuje się wyrazami „w zaktualizowanej wersji”;

2. art. 7 pkt. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 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) *.

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.”;

3. w art. 8 ust. 2 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Zmiany w międzynarodowych instrumentach, określonych w art. 2 lit. d) i art. 6, mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.”

Artykuł 4

Zmiana w dyrektywie 95/21/WE

W dyrektywie 95/21/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt. 1 wyrazy „obowiązujące w dniu 19 grudnia 2001 r.” zastępuje się wyrazami „w zaktualizowanej wersji”;

b) w pkt. 2 wyrazy „obowiązujące w dniu 19 grudnia 2001 r.” zastępuje się wyrazami „w zaktualizowanej wersji”;

2. w art. 18 pkt. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS), utworzony na mocy art. 3 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)*.

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.”;

3. w art. 19 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) zaktualizowania w art. 2 ust. 1, wykazu międzynarodowych konwencji, które są istotne do celów niniejszej dyrektywy.”

b) dodaje się akapit w brzmieniu:

„Zmiany w międzynarodowych instrumentach, określonych w art. 2, mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.”

Artykuł 5

Zmiana w dyrektywie 96/98/WE

W dyrektywie 96/98/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 2 lit. c), d) i n) wyrazy „obowiązujące w dniu 19 grudnia 2001 r.” zastępuje się wyrazami „w zaktualizowanej wersji”;
2. art. 17 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 17

Niniejsza dyrektywa może zostać zmieniona zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 18 ust. 2, w celu:

- zastosowania późniejszych zmian w międzynarodowych instrumentach do celów niniejszej dyrektywy,
- zaktualizowania załącznika A, zarówno przez wprowadzenie nowego wyposażenia oraz poprzez przeniesienie wyposażenia z załącznika A.2 do załącznika A.1 i odwrotnie,
- dodania możliwości użycia modułów B i C i modułu H dla wyposażenia wymienionego w załączniku A.1 oraz przez zmianę kolumn modułów oceny zgodności,
- dodania w art. 2 innych organizacji standaryzacyjnych do definicji „norm badań”.

Normy zwarte w konwencjach i normy badań określone w art. 2 lit. c), d) i n) należy rozumieć bez uszczerbku dla jakichkolwiek środków podejmowanych w zastosowaniu

do art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r., ustanawiającego Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS)*.

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.”;

3. art. 18 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 18

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

2. W przypadku dokonania odniesienia do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r., ustanawiające warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji*, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE określa się na dwa miesiące.

3. Komitet przyjmuje swój regulamin.

* Dz.U. L 184 z 17.07.1999, str. 23.”

Artykuł 6

Zmiana w dyrektywie 97/70/WE

W dyrektywie 97/70/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 8 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Zmiany w międzynarodowych instrumentach określonych w art. 2 ust. 4, mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS)*.

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.”;

2. art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

Komitet

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS), utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

2. W przypadku dokonania odniesienia do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r., ustanawiającej warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji*, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE określa się na dwa miesiące.

3. Komitet przyjmuje swój regulamin.

* Dz.U. L 184 z 17.07.1999, str. 23.”

Artykuł 7

Zmiana w dyrektywie 98/18/WE

W dyrektywie 98/18/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 2 lit. a), b), c), d) i f) otrzymują brzmienie:

„a) „Międzynarodowe Konwencje” oznaczają Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (Konwencja Solas 1974), oraz Międzynarodową Konwencję o liniach ładunkowych, także łącznie z odpowiednimi protokołami i zmianami, w ich zaktualizowanych wersjach;

b) „Kodeks stateczności w stanie nieuszkodzonym” oznacza „kodeks stateczności w stanie nieuszkodzonym dla wszystkich typów statków objętych dokumentami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO)”, które zostały zawarte w rezolucji A.749(18) z dnia 4 listopada 1993 r. Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), w jej zaktualizowanej wersji;

c) „Kodeks jednostek szybkich” oznacza „międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich”, który został zawarty w rezolucji MSC 36 (63) z dnia 20 maja 1994 r. Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), w jego zaktualizowanej wersji;

d) „GMDSS” oznacza Światowy Morski System Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa ustanowiony w rozdziale IV Konwencji Solas 1974, w jej zaktualizowanej wersji;

(...)

f) „szybka jednostka pasażerska” oznacza szybką jednostkę pasażerską, która została zdefiniowana w rozporządzeniu X/1 Konwencji Solas 1974, w jej zaktualizowanej wersji, która przewozi więcej niż 12 pasażerów; statki pasażerskie, które wykonują rejsy krajowe na akwenach morskich w klasie B, C lub D, nie są uważane za szybkie jednostki pasażerskie, gdy:

- ich wyporność na konstrukcyjnej linii wodnej jest mniejsza niż 500 m³, oraz

- ich prędkość maksymalna określona w ust. 1.4.30 kodeksu jednostek

szybkich, jest mniejsza niż 20 węzłów;”

2. w art. 6 ust. 1 lit. b) i c), art. 6 ust. 2 lit. a) (i), oraz w art. 6 ust. 3 lit. a) wyrazy w brzmieniu z dnia przyjęcia niniejszej dyrektywy zastępuje się wyrazami w zaktualizowanej wersji;
3. art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Dostosowania

Zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 9 ust. 2:

- a) (i) definicje w art. 2 lit. a), b), c), d) i t); oraz
- (ii) przepisy odnoszące się do procedur i wytycznych do przeglądów określonych w art. 10;
- (iii) przepisy dotyczące Konwencji Solas oraz międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa jednostek szybkich, łącznie z ich późniejszymi zmianami ustanowionymi w art. 4.3, 6.4, 10.3 i 11.3; oraz
- (iv) szczegółowe odniesienia do „Międzynarodowych Konwencji” oraz rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) określone w art. 2 lit. f), k) i o), art. 3.2 lit. a), art. 6.1 lit. b) i c), art. 6.2 lit. b) oraz art. 11.3,

mogą zostać dostosowane w celu uwzględnienia wydarzeń na szczeblu międzynarodowym, szczególnie w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO);

- b) załączniki mogą zostać zmienione w celu:
 - (i) stosowania, do celów niniejszej dyrektywy, zmian dokonanych w międzynarodowych konwencjach;
 - (ii) poprawienia ich charakterystyk technicznych, w świetle uzyskanego doświadczenia.

Zmiany w międzynarodowych instrumentach określonych w art. 2, mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS)*.

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.”;

4. art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

Komitet

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

2. W przypadku dokonania odniesienia do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r., ustanawiające warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji*, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE określa się na dwa miesiące.

3. Komitet przyjmuje swój regulamin.

* Dz.U. L 184 z 17.07.1999, str. 23.”

Artykuł 8

Zmiana w dyrektywie 98/41/WE

W dyrektywie 98/41/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 2 tiret trzecie wyrazy „obowiązujące w czasie przyjęcia niniejszej dyrektywy” zastępuje się wyrazami „w zaktualizowanej wersji”;

2. w art. 12 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Zmiany w międzynarodowych instrumentach określonych w art. 2, mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS)*.

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.”;

3. art. 13 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 13

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS), utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

2. W przypadku dokonania odniesienia do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r., ustanawiające warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji*, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE określa się na dwa miesiące.

3. Komitet przyjmuje swój regulamin.

* Dz.U. L 184 z 17.07.1999, str. 23."

Artykuł 9

Zmiana w dyrektywie 1999/35/WE

W dyrektywie 1999/35/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 2 lit. b), d), e) i o) otrzymują brzmienie:

„b) „szybka jednostka pasażerska” oznacza szybką jednostkę pasażerską, która została zdefiniowana w rozporządzeniu X/1 Konwencji Solas 1974, w zaktualizowanej wersji, która przewozi więcej niż 12 pasażerów;

(...)

d) „Konwencja Solas 1974” oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, łącznie z odpowiednimi protokołami i zmianami, w zaktualizowanej wersji;

e) „Kodeks jednostek szybkich” oznacza międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich który został zawarty w rezolucji MSC 36 (63) z dnia 20 maja 1994 r. Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), w jego zaktualizowanej wersji;

(...)

o) „przedsiębiorstwo” oznacza przedsiębiorstwo, które eksploatuje jeden lub więcej promów typu ro - ro, na które został wydany dokument zgodności zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 3051/95 z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo na promach pasażerskich (typu ro - ro) lub przedsiębiorstwo, które eksploatuje szybkie jednostki pasażerskie, na które został wydany dokument zgodności zgodnie z rozporządzeniem IX/4 Konwencji Solas 1974, w jej zaktualizowanej wersji”;

2. art. 16 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 16

Komitet

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 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. W przypadku dokonania odniesienia do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r., ustanawiające warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji^{**}, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE określa się na dwa miesiące.

3. Komitet przyjmuje swój regulamin.

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.

** Dz.U. L 184 z 17.07.1999, str. 23.”;

3. w art. 17 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Zmiany w międzynarodowych instrumentach określonych w art. 2, mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002”;

4. w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

w pkt. 7 wyrazy „rezolucja MSC... (70)” zastępuje się wyrazami „rezolucja Zgromadzenia A.893(21) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO)”.

Artykuł 10

Zmiana w dyrektywie 2000/59/WE

W dyrektywie 2000/59/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 2 lit. b) wyrazy „obowiązujące od daty przyjęcia niniejszej dyrektywy” zastępuje się wyrazami „w jej zaktualizowanej wersji”;

2. art. 14 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS), utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady, ustanawiającego Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS)*.

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.”;

3. w art. 15 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Zmiany w międzynarodowych instrumentach określonych w art. 2, mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.”

Artykuł 11

Zmiana w dyrektywie 2001/25/WE

W dyrektywie 2001/25/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 1 pkt. 16, 17, 18, 21, 22, 23 i 24 otrzymują brzmienie:

- „16. „chemikaliowiec” oznacza statek zbudowany lub dostosowany i eksploatowany w celu przewozu luzem jakichkolwiek płynnych produktów, które zostały wyszczególnione w rozdziale 17 międzynarodowego kodeksu o przewozie luzem chemikaliów, w zaktualizowanej wersji;
17. „gazowiec” oznacza statek zbudowany lub dostosowany i eksploatowany w celu przewozu luzem jakiegokolwiek gazu płynnego lub innych produktów, które zostały wyszczególnione w międzynarodowym kodeksie o przewoźnikach gazu, w zaktualizowanej wersji;
18. „rozporządzenia radiowe” oznaczają poddane rewizji rozporządzenia radiowe, które zostały przyjęte przez Światową Konferencję Zarządzającą ds. Łączności Ruchomej, w zaktualizowanej wersji;
- (...)
21. „Konwencja STCW” oznacza Międzynarodową Konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, mającą zastosowanie do powyższych spraw, biorąc pod uwagę przepisy przejściowe art. VII i prawidła I/15 Konwencji oraz włączając, gdzie sytuacja tego wymaga, dające się zastosować postanowienia Konwencji STCW, stosując je wszystkie, w zaktualizowanej wersji;
22. „obowiązki w zakresie radiokomunikacji” obejmują, gdzie sytuacja tego wymaga, wachtowanie i techniczną konserwację i naprawy sprzętu wykonywane zgodnie z rozporządzeniami radiowymi, Międzynarodową konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu (1974), (Konwencja Solas) oraz, według uznania każdego Państwa Członkowskiego, odpowiednie zalecenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), w zaktualizowanej wersji;
23. „statek pasażerski typu ro - ro” oznacza statek pasażerski z powierzchnią ładunkową przystosowaną do systemu ro - ro lub z innymi specjalnymi kategoriami powierzchni, które zostały określone w Konwencji Solas, w zaktualizowanej wersji;
24. „Kod STCW” oznacza Międzynarodowy Kod o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, przyjęty na mocy rezolucji 2 Konferencji Stron STCW z 1995 r., w zaktualizowanej wersji”;

2. w art. 22 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4. Zmiany w międzynarodowych dokumentach określonych w art. 1 mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r., ustanawiającego Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS)* .

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.”

3. w art. 23 pkt. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Komisja jest wspomagana przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS), utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.”

Artykuł 12

Zmiana w dyrektywie 2001/96/WE

W dyrektywie 2001/96/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 3 ust. 2 wyrazy „obowiązujące w dniu 4 grudnia 2001 r.” zastępuje się wyrazami „w zaktualizowanej wersji”;

2. w art. 14 pkt. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS), utworzony na mocy art. 3 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)*.

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.”;

3. w art. 15 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. Zmiany w międzynarodowych instrumentach, określonych w art. 3 mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.”

Artykuł 13

Wykonanie

1. Państwa Członkowskie, nie później niż do dnia 23 listopada 2003 r., wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy oraz niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

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 prześlą Komisji podstawowe przepisy prawa krajowego, przyjęte w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 14

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 15

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 5 listopada 2002 r.

W imieniu Parlamentu

P. COX

Przewodniczący

W imieniu Rady

T. PEDERSEN

Przewodniczący

DYREKTYWA 2002/59/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 27 czerwca 2002 roku.

ustanawiająca system monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji we Wspólnocie oraz uchylająca Dyrektywę Rady nr 93/75/EWG

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

Mając na uwadze Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, a w szczególności Artykuł 80(2),

Mając na uwadze propozycję Komisji¹,

Mając na uwadze opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²,

Mając na uwadze opinię Komitetu Regionów³,

Działając zgodnie z procedurą zawartą w Artykule 251 Traktatu⁴,

Zważywszy, że:

(1) W swej informacji z 24 lutego 1993r. w sprawie wspólnej polityki bezpiecznych mórz, Komisja wskazała, że celem Wspólnoty jest wdrożenie obowiązkowego systemu przekazywania informacji, tak by Państwa Członkowskie otrzymywały natychmiastowy dostęp do wszystkich ważnych informacji związanych z ruchem statków przewożących materiały niebezpieczne lub zanieczyszczające oraz z dokładnym opisem przewożonego ładunku.

(2) Dyrektywa Rady 93/75 z 13 września 1993 r. dotycząca minimalnych wymagań dla statków zdążających do lub opuszczających porty Wspólnoty i przewożących towary niebezpieczne lub zanieczyszczające⁵ wprowadziła system, w którym kompetentne władze otrzymywały informacje związane ze statkami zdążającymi do lub opuszczającymi porty Wspólnoty oraz przewożącymi ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, oraz związane z wypadkami na morzu. Dyrektywa ta wymaga od Komisji opracowania nowych propozycji wprowadzenia we Wspólnocie systemu raportowania o dużo większej szczegółowości z możliwością objęcia nim statków przepływających wzdłuż brzegów Państw Członkowskich.

¹ Dz.U.W. 120 E, 24.04.2001, str. 67 oraz Dz.U.W. 362 E, 18.12.2001, str. 255

² Dz.U.W. 221, 07.08.2001, str. 54

³ Dz.U.W. 357, 14.12.2001, str. 1

⁴ Opinia Parlamentu Europejskiego z 14 czerwca 2001 r. (Dz.U.W. C 53 E, 28.02.2002, str. 304), Wspólne stanowisko Rady z 19 grudnia 2001r. (Dz.U.W. C 58 E, 05.03.2002, str. 14) oraz Decyzja Parlamentu Europejskiego z 10 kwietnia 2002 r. (jeszcze nie opublikowana w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Rady z 25 czerwca 2002 r.

⁵ Dz.U.W. L 247, 05.10.1993, str. 9, ostatnia zmiana Dyrektywą Komisji 98/74/EC (Dz.U.W. L 276, 13.10.1998, str. 7)

(3) Rezolucja Rady z 8 czerwca 1993 r. w sprawie wspólnej polityki bezpiecznych mórz¹ uzgadnia, że głównymi celami działań Wspólnoty jest przyjęcie systemu przekazywania informacji o dużo większej szczegółowości

(4) Ustanowienie systemu monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji we Wspólnocie powinno wspomóc zapobieganie wypadkom i zanieczyszczeniom morza oraz zminimalizować ich wpływ na środowisko morskie i lądowe, gospodarkę i zdrowie lokalnych społeczności. Sprawność ruchu morskiego, a w szczególności zarządzanie wejściami statków do portów, również zależy od przekazywania przez statki informacji o ich przybyciu odpowiednio wcześniej.

(5) Kilka obowiązkowych systemów raportowania zostało wprowadzonych wzdłuż brzegów Europy, zgodnie z odnośnymi zasadami przyjętymi przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Należy zapewnić by statki spełniały wymagania dotyczące raportowania, które obowiązują w tych systemach.

(6) Systemy kontroli ruchu statków (VTS) oraz systemy tras żeglugowych również zostały wprowadzone i odgrywają znaczącą rolę w zapobieganiu wypadkom i zanieczyszczeniom na niektórych obszarach żeglugowych, które są niebezpieczne dla żeglugi. Niezbędnym jest by statki korzystały ze służby kontroli ruchu statków (VTS) oraz by stosowały odnośne przepisy systemów zalecanych tras żeglugowych przyjętych przez IMO.

(7) Nastąpił znaczny postęp technologiczny w dziedzinie wyposażenia statków pozwalający na automatyczną identyfikację statków (AIS) dla ulepszenia monitoringu statków, jak również dla rejestrowania parametrów podróży (VDR system lub "czarne skrzynki") celem ułatwienia postępowania badawczego po wypadkach. Mając znaczenie w formułowaniu polityki zapobiegania wypadkom morskim, wyposażenie to powinno być obowiązkowe na burtach statków, które odbywają podróże krajowe lub międzynarodowe i zawijają do portów Wspólnoty. Dane dostarczane przez system VDR mogą być użyte zarówno po wypadku w celu zbadania jego przyczyn jak i zapobiegawczo celem zdobycia doświadczenia z takich sytuacji. Państwa Członkowskie powinny zachęcać do korzystania z tych danych w obu celach.

(8) Państwa Członkowskie powinny zapewnić by stacje brzegowe odpowiednich władz posiadały, dodatkowo do stosownego wyposażenia technicznego, wystarczającą ilość i odpowiednio wykwalifikowany personel.

(9) Dokładna znajomość towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających przewożonych na burcie statku oraz inne stosowne informacje o bezpieczeństwie, takie jak informacje związane z wypadkami nawigacyjnymi, jest niezbędna dla przygotowania i skuteczności działań zmniejszających zanieczyszczenie lub ryzyko zanieczyszczenia morza. Statki zdążające lub opuszczające porty Państw Członkowskich powinny przekazywać tę informację odpowiednim organom lub władzom portowym tych Państw Członkowskich.

(10) Celem przyspieszenia transmisji i przetwarzania możliwie dużej ilości informacji dotyczącej ładunku, informacja ta powinna być przesyłana elektronicznie odpowiednim organom władzy lub władzom portowym. Z tego samego powodu, wymiana informacji

¹ Dz.U.W. C 271, 07.10.1993, str. 1

między odpowiednimi organami Państw Członkowskich powinna następować droga elektroniczną.

(11) W przypadku, gdy zainteresowani armatorzy wprowadzili wewnętrzne procedury zapewniające natychmiastowe przesyłanie informacji wymaganych niniejszą Dyrektywą odpowiednim organom, satysfakcjonując Państwa Członkowskie, musi istnieć możliwość zwolnienia statków odbywających regularne rejsy na tej samej linii pomiędzy dwoma lub więcej Państwami, z których przynajmniej jedno jest Państwem Członkowskim, z wymagania raportowania dla każdej podróży.

(12) Niektóre statki, z powodu swego stanu, stanowią potencjalne ryzyko dla bezpieczeństwa żeglugi i środowiska. Państwa Członkowskie powinny zwrócić szczególną uwagę na monitorowanie takich statków, podjąć właściwe działania w celu zapobieżenia pogorszenia ryzyka niesionego przez te statki, oraz przysłać wszelkie stosowne informacje o tych statkach będące w ich posiadaniu innym Państwom Członkowskim. Takie działania mogłyby być działaniami podjętymi przez Kontrolę Państwa Portu (PSC).

(13) Państwa Członkowskie powinny stać na straży zagrożeń bezpieczeństwa morskiego, bezpieczeństwa ludzi oraz morskiego i lądowego środowiska, powodowanych przez wypadki i katastrofy lub niektóre sytuacje na morzu oraz przez obecność plam lub opakowań dryfujących na morzu. W tym celu kapitanowie statków przepływających przez rejony poszukiwania i ratowania / wyłącznej strefy ekonomicznej lub innych równoważnych, powinny przekazywać informację o takich wydarzeniach organom na lądzie, dostarczając wszelkie stosowne informacje. W świetle specyficznej sytuacji, Państwa Członkowskie powinny otrzymać dowolność wyboru, który z wyżej wymienionych obszarów geograficznych powinien być objęty obowiązkiem raportowania.

(14) W przypadku wypadku lub katastrofy na morzu pełna współpraca stron zaangażowanych w przewóz przyczynia się znacząco do skuteczności działań kompetentnych organów.

(15) Jeżeli kompetentny organ wyznaczony przez Państwo Członkowskie uzna na podstawie stanu morza i prognozy pogody dostarczonej przez wykwalifikowaną służbę meteorologiczną, że wyjątkowo zła pogoda i stan morza stwarzają poważne zagrożenie bezpieczeństwa życia ludzkiego lub zanieczyszczenia, powinien on poinformować o tej sytuacji kapitana statku, który zamierza wejść lub wyjść z portu, oraz może podjąć wszelkie inne stosowne środki. Nie naruszając obowiązku asystowania statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie, środki te mogą zawierać zakaz wejścia lub wyjścia z portu do czasu gdy sytuacja wróci do normy. W przypadku możliwego ryzyka dla bezpieczeństwa lub zanieczyszczenia oraz biorąc pod uwagę specyficzną sytuację w danym porcie, kompetentny organ może zalecić statkom nie opuszczanie portu. Jeśli kapitan wybierze opuszczenie portu, w każdym przypadku uczyni to na własną odpowiedzialność i powinien podać przyczyny swej decyzji.

(16) Niedostępność miejsca schronienia może mieć poważne konsekwencje w przypadku wypadku na morzu. Państwa Członkowskie powinny więc opracować plany, zgodnie z którymi statki będące w niebezpieczeństwie będą mogły, w razie gdyby sytuacja tego wymagała, otrzymać schronienie w ich portach lub na innych osłoniętych obszarach w możliwie najlepszych warunkach. Jeśli jest to konieczne i wykonalne, plany te powinny zawierać postanowienia o odpowiednich środkach i urządzeniach do asystowania, ratowania i reagowania na zanieczyszczenia. Porty udzielające schronienia statkom znajdującym się w

niebezpieczeństwie powinny móc polegać na szybkim odszkodowaniu za koszty i uszkodzenia związane z takim działaniem. Komisja powinna więc zbadać możliwości wprowadzenia odpowiedniego systemu odszkodowań dla portów Wspólnoty udzielających schronienia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie oraz zbadać możliwości żądania od statków wchodzących do portu Wspólnoty posiadania odpowiedniego ubezpieczenia.

(17) Istnieje potrzeba ustalenia ram współpracy pomiędzy Państwami Członkowskimi a Komisją w celu przyspieszenia implementacji systemu monitorowania ruchu morskiego i przekazywania informacji, wraz z odpowiednimi połączeniami informacyjnymi ustanowionymi pomiędzy kompetentnymi organami i portami Państw Członkowskich. Ponadto, pokrycie systemu identyfikacji i monitoringu statków powinno być uzupełnione w tych rejonach żeglugowych Wspólnoty, w których jest ono niewystarczające. Dodatkowo, centra zarządzania informacją powinny być ustanowione w rejonach morskich Wspólnoty tak by ułatwić wymianę przydatnych danych w związku z monitoringiem ruchu i implementacją niniejszej Dyrektywy. Państwa Członkowskie i Komisja powinny również podjąć próbę współpracy z innymi państwami niż Państwa Członkowskie w celu osiągnięcia tych celów.

(18) Skuteczność niniejszej Dyrektywy w dużej mierze zależy od ścisłego wprowadzenia jej w życie przez Państwa Członkowskie. W tym celu, Państwa Członkowskie obowiązane są przeprowadzać regularnie odpowiednie inspekcje lub podjąć wszelkie inne wymagane działania dla zapewnienia, że połączenia komunikacyjne ustanowione dla spełnienia wymagań niniejszej Dyrektywy funkcjonują prawidłowo. Również powinien być wprowadzony system sankcji celem zapewnienia by zainteresowane strony spełniały wymagania raportowania i posiadania na burcie wyposażenia ustanowionego przez niniejszą Dyrektywę.

(19) Działania niezbędne dla wdrożenia niniejszej Dyrektywy powinny być przyjęte zgodnie z Decyzją Rady 1999/468/EC z 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą procedury wykonywania praw nadanych Komisji¹.

(20) Niektóre postanowienia niniejszej Dyrektywy mogą zostać zmienione tą procedurą biorąc pod uwagę rozwój Wspólnoty i międzynarodowych aktów oraz doświadczenie płynące z wdrażania niniejszej Dyrektywy, jeśli zmiany te nie rozszerzą zakresu niniejszej Dyrektywy. W ocenie doświadczenia z wdrażania niniejszej Dyrektywy, przydatnym narzędziem dla Komisji jest składanie przez Państwa Członkowskie odpowiednich sprawozdań z jej wdrażania.

(21) Postanowienia Dyrektywy 93/75 zostały znacznie rozszerzone i zmienione niniejszą Dyrektywą. W związku z tym, Dyrektywa 93/75 powinna zostać uchylona.

(22) Ponieważ cele proponowanych działań, mianowicie poprawa bezpieczeństwa ruchu morskiego, nie mogą być dostatecznie osiągnięte przez Państwa Członkowskie i mogą być lepiej osiągnięte na poziomie Wspólnoty z powodu skali lub efektów proponowanych działań, Wspólnota może podjąć działania, zgodnie z zasadą subsydiarności jak to określono w Artykule 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określonej w tym Artykule, niniejsza Dyrektywa nie wykracza poza niezbędne środki do osiągnięcia tych celów,

¹ Dz.U.W. L 184, 17.07.1999, str. 23

PRZYJĘŁY NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel

Celem niniejszej Dyrektywy jest ustanowienie we Wspólnocie systemu monitorowania ruchu morskiego i systemu przekazywania informacji dla wzmocnienia bezpieczeństwa i sprawności ruchu morskiego, wzmacniając reagowanie władz na wypadki i katastrofy lub potencjalne sytuacje zagrożenia na morzu, łącznie z działaniami poszukiwania i ratowania oraz przyczyniając się do lepszego zapobiegania i wykrywania zanieczyszczenia przez statki.

Państwa Członkowskie powinny monitorować oraz powziąć wszelkie niezbędne i odpowiednie środki w celu zapewnienia by kapitanowie, armatorzy lub agenci statków jak i załadowcy lub właściciele niebezpiecznych lub zanieczyszczających towarów przewożonych na burtach tych statków spełniali wymagania niniejszej Dyrektywy.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsza Dyrektywa dotyczy statków o pojemności brutto 300 i powyżej, chyba że określono inaczej.

2. Niniejsza Dyrektywa nie dotyczy:

(a) statków wojennych, urządzeń wojskowych i innych statków posiadanych lub eksploatowanych przez Państwo Członkowskie i używanych w niekomercyjnej służbie państwowej;

(b) statków rybackich, tradycyjnych i rekreacyjnych jednostek o długości poniżej 45 metrów;

c) bunkierek poniżej 5 000 ton, statków-magazynów oraz wyposażenia używanego na burcie statków.

Artykuł 3

Definicje

Dla celów niniejszej Dyrektywy:

(a) "stosowne międzynarodowe akty" oznacza poniższe akty:

- "MARPOL" oznacza Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973 i Protokół z 1978 r.,

- "SOLAS" oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, wraz z protokołami i zmianami,

- Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków, 1969,

- Międzynarodowa konwencja dotycząca interwencji na pełnym morzu w razie zanieczyszczenia olejami, 1969 i Protokół dotyczący interwencji na pełnym morzu w razie zanieczyszczenia substancjami innymi niż olej, 1973,
- Konwencja SAR oznacza Międzynarodową konwencję o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, 1979 r.,
- Kodeks ISM oznacza Międzynarodowy Kodeks Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją statków i zapobieganiu zanieczyszczeniu,
- Kodeks IMDG oznacza Międzynarodowy Morski Kodeks Towarów Niebezpiecznych,
- Kodeks IBC oznacza Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem, IMO,
- Kodeks IGC oznacza Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem, IMO,
- Kodeks BC oznacza Kodeks IMO bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych,
- Kodeks INF oznacza Kodeks IMO bezpiecznego przewozu statkami napromieniowanego paliwa jądrowego, plutonu i wysoko promieniotwórczych odpadów w pojemnikach,
- Rezolucja IMO A.851(20) oznacza Rezolucję Międzynarodowej Organizacji Morskiej 851 (20) zatytułowaną "Ogólne zasady sprawozdawczości statkowej, wymagania dla sprawozdań z wypadków z towarami niebezpiecznymi, substancjami szkodliwymi i polutantami morskimi,

(b) "Operator" oznacza właściciela lub zarządzającego statkiem;

(c) "Agent" oznacza każdą osobę posiadającą prawo lub upoważnioną do dostarczania informacji w imieniu operatora statku;

(d) "Załadowca" oznacza każdą osobę, w której imieniu zawarto kontrakt na przewóz towarów;

(e) "Armator" oznacza armatora w rozumieniu Prawidła 1(2) Rozdziału IX konwencji SOLAS;

(f) "Statek" oznacza każdy statek lub jednostkę morską;

(g) "Towary niebezpieczne" oznacza:

- towary sklasyfikowane w kodeksie IMDG,
- niebezpieczne substancje ciekłe określone w Rozdziale 17 Kodeksu IBC,
- gazy ciekłe określone w Rozdziale 19 Kodeksu IGC,
- substancje stałe, o których mowa w Załączniku B kodeksu BC,

również włącznie z towarami, co do przewozu których określono odpowiednie warunki zgodnie z paragrafem 1.1.3 Kodeksu IBC lub paragrafem 1.1.6 Kodeksu IGC;

(h) "Substancje zanieczyszczające" oznacza:

- oleje określone w Załączniku I do Konwencji MARPOL,
- szkodliwe substancje płynne określone w Załączniku II do Konwencji MARPOL,
- substancje szkodliwe określone w Załączniku III do Konwencji MARPOL,

(i) "ładunkowa jednostka transportowa" oznacza drogowy pojazd do przewozu towarów, wagon kolejowy do przewozu towarów, kontener do przewozu towarów, cysternę drogową, wagon kolejowy lub przenośny pojemnik;

(j) "adres" oznacza nazwę i połączenia komunikacyjne, za pomocą których można skontaktować się, jeśli zajdzie potrzeba, z operatorem, agentem, władzami portowymi, kompetentnymi organami lub każdą inną upoważnioną osobą lub organem posiadającym szczegółową informację odnośnie ładunku statku;

(k) "kompetentne organy" oznacza organy lub organizacje wyznaczone przez Państwa Członkowskie do otrzymywania i przekazywania informacji raportowanej zgodnie z niniejszą Dyrektywą;

(l) "władze portowe" oznacza kompetentne władze lub organ wyznaczony przez Państwa Członkowskie dla każdego portu do otrzymywania i przekazywania informacji raportowanej zgodnie z niniejszą Dyrektywą;

(m) "miejsce schronienia" oznacza port, część portu lub inne ochronne miejsce postoju lub kotwiczenia lub każdy inny osłonięty obszar wyznaczony przez Państwo Członkowskie do udzielenia schronienia statkowi będącemu w niebezpieczeństwie;

(n) "stacja brzegowa" oznacza którekolwiek z następujących, wyznaczonych przez Państwa Członkowskie zgodnie z niniejszą Dyrektywą:
służbę kontroli ruchu statków (VTS), brzegową instalację odpowiedzialną za obowiązkowy system raportowania przyjęty przez IMO, lub organ odpowiedzialny za koordynowanie akcji poszukiwawczo ratowniczych lub działań zmniejszających zanieczyszczenie na morzu;

(o) "Służba kontroli ruchu statków" (VTS) oznacza służbę wyznaczoną do zwiększenia bezpieczeństwa i sprawności ruchu statków oraz do ochrony środowiska, która ma możliwość interakcji z ruchem oraz odpowiadania na sytuacje w ruchu zaistniałe na obszarze objętym VTS;

(p) "System tras żeglugowych" oznacza każdy system jednej lub kilku tras mający na celu zmniejszenie ryzyka wypadków; zawiera systemy rozgraniczenia ruchu, trasy dwustronne, zalecane szlaki, obszary, których należy unikać, strefy rozgraniczenia ruchu przeznaczone dla ruchu lokalnego, skrzyżowania tras w ruchu okrężnym, obszary wymagające szczególnej ostrożności w nawigacji oraz trasy głębokowodne;

(q) "Tradycyjne statki" oznacza wszystkie rodzaje statków historycznych i ich repliki włącznie z tymi, które zostały zaprojektowane w celu zachęcenia i promocji tradycyjnych umiejętności i fachu marynarskiego, które służą jako żywe pomniki kultury, eksploatowane zgodnie z tradycyjnymi zasadami i technikami żeglarstwa;

(r) wypadek oznacza wypadek w rozumieniu Kodeksu IMO postępowania badawczego katastrof i wypadków morskich.

TYTUŁ I

RAPORTOWANIE PRZEZ STATKI I MONITOROWANIE

Artykuł 4

Informowanie przed wejściem do portów Państw Członkowskich

1. Operator, agent lub kapitan statku zmierzającego do portu Państwa Członkowskiego powinien przekazać informację zawartą w Załączniku I(1) władzom portowym:

(a) przynajmniej 24 godziny przed przybyciem, lub

(b) najpóźniej w czasie gdy statek opuszcza poprzedni port, jeśli podróż trwa mniej niż 24 godziny, lub

c) jeśli port zawinięcia nie jest znany lub zmienia się podczas podróży, tak szybko jak tylko ta informacja jest dostępna.

2. Statki przybywające z portu znajdującego się poza Wspólnotą oraz zmierzające do portu Państwa Członkowskiego, przewożące towary niebezpieczne lub zanieczyszczające, obowiązane są spełniać obowiązek przekazywania informacji określony w Artykule 13.

Artykuł 5

Monitorowanie statków wpływających na obszar obowiązkowych systemów raportowania statku

1. Państwo Członkowskie powinno monitorować oraz podjąć wszelkie niezbędne i stosowne działania w celu zapewnienia by wszystkie statki wpływające w rejon obowiązkowego systemu raportowania przyjętego przez IMO zgodnie z Prawidłem 11 Rozdziału V Konwencji SOLAS oraz ustalonego przez jedno albo więcej Państw, z którego przynajmniej jedno jest Państwem Członkowskim, zgodnie z odpowiednimi wytycznymi i kryteriami opracowanymi przez IMO, były zgodne z tym systemem w raportowaniu wymaganej informacji, nie naruszając wymagania dodatkowej informacji przekazywanej przez Państwo Członkowskie zgodnie z Rezolucją IMO A.851(20).

2. Przedkładając do IMO, celem przyjęcia, nowy obowiązkowy system raportowania statków lub propozycję zmiany istniejącego systemu raportowania, Państwo Członkowskie powinno zawrzeć w swej propozycji przynajmniej informację określoną w Załączniku I(4).

Artykuł 6

Użycie systemów automatycznej identyfikacji

1. Każdy statek wchodzący do portu Państwa Członkowskiego musi, zgodnie z harmonogramem przedstawionym w Załączniku II(I) być wyposażony w AIS, który spełnia standardy działania określone przez IMO.

2. Statki wyposażone w AIS powinny utrzymywać go w działaniu przez cały czas z wyjątkiem przypadków, w których porozumienia międzynarodowe, przepisy albo standardy stanowią o ochronie informacji nawigacyjnej.

Artykuł 7

Użycie systemów tras żeglugowych

1. Państwa Członkowskie powinny monitorować i podjąć wszelkie niezbędne i odpowiednie działania w celu zapewnienia by wszystkie statki wchodzące na obszar objęty obowiązkowym systemem tras żeglugowych przyjętym przez IMO zgodnie z Prawidłem 10 Rozdziału V Konwencji SOLAS i opracowany i wytyczony przez jedno lub więcej Państw, z których przynajmniej jedno jest Państwem Członkowskim, wykorzystywały ten system zgodnie ze stosownymi wytycznymi i kryteriami opracowanymi przez IMO.

2. Podczas wdrażania systemu tras żeglugowych, który nie został przyjęty przez IMO, Państwa Członkowskie, zgodnie ze swoją właściwością, wezmą pod uwagę wytyczne i kryteria opracowane przez IMO oraz opublikują wszystkie informacje niezbędne dla bezpieczeństwa i sprawności systemu tras żeglugowych.

Artykuł 8

Monitorowanie zgodności statków ze służbą kontroli ruchu statków

Państwa Członkowskie powinny monitorować oraz podjąć wszelkie niezbędne i odpowiednie działania w celu zapewnienia, że:

(a) statki wchodzące w obszar stosowania VTS obsługiwanego przez jedno albo więcej Państw, z których przynajmniej jedno jest Państwem Członkowskim, na ich morzu terytorialnym, oraz opartego na wytycznych opracowanych przez IMO, uczestniczą i są zgodne z zasadami tego VTS;

(b) statki noszące banderę Państwa Członkowskiego lub statki zmierzające do portu Państwa Członkowskiego oraz wchodzące w obszar stosowania takiego VTS poza morzem terytorialnym Państwa Członkowskiego oraz opartego na wytycznych opracowanych przez IMO, spełniają stosują się do zasad tego VTS;

c) statki noszące banderę Państwa innego niż Państwo Członkowskie i nie zmierzające do portu Państwa Członkowskiego, wchodząc na obszar obowiązywania VTS poza morzem terytorialnym Państwa Członkowskiego, stosują się do zasad tego VTS jeżeli jest to możliwe. Państwa Członkowskie powinny zgłosić do Państwa danej bandery wszelkie poważne przypadki naruszenia tych zasad na danym obszarze obowiązywania VTS.

Artykuł 9

Infrastruktura dla systemów raportowania statków, systemów tras żeglugowych oraz służb kontroli ruchu statków.

1. Państwa Członkowskie powinny podjąć wszelkie niezbędne i odpowiednie działania w celu stopniowego dostarczenia odpowiedniego sprzętu i instalacji brzegowych do otrzymywania i wykorzystywania informacji AIS, zgodnie z harmonogramem zgodnym z Załącznikiem II(I), biorąc pod uwagę niezbędny zakres dla transmisji raportów.

2. Proces budowania niezbędnego wyposażenia i instalacji brzegowych w celu implementacji niniejszej Dyrektywy powinien być zakończony do końca 2007 r. Państwa Członkowskie powinny zapewnić by odpowiednie wyposażenie dla przekazywania informacji i jej wymiany pomiędzy krajowymi systemami Państw Członkowskich było gotowe najpóźniej w następnym roku.

3. Państwa Członkowskie powinny zapewnić by stacje brzegowe odpowiedzialne za monitorowanie zgodności z służbami kontroli ruchu statków oraz systemami tras żeglugowych posiadały dostateczny i właściwie wykwalifikowany personel, jak również odpowiednie środki komunikacji i monitorowania statków, oraz by działał on zgodnie ze stosownymi wytycznymi IMO.

Artykuł 10

Systemy statkowego rejestratora podróży [VDR]

1. Państwa Członkowskie powinny monitorować oraz podjąć wszelkie niezbędne i odpowiednie działania w celu zapewnienia by statki wchodzące do portu Państwa Członkowskiego były wyposażone w system statkowego rejestratora podróży (VDR) zgodnie z przepisami określonymi w Załączniku II(II). Zwolnienia przyznawane statkom ro-ro oraz szybkim jednostkom pasażerskim zgodnie z Artykułem 4(1) (d) Dyrektywy Rady 1999/35/EC z 29 kwietnia 1999 roku w sprawie systemu obowiązkowych inspekcji bezpiecznej eksploatacji pasażerskich statków ro-ro odbywających regularne podróże oraz szybkich jednostek pasażerskich¹ stracą ważność 5 sierpnia 2002 roku.

2. Dane zebrane z systemu VDR powinny być udostępnione zainteresowanemu Państwu Członkowskiemu w przypadku postępowania badawczego po zaistnieniu wypadku na wodach pozostających pod jurysdykcją Państwa Członkowskiego. Państwa Członkowskie powinny zapewnić by dane te były wykorzystane w postępowaniu badawczym oraz by poddane zostały odpowiedniej analizie. Państwa Członkowskie powinny zapewnić by wyniki postępowania badawczego zostały podane do wiadomości jak najszybciej po ich zakończeniu.

Artykuł 11

Postępowanie badawcze w przypadku wypadków

Nie naruszając przepisu Artykułu 12 Dyrektywy 1999/35/EC, Państwa Członkowskie powinny spełniać postanowienia Kodeksu postępowania badawczego katastrof i wypadków morskich IMO w odniesieniu do statków, o których mowa w niniejszej Dyrektywie. Państwa

¹ Dz.U.W. L 138, 01.06.1999, str. 1

Członkowskie powinny współpracować w badaniu katastrof morskich i wypadków, w których udział brały statki noszące ich banderę.

TYTUŁ II

INFORMOWANIE O TOWARACH NIEBEZPIECZNYCH LUB ZANIECZYSZCZAJĄCYCH PRZEWOŻONYCH NA POKŁADZIE STATKU (Hazmat)

Artykuł 12

Obowiązki załadowcy

W porcie Państwa Członkowskiego nie można podstawić pod przewóz lub załadunek na burtę żadnego statku - niezależnie od jego pojemności - żadnych towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających bez dostarczenia kapitanowi lub operatorowi deklaracji zawierającej informacje zawartą w Załączniku I(2).

Obowiązkiem załadowcy jest dostarczenie kapitanowi lub operatorowi takiej deklaracji oraz zapewnienie że przesyłka oferowana do przewozu jest rzeczywiście tą, która jest zgłoszona zgodnie z pierwszym paragrafem.

Artykuł 13

Zgłaszanie towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających przewożonych na statku

1. Operator, agent albo kapitan statku, niezależnie od jego wielkości, przewożącego towary niebezpieczne lub zanieczyszczające oraz opuszczającego port Państwa Członkowskiego, powinien najpóźniej w momencie wyjścia, przekazać informację określoną w Załączniku I(3) kompetentnym organom wyznaczonym przez Państwo Członkowskie.

2. Operator, agent lub kapitan statku, niezależnie od jego wielkości, przewożącego towary niebezpieczne lub zanieczyszczające, przybywającego z portu położonego poza Wspólnotą i zmierzającego do portu Państwa Członkowskiego lub zakotwiczonego na wodach terytorialnych Państwa Członkowskiego, powinien najpóźniej przy wyjściu z portu załadunku lub jeśli informacja ta nie jest dostępna w momencie wyjścia - jak tylko znany jest port przeznaczenia lub miejsce zakotwiczenia, przekazać informację określoną w Załączniku I(3) kompetentnym organom Państwa Członkowskiego, w którym znajduje się pierwszy port przeznaczenia lub kotwicowisko.

3. Państwa Członkowskie mogą wprowadzić procedurę upoważnienia operatora, agenta lub kapitana statku, o którym mowa w paragrafach 1 i 2 do przekazywania informacji określonej w Załączniku I(3) władzom portowym odpowiednio portu wyjścia lub przeznaczenia we Wspólnocie.

Procedura ta musi zapewniać by kompetentne organy miały dostęp do informacji określonej w Załączniku I(3) w każdej chwili gdy jest ona potrzebna. W tym celu, dane władze portowe

powinny przechowywać informację określoną w Załączniku I(3) na tyle długo, by można było wykorzystać ją w przypadku wypadku lub katastrofy na morzu. Władze portowe powinny podjąć wszelkie niezbędne działania w celu bezzwłocznego dostarczenia tej informacji drogą elektroniczną kompetentnym organom, na żądanie, oraz 24 godziny na dobę.

4. Operator, agent lub kapitan statku muszą przekazywać informację o ładunku określoną w Załączniku I(3) władzom portowym lub kompetentnym organom.

Jeżeli to tylko możliwe, informacja ta musi być przekazywana elektronicznie. Elektroniczna wymiana informacji musi być oparta na syntaktyce i procedurach określonych w Załączniku III.

Artykuł 14

Komputerowa wymiana danych pomiędzy Państwami Członkowskimi

Państwa Członkowskie powinny współpracować w celu zapewnienia wzajemnych połączeń i współdziałania krajowych systemów używanych do zarządzania informacją określoną w Załączniku I.

Systemy komunikacyjne określone zgodnie z pierwszym paragrafem muszą posiadać następujące cechy:

(a) wymiana danych musi następować drogą elektroniczną oraz umożliwiać otrzymywanie i przetwarzanie przekazanych wiadomości zgodnie z Artykułem 13;

(b) system musi umożliwiać przekazywanie informacji 24 godziny na dobę;

(c) każde Państwo Członkowskie powinno być w stanie na żądanie przesłać bezzwłocznie informację o statku i towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających na burcie, odpowiednim organom innego Państwa Członkowskiego.

Artykuł 15

Zwolnienia

1. Państwa Członkowskie mogą zwalniać statki odbywające regularne rejsy na tej samej linii pomiędzy portami na ich terytorium z wymagań określonych w Artykule 13 jeśli spełnione są poniższe warunki:

(a) armator eksploatujący statki, o których mowa powyżej, posiada i uaktualnia listę statków oraz przesyła ją odpowiednim kompetentnym organom;

(b) dla każdej podróży, informacja określona w Załączniku I(3) jest dostępna kompetentnym organom na ich żądanie. Armator musi ustanowić wewnętrzny system w celu zapewnienia by na żądanie, 24 godziny na dobę, oraz bezzwłocznie wspomniana informacja mogła być przekazana kompetentnym organom drogą elektroniczną, zgodnie z Artykułem 13(4).

2. Jeśli międzynarodowa regularna podróż na tej samej linii 2) odbywa się pomiędzy dwoma lub więcej Państwami, z których przynajmniej jedno jest Państwem Członkowskim, każde z tych Państw Członkowskich może zażądać od innego Państwa Członkowskiego udzielenia zwolnienia na te podróże. Wszystkie zaangażowane Państwa Członkowskie, łącznie z zainteresowanymi Państwami brzegowymi, powinny współdziałać w przyznawaniu zwolnienia na te podróże zgodnie z warunkami określonymi w paragrafie 1.

3. Państwa Członkowskie powinny okresowo sprawdzać czy warunki określone w paragrafie 1 i 2 są spełniane. W przypadku gdy chociaż jeden z tych warunków nie jest spełniany, Państwa Członkowskie natychmiast wycofają danemu armatorowi przywilej zwolnienia.

4. Państwa Członkowskie powinny przekazywać Komisji wykaz armatorów i statków, którym przyznano zwolnienie zgodnie z niniejszym Artykułem oraz uaktualnienia tego wykazu.

TYTUŁ III

MONITOROWANIE STATKÓW NIEBEZPIECZNYCH I INTERWENCJA W PRZYPADKU WYPADKÓW I KATASTROF NA MORZU

Artykuł 16

Przekazywanie informacji dotyczącej niektórych statków

1. Statki spełniające kryteria określone poniżej powinny być uznawane za statki stanowiące potencjalne zagrożenie dla żeglugi lub bezpieczeństwa morskiego, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska:

(a) statki, które podczas podróży:

- brały udział w wypadkach lub katastrofach na morzu, o których mowa w Artykule 17, lub

- nie spełniły wymagań dotyczących przekazywania informacji i raportowania nałożonych niniejszą Dyrektywą, lub

- nie spełniły obowiązujących przepisów w systemach tras żeglugowych i VTS pozostających we właściwości Państwa Członkowskiego;

(b) statki, wobec których istnieją dowody lub przypuszczenia dokonania na wodach pod jurysdykcją Państwa Członkowskiego, zamierzonego zrzutu produktów naftowych lub innych naruszeń Konwencji MARPOL;

c) statki, którym odmówiono wejścia do portów Państw Członkowskich lub które były przedmiotem raportu lub informowania przez Państwo Członkowskie zgodnie z Załącznikiem

I-1 Dyrektywy Rady 95/21/EC z 19 czerwca 1995 w sprawie kontroli żeglugi przez Państwo portu¹.

2. Stacje brzegowe posiadające stosowną informację o statkach, o których mowa w paragrafie 1, powinny przekazywać ją zainteresowanym stacjom brzegowym w innych Państwach Członkowskich znajdujących się na planowanej trasie podróży takiego statku.

3. Państwa Członkowskie powinny zapewnić by informacja przekazywana im zgodnie z paragrafem 2 była przekazywana do właściwych władz portowych i / lub innych organów wyznaczonych przez Państwo Członkowskie. W ramach możliwości personelu, Państwa Członkowskie powinny przeprowadzić wszystkie odpowiednie inspekcje lub dokonać weryfikacji w swych portach albo z własnej inicjatywy albo na żądanie innego Państwa Członkowskiego, nie naruszając zobowiązań kontroli Państwa portu. O wynikach podjętych przez nie działań powinny powiadomić wszystkie Państwa Członkowskie.

Artykuł 17

Raportowanie o wypadkach i katastrofach na morzu

1. Nie naruszając międzynarodowego prawa oraz mając na celu zapobieganie lub łagodzenie znacznego zagrożenia bezpieczeństwa morskiego, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska, Państwa Członkowskie powinny monitorować oraz podjąć wszystkie właściwe działania w celu zapewnienia, by kapitan statku płynącego w rejonie ich poszukiwania i ratowania / wyłącznej strefy ekonomicznej lub w równoważnym rejonie, natychmiast zgłaszał stacji brzegowej odpowiedzialnej za ten rejon geograficzny:

(a) wszystkie wypadki lub incydenty mające wpływ na bezpieczeństwo statku, takie jak kolizje, wejście na mieliznę, uszkodzenia, wadliwe działanie lub awaria, zalanie lub przesunięcie ładunku, każde uszkodzenie kadłuba lub uszkodzenia elementów konstrukcyjnych statku;

(b) każdy wypadek lub przypadek, który zagraża bezpieczeństwu morskiemu, taki jak uszkodzenia, które mogą wpłynąć na zdolności manewrowe lub zdatność do żeglugi lub każde uszkodzenia wpływające na system napędowy lub urządzenia sterowe, system wytwarzania prądu, wyposażenie nawigacyjne lub środki łączności;

c) każdą sytuację narażającą na zanieczyszczenie wód lub brzegu Państwa Członkowskiego, taką jak usuwanie lub zagrożenie usuwaniem produktów zanieczyszczających do morza;

(d) każdą zauważoną plamę materiałów zanieczyszczających i dryfujące na morzu kontenery lub opakowania.

2. Informacja wysłana na podstawie paragrafu 1 powinna zawierać przynajmniej identyfikację statku, jego pozycję, port wyjścia, port przeznaczenia, adres, pod którym dostępna jest informacja o ładunkach niebezpiecznych lub zanieczyszczających przewożonych na statku, ilość osób na pokładzie, szczegóły incydentu i każdą inną informację, o której mowa w Rezolucji IMO A.851(20).

¹ Dz.U.W. L 157, 07.07.1995, str. 1. Ostatnia zmiana Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2001/106/EC (Dz.U.W. L 19, 22.01.2002, str. 17).

Artykuł 18

Działania w przypadku szczególnie złych warunków pogodowych

1. Jeśli kompetentne organy wyznaczone przez Państwa Członkowskie uznają, że w przypadku szczególnie złej pogody lub stanu morza, istnieje poważne zagrożenie zanieczyszczenia ich obszarów żeglugowych lub strefy brzegowej lub obszarów żeglugowych lub stref brzegowych innego Państwa lub jeśli zagrożone jest bezpieczeństwo życia ludzkiego:

(a) powinny, jeśli to możliwe, dokładnie powiadomić kapitana statku znajdującego się w danym rejonie portu oraz zamierzającego wejść lub wyjść z tego portu, o stanie morza i warunkach pogodowych oraz, jeśli to potrzebne i możliwe, o zagrożeniach jakie mogą one nieść dla jego / jej statku, ładunku, załogi i pasażerów;

(b) nie naruszając obowiązku niesienia pomocy statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie oraz zgodnie z Artykułem 20, mogą podjąć wszelkie inne stosowne środki, łącznie z zaleceniem lub zakazem wejścia lub wyjścia z portu na danym obszarze, wydanym dla poszczególnego statku lub statków w ogóle, do czasu gdy zostanie ustalone, że nie istnieje już ryzyko dla życia ludzkiego i / lub środowiska;

c) podejmą stosowne środki celem jak największego ograniczenia lub, jeśli to konieczne, zakazania bunkrowania statków na swych wodach terytorialnych.

2. Kapitan powinien poinformować armatora o odpowiednich środkach lub zaleceniach, o których mowa w paragrafie 1. Nie wpływają one jednak na decyzję kapitana opartej na jego / jej profesjonalnym osądzie odpowiednio do postanowień Konwencji SOLAS. W przypadku gdy decyzja podjęta przez kapitana statku nie jest zgodna ze środkami, o których mowa w paragrafie 1, informuje on / ona o przyczynach swej decyzji kompetentne organy.

3. Odpowiednie działania lub zalecenia, o których mowa w paragrafie 1 powinny być oparte na stanie morza i prognozach pogody dostarczanych przez wykwalifikowaną służbę informacji meteorologicznej uznaną przez Państwo Członkowskie.

Artykuł 19

Działania związane z wypadkami lub katastrofami na morzu

1. W przypadku wypadków lub katastrof na morzu, o których mowa w Artykule 17, Państwa Członkowskie podejmą wszelkie stosowne środki, zgodne z prawem międzynarodowym, jeśli jest to niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i osób oraz dla ochrony środowiska morskiego i lądowego.

Załączniku IV określa nie zamkniętą listę środków dostępnych Państwom Członkowskim zgodnie z niniejszym Artykułem.

2. Operator, kapitan statku i właściciel niebezpiecznych lub zanieczyszczających ładunków przewożonych na statku muszą, zgodnie z krajowym i międzynarodowym prawem, całkowicie współpracować z kompetentnymi organami krajowymi, na ich żądanie, w celu zminimalizowania konsekwencji wypadku lub katastrofy na morzu.

3. Kapitan statku, wobec którego obowiązujące są przepisy Kodeksu ISM powinien, zgodnie z tym Kodeksem, powiadomić armatora o każdym wypadku lub katastrofie, o których mowa w Artykule 17(1), które mają miejsce na morzu. Natychmiast po otrzymaniu informacji, armator powinien skontaktować się z kompetentną stacją brzegową oraz pozostać do dyspozycji w razie potrzeby.

Artykuł 20

Miejsce schronienia

Państwa Członkowskie, po skonsultowaniu z zainteresowanymi stronami, powinny określić, biorąc pod uwagę odpowiednie wytyczne IMO, plany udzielenia statkom w niebezpieczeństwie schronienia na wodach pozostających pod ich jurysdykcją. Takie plany powinny zawierać niezbędną organizację i procedury mając na uwadze ograniczenia dotyczące działań i środowiska, w celu zapewnienia by statki w niebezpieczeństwie mogły bezzwłocznie znaleźć się w miejscu schronienia wyznaczonym przez kompetentne organy. Jeśli Państwo Członkowskie uzna za konieczne i możliwe do wykonania, plany te muszą zawierać ustalenia dla wprowadzenia odpowiednich działań i dostarczenia urządzeń do asysty, ratowania i reagowania na zanieczyszczenia.

Plany udzielenia schronienia statkom w niebezpieczeństwie powinny być udostępnione na żądanie. Państwa Członkowskie do 5 lutego 2004 roku powiadomią Komisję o podjętych działaniach dla zastosowania pierwszego paragrafu.

Artykuł 21

Powiadamianie zainteresowanych stron

1. Kompetentna stacja brzegowa danego Państwa Członkowskiego, jeśli to konieczne, ogłosi informację o wypadku lub katastrofie, o której mowa w Artykule 17(1) oraz informację odnośnie każdego statku, który stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa morskiego, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska dla danego obszaru.

2. Kompetentne organy posiadające informację przekazaną zgodnie z Artykułami 13 i 17, powezmą odpowiednie przygotowania w celu dostarczenia takiej informacji w każdej chwili na żądanie kompetentnych organów innego Państwa Członkowskiego dla celów bezpieczeństwa.

3. Każde Państwo Członkowskie, którego kompetentne organy zostały powiadomione, zgodnie z niniejszą Dyrektywą lub w jakikolwiek inny sposób, o faktach, które niosą lub zwiększają ryzyko niebezpieczeństwa na danych obszarach żeglugowych lub strefach brzegowych innego Państwa Członkowskiego, podejmie odpowiednie działania w celu jak najszybszego powiadomienia o tym każdego zainteresowanego Państwa Członkowskiego oraz skonsultowania odnośnie do przewidywanych działań. Jeśli to możliwe, Państwa Członkowskie powinny współdziałać w celu ustalenia wspólnych działań.

Każde Państwo Członkowskie powinno poczynić niezbędne działania w celu pełnego wykorzystania informacji, które statki mają obowiązek przekazywać zgodnie z Artykułem 17.

DZIAŁANIA TOWARZYSZĄCE

Artykuł 22

Wyznaczenie i ogłoszenie listy kompetentnych organów

1. Każde Państwo Członkowskie powinno wyznaczyć kompetentne organy, władze portowe i stacje brzegowe, do których należy przekazywać informacje wymagane niniejszą Dyrektywą.
2. Każde Państwo Członkowskie powinno zapewnić by właściwa i regularnie uaktualniana informacja była przekazywana do przemysłu żeglugowego, zwłaszcza poprzez publikacje nautyczne, o organach i stacjach wyznaczonych zgodnie z paragrafem 1, łącznie z obszarem geograficznym ich właściwości oraz procedurami określonymi dla przekazywania informacji wymaganej niniejszą Dyrektywą.
3. Państwa Członkowskie powinny przekazywać Komisji listę organów i stacji wyznaczonych zgodnie z paragrafem 1, oraz wszelkie jej uaktualnienia.

Artykuł 23

Współpraca pomiędzy Państwami Członkowskimi i Komisją

Państwa Członkowskie i Komisja powinny współpracować w osiągnięciu następujących celów:

- (a) optymalne wykorzystanie informacji przekazywanej zgodnie z niniejszą Dyrektywą, zwłaszcza poprzez opracowanie odpowiednich połączeń teleinformatycznych pomiędzy stacjami brzegowymi i władzami portowymi w celu wymiany danych dotyczących ruchu statków, ich przewidywanego czasu przybycia (ETA) do portów i ich ładunku;
- (b) opracowanie i zwiększanie sprawności połączeń telematycznych pomiędzy stacjami brzegowymi Państw Członkowskich, w celu uzyskania dokładniejszego obrazu ruchu, ulepszając monitorowanie statków w tranzycie oraz harmonizując - i jeśli to możliwe - usprawniając raporty wymagane od statków w drodze;
- (c) rozszerzenie zasięgu i / lub uaktualnienie monitorowania ruchu statków i systemu przekazywania informacji we Wspólnocie w celu usprawnienia identyfikacji i monitorowania statków. W tym celu, Państwa Członkowskie i Komisja powinny pracować wspólnie w celu ustanowienia, jeśli jest to konieczne, obowiązkowych systemów raportowania, obowiązkowych systemów kontroli ruchu statków i odpowiednich systemów tras żeglugowych w celu przedłożenia ich do przyjęcia przez IMO;
- (d) opracowanie wspólnych planów udostępniania miejsc schronienia statkom w niebezpieczeństwie.

Artykuł 24

Poufność informacji

Państwa Członkowskie, zgodnie ze swym prawem krajowym, podejmą niezbędne działania w celu zapewnienia poufności informacji przesyłanej zgodnie z niniejszą Dyrektywą.

Artykuł 25

Nadzór nad wdrożeniem niniejszej Dyrektywy i sankcje

1. Państwa Członkowskie powinny przeprowadzać regularne inspekcje i podejmować wszelkie inne działania niezbędne do sprawdzania funkcjonowania brzegowych systemów telematycznych ustanowionych w celu spełnienia wymagań niniejszej Dyrektywy, a w szczególności ich możliwości spełniania wymagań bezzwłocznego, 24 godziny na dobę, otrzymywania lub wysyłania informacji przekazywanej zgodnie z Artykułami 13 i 15.
2. Państwa Członkowskie powinny ustalić system sankcji za naruszenie postanowień krajowych przyjętych zgodnie z niniejszą Dyrektywą oraz powinny powziąć wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia stosowania tych sankcji. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i zniechęcające.
3. Państwa Członkowskie powinny bezzwłocznie poinformować Państwo bandery i każde inne zainteresowane państwo o środkach podjętych wobec statku, który nie nosi ich bandery, zgodnie z Artykułami 16 i 19 oraz paragrafem 2 niniejszego Artykułu.
4. Jeśli przy okazji wypadku lub katastrofy na morzu, o której mowa w Artykule 19, Państwo Członkowskie dojdzie do wniosku, że armator nie był w stanie ustanowić i utrzymać połączenia ze statkiem lub z daną stacją brzegową, powiadomi o tym Państwo, które wydało Dokument zgodności ISM oraz związany z nim certyfikat zarządzania bezpieczeństwem, albo Państwo w imieniu którego dokument taki został wydany.

Jeśli uchybienia wskazują na istnienie poważnej niezgodności w funkcjonowaniu systemu zarządzania bezpieczeństwem armatora zarejestrowanego [założonego] w Państwie Członkowskim, Państwo Członkowskie, które wydało statkowi Dokument zgodności ISM lub Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem, powinno natychmiast powziąć niezbędne środki wobec tego armatora w celu wycofania Dokumentu zgodności ISM lub związanego z nim Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem.

Artykuł 26

Ocena

1. Państwa Członkowskie do 5 lutego 2007 roku złożą Komisji sprawozdanie o postępach we wdrażaniu niniejszej Dyrektywy oraz, w szczególności postanowień Artykułów 9, 10, 18, 20, 22, 23 i 25. Państwa Członkowskie muszą złożyć Komisji sprawozdanie do 31 grudnia 2009 roku w sprawie pełnego wdrożenia Dyrektywy.
2. Na podstawie sprawozdań, o których mowa w paragrafie 1, Komisja w ciągu 6 miesięcy złoży sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie w sprawie implementacji niniejszej Dyrektywy. W swym sprawozdaniu Komisja powinna ustalić czy i w jakim zakresie postanowienia niniejszej Dyrektywy wdrożonej przez Państwa Członkowskie są pomocne w zwiększeniu bezpieczeństwa i sprawności transportu morskiego oraz w zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki.
3. Komisja zbada potrzeby i wykonalność środków podjętych na poziomie Wspólnoty celem ułatwienia odzyskania lub wypłacenia odszkodowania za koszty i uszkodzenia poniesione za

udzielenie schronienia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie, łącznie z odpowiednimi wymaganiami dla ubezpieczenia i innego zabezpieczenia finansowego.

Komisja złoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie o wynikach tych badań do 5 lutego 2007 roku.

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Artykuł 27

Procedury zmian

1. Definicje zawarte w Artykule 3, odniesienia do aktów Wspólnoty i IMO oraz Załączniku mogą być zmieniane zgodnie z procedurą określoną w Artykule 28 (2) w celu ujednoczenia z prawem Wspólnoty i międzynarodowym, które zostało przyjęte, zmienione lub które weszło w życie, pod warunkiem, że zmiany te nie rozszerzą zakresu niniejszej Dyrektywy.

2. Ponadto, Załączniku I, III i IV mogą być zmienione zgodnie z procedurą określoną w Artykule 28(2) w świetle doświadczenia wynikłego ze stosowania niniejszej Dyrektywy, pod warunkiem że zmiany te nie rozszerzą zakresu niniejszej Dyrektywy.

Artykuł 28

Procedury Komitetu

1. Komisji będzie asystował [pomagał] Komitet.

2. W odniesieniu do niniejszego paragrafu, zastosowanie mają Artykuły 5 i 7 Decyzji 1999/468/EC, mając na uwadze postanowienia Artykułu 8 w niej zawartego.

Okres ustanowiony w Artykule 5(6) Decyzji 1999/468/EC zostaje określony na 3 miesiące.

3. Komitet przyjmie zasady swego postępowania.

Artykuł 29

1. Państwa Członkowskie przyjmą prawa, przepisy i postanowienia administracyjne niezbędne do zapewnienia zgodności z niniejszą Dyrektywą najpóźniej do 5 lutego 2004 roku. Niezwłocznie poinformują o tym Komisję.

Po przyjęciu przez Państwa Członkowskie tych środków, będą one zawierały odniesienia do niniejszej Dyrektywy lub będą zawierały takie odniesienia w oficjalnej publikacji. Sposoby umieszczenia takich odniesień będą określone przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie prześlą Komisji informację o postanowieniach swego prawa krajowego przyjętych w zakresie określonym niniejszą Dyrektywą.

Artykuł 30

Dyrektywa Rady 93/75/EEC traci moc z dniem 5 lutego 2004 roku.

Artykuł 31

Niniejsza Dyrektywa wejdzie w życie w dniu jej ogłoszenia w Oficjalnym Dzienniku Wspólnot Europejskich.

Artykuł 32

Niniejsza Dyrektywa jest adresowana do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, 27 czerwca 2002 roku.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

W imieniu Rady

Przewodniczący

Przewodniczący

P.COX

M.ARIAS CANETE

ZAŁĄCZNIK I

WYKAZ INFORMACJI, KTÓRE POWINNY BYĆ PRZEKAZYWANE

1. Informacja, która powinna być przekazana zgodnie z Artykułem 4 - informacja ogólna:

(a) Identyfikacja statku (nazwa, sygnał wywoławczy, numer identyfikacyjny IMO lub numer MMSI)

(b) port przeznaczenia

c) przewidywany czas przybycia (ETA) do portu przeznaczenia lub stacji pilotowej, zgodnie z wymaganiami kompetentnych organów, oraz przewidywany czas wyjścia (ETD) z portu

(d) ilość wszystkich osób na pokładzie.

2. Informacja, która powinna być przekazana zgodnie z Artykułem 12 - informacja o ładunku:

(a) Prawidłowe nazwy techniczne towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających, numery Organizacji Narodów Zjednoczonych (UN), jeśli istnieją, klasy materiałów niebezpiecznych IMO zgodnie z Kodeksem IMDG, IBC i IGC oraz, jeśli istnieje potrzeba, klasa statku niezbędna dla ładunków INF, zgodnie z Prawidłem VII/14.2, ilość tych towarów oraz w przypadku gdy są przewożone w ładunkowych jednostkach transportowych innych niż zbiorniki - ich numer identyfikacyjny

(b) adres, pod którym można uzyskać szczegółową informację o ładunku.

3. Informacja, która powinna być przekazana zgodnie z Artykułem 13:

A. Informacja ogólna

(a) Identyfikacja statku (nazwa, sygnał wywoławczy, numer identyfikacyjny IMO lub numer MMSI)

(b) port przeznaczenia

c) dla statku opuszczającego port Państwa Członkowskiego: przewidywany czas wyjścia (ETD) z portu wyjścia lub stacji pilotowej, zależnie od wymagań kompetentnych organów, oraz przewidywany czas przybycia (ETA) do portu przeznaczenia

(d) dla statku przybywającego z portu znajdującego się poza Wspólnotą oraz zmierzającego do portu w Państwie Członkowskim: przewidywany czas przybycia (ETA) do portu przeznaczenia lub stacji pilotowej, zależnie od wymagań kompetentnych organów

(e) ilość wszystkich osób na statku.

B. Informacja o ładunku

(a) Prawidłowe nazwy techniczne towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających, numery Organizacji Narodów Zjednoczonych (UN), jeśli istnieją, klasy materiałów niebezpiecznych IMO zgodnie z Kodeksem IMDG, IBC i IGC oraz, jeśli istnieje potrzeba, klasa statku określona przez Kodeks INF, ilości takich towarów oraz ich rozmieszczenie na statku oraz, w przypadku gdy są przewożone w jednostkach transportowych innych niż zbiorniki - ich numer identyfikacyjny.

(b) Potwierdzenie że na statku znajduje się lista lub manifest ładunkowy lub odpowiedni plan ładunkowy podający szczegóły przewożonych towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających oraz ich rozmieszczenie na statku

c) adres, pod którym można uzyskać szczegółową informację o ładunku.

4. Informacja, o której mowa w Artykule 5:

- A. Identyfikacja statku (nazwa, sygnał wywoławczy, numer identyfikacyjny IMO lub numer MMSI),
- B. Data i czas,
- C. lub D. pozycja wyrażona współrzędnymi geograficznymi – szerokością i długością - lub namiar rzeczywisty oraz odległość od dokładnie określonego znaku nawigacyjnego podana w milach morskich,
- E. Kurs,
- F. Prędkość,
- I. Port przeznaczenia oraz przewidywany czas przybycia,
- P. Ładunek oraz, w przypadku przewożenia ładunków niebezpiecznych, ilość i klasa IMO,
- T. Adres dla przekazywania informacji o ładunku,
- W. Ilość wszystkich osób na pokładzie,
- X. Inne informacje:
 - właściwości i szacowana ilość paliwa okrętowego dla statków przewożących powyżej 5.000 ton paliwa okrętowego,
 - status nawigacyjny.

5. Kapitan statku musi niezwłocznie powiadomić odpowiednie kompetentne organy lub władze portowe o każdej zmianie w informacji przekazywanej zgodnie z niniejszym Załącznikiem.

ZAŁĄCZNIK II

PRZEPISY ODNOSZĄCE SIĘ DO WYPOSAŻENIA STATKU

I. SYSTEM AUTOMATYCZNEJ IDENTYFIKACJI (AIS)

1. Statki zbudowane w dniu 1 lipca 2002 r. lub później

Statki pasażerskie, niezależnie od pojemności oraz wszystkie statki o pojemności brutto 300 i powyżej, zbudowane w dniu 1 lipca 2002 r. lub później, zawijające do portu Państwa Członkowskiego Wspólnoty podlegają wymaganiom wyposażenia określonym w Artykule 6.

2. Statki zbudowane przed 1 lipca 2002 r.

Statki pasażerskie niezależnie od pojemności oraz wszystkie statki o pojemności brutto 300 i powyżej zbudowane przed 1 lipca 2002 r., zawijające do portu Państwa Członkowskiego Wspólnoty, podlegają wymaganiom wyposażenia określonym w Artykule 6 zgodnie z poniższymi terminami:

- (a) statki pasażerskie: nie później niż 1 lipca 2003;
- (b) zbiornikowce: nie później niż data pierwszej inspekcji bezpieczeństwa wyposażenia przypadająca po dacie 1 lipca 2003;
- (c) statki inne niż pasażerskie lub zbiornikowce o pojemności brutto 50 000 i powyżej: nie później niż 1 lipca 2004 r.;
- (d) statki inne niż pasażerskie lub zbiornikowce o pojemności brutto 10 000 i powyżej lecz poniżej 50 000: nie później niż 1 lipca 2005 r. lub w przypadku statków odbywających podróże międzynarodowe, w terminie wcześniejszym określonym w ramach IMO;
- (e) statki inne niż pasażerskie lub zbiornikowce o pojemności brutto 3 000 i powyżej lecz poniżej 10 000: nie później niż 1 lipca 2006 r. lub w przypadku statków odbywających podróże międzynarodowe, w terminie wcześniejszym określonym w ramach IMO;
- (f) statki inne niż pasażerskie lub zbiornikowce o pojemności brutto 300 i powyżej lecz poniżej 3 000: nie później niż 1 lipca 2007 r. lub w przypadku statków odbywających podróże międzynarodowe, w terminie wcześniejszym określonym w ramach IMO.

Państwa Członkowskie mogą zwolnić od stosowania wymagań dotyczących AIS określonych w niniejszym Załączniku statki pasażerskie o pojemności brutto poniżej 300, zatrudnione w podróżach krajowych.

II. SYSTEMY REJESTRATORA DANYCH Z PODRÓŻY (SYSTEMY VDR)

1. Statki należące do niższych klas, o ile zawijają do portu Państwa Członkowskiego Wspólnoty, powinny być wyposażone w system rejestratora danych z podróży [VDR] spełniający standardy działania określone w Rezolucji IMO A.861(20) oraz standardy badań ustanowione przez Standard Nr 61996 Międzynarodowej Komisji Elektroniki (IEC):

- (a) statki pasażerskie zbudowane w dniu 1 lipca 2002 r. lub później, nie później niż 1 lipca 2002 r.;
- (b) pasażerskie statki ro-ro zbudowane przed 1 lipca 2002 r., nie później niż podczas pierwszego przeglądu w dniu 1 lipca 2002 r. lub po tej dacie;
- (c) pasażerskie statki inne niż ro-ro, zbudowane przed 1 lipca 2002 r., nie później niż 1 stycznia 2004 r.;
- (d) statki inne niż pasażerskie o pojemności brutto 3000 i powyżej, zbudowane w dniu 1 lipca 2002 r. lub po tej dacie, nie później niż 5 sierpnia 2002 r.

2. Statki należące do niższych klas oraz zbudowane przed 1 lipca 2002 r., o ile zawijają do portu Państwa Członkowskiego Wspólnoty, powinny być wyposażone w system rejestratora danych z podróży spełniający odpowiednie standardy IMO:

(a) statki towarowe o pojemności brutto 20 000 i powyżej, nie później niż do daty ustalonej przez IMO lub w przypadku braku decyzji IMO - nie później niż 1 stycznia 2007 r.;

(b) statki towarowe o pojemności brutto 3 000 i powyżej lecz poniżej 20 000, nie później niż do daty ustalonej przez IMO lub w przypadku braku decyzji IMO - nie później niż 1 stycznia 2008 r.

3. Państwa Członkowskie mogą zwolnić z wymagania wyposażenia w rejestratora danych z podróży [VDR] określonego w niniejszej Dyrektywie pasażerskie statki zatrudnione wyłącznie w podróżach krajowych na obszarach morskich innych niż rejony A o których mowa w Artykule 4 Dyrektywy Rady 98/18/EC z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie przepisów i norm bezpieczeństwa dla statków pasażerskich¹.

ZAŁĄCZNIK III

PRZEKAZY ELEKTRONICZNE

1. Państwa Członkowskie opracują i utrzymają niezbędną infrastrukturę w celu umożliwienia przekazywania, przyjmowania i przetwarzania danych w systemach przy wykorzystaniu syntaktyki XML lub Edifact, w oparciu o możliwości komunikacyjne Internetu lub X.400.

2. Komisja opracuje i utrzyma, w porozumieniu z Państwami Członkowskimi, "dokument nadzoru interfejsu" [interface control document], który będzie opisywał urządzenia systemu w kategoriach scenariusza wiadomości, funkcji wiadomości i relacji pomiędzy wiadomościami. Synchronizacja czasowa wiadomości oraz środki działania, jak również protokoły wymiany danych i parametry, powinny być szczegółowo określone. Dokument

¹ Dz.U.W. L 144, 15.05.1998, str. 1.

nadzoru interfejsu powinien również określać zawartość danych wymaganej funkcji wiadomości oraz opisywać te przekazy.

3. Niniejsze procedury oraz infrastruktura powinny uwzględniać, jeśli to możliwe, zobowiązania dotyczące raportowania i wymiany informacji wynikające z innych dyrektyw, takich jak Dyrektywa 2000/59/EC Parlamentu Europejskiego oraz Rady z 27 listopada 2000 roku dotycząca portowych urządzeń odbiorczych dla odpadów statkowych i pozostałości ładunkowych.

ZAŁĄCZNIK IV

DOŚTĘPNE ŚRODKI DO WYKORZYSTANIA PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE W PRZYPADKU ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO I OCHRONY ŚRODOWISKA (zgodnie z Artykułem 19(1))

Jeżeli po zaistnieniu wypadku lub okoliczności, które mają wpływ na statek, o których mowa w Artykule 17, kompetentne organy Państwa Członkowskiego w określonych międzynarodowym prawie ramach uznają, że koniecznym jest uniknięcie, zmniejszenie lub usunięcie poważnego lub nieuchronnego zagrożenia brzegowi lub innym sprawom, bezpieczeństwa innych statków i ich załóg oraz pasażerów lub osób na brzegu lub w celu ochrony środowiska morskiego, [organy te] mogą, między innymi:

- (a) ograniczyć ruch statku lub skierować go na określony kurs. Niniejsze wymaganie nie wpływa na odpowiedzialność kapitana za bezpieczną nawigację statku;
- (b) przekazać kapitanowi statku oficjalną notę by położył kres zagrożeniu środowiska lub bezpieczeństwa morskiego,
- c) wysłać na pokład statku zespół kontrolny, który oceni stopień ryzyka, pomoże kapitanowi naprawić sytuację oraz przekaze o tym informacje kompetentnej stacji brzegowej;
- (d) wydać kapitanowi instrukcje do przejścia do miejsca schronienia w przypadku nieuchronnie zbliżającego się niebezpieczeństwa lub zmusić statek do przyjęcia pilota lub usługi holowania.