

Czwartek, 29 marca 2007 r.

P6_TA(2007)0093

Zgodność z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery ***I

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 29 marca 2007 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (COM(2005)0586 — C6-0062/2006 — 2005/0236(COD))

(Procedura współdecyzji: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2005) 0586) ⁽¹⁾,
- uwzględniając art. 251 ust. 2 oraz art. 80 ust. 2 Traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C6-0062/2006),
- uwzględniając art. 51 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6-0058/2007),

1. zatwierdza wniosek Komisji po poprawkach;
2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem
3. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

⁽¹⁾ Dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.

P6_TC1-COD(2005)0236

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 29 marca 2007 r. w celu przyjęcia dyrektywy 2007/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

⁽¹⁾ Dz.U. C 318 z 23.12.2006, str. 195.

⁽²⁾ Dz.U. C 229 z 22.9.2006, str. 38.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 29 marca 2007 r.

Czwartek, 29 marca 2007 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Należy zawsze zapewniać bezpieczeństwo żeglugi morskiej Wspólnoty i korzystających z niej obywateli, **i operatorów oferujących usługi żeglugi morskiej** oraz dbać o ochronę środowiska naturalnego.
- (2) W odniesieniu do międzynarodowej żeglugi morskiej stworzono wyczerpujące ramy wzmocniające bezpieczeństwo na morzu i ochronę środowiska w zakresie zanieczyszczeń pochodzących ze statków przyjmując szereg konwencji, których depozytariuszem jest Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO).
- (3) Na mocy postanowień Konwencji ONZ o Prawie Morza z 1982 r. (UNCLOS) oraz konwencji, których depozytariuszem jest IMO, państwa będące stronami tych instrumentów prawnych są odpowiedzialne za publikowanie przepisów i standardów oraz podejmowanie wszystkich innych kroków, które mogą być konieczne, aby nadać tym instrumentom pełną moc prawną gwarantującą, że z punktu widzenia bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego, statek jest zdolny do działania zgodnie z przeznaczeniem i obsadzony kompetentną załogą.
- (4) **Przedstawiciele wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej należących do Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO) poparli przyjęcie konwencji ILO z 2006 r. o pracy na morzu (MLC), która konsoliduje obowiązujące instrumenty dotyczące pracowników zatrudnionych na morzu w jeden instrument prawny. Konwencja ta obejmuje także zobowiązania związane z państwem bandery i powinna zostać włączona do niniejszej dyrektywy z chwilą jej wejścia w życie.**
- (5) Z uwagi na to, że wszystkie państwa członkowskie muszą być stronami konwencji IMO oraz muszą przestrzegać określone w nich zobowiązania w zakresie statków pływających pod ich banderami, w celu zapewnienia skuteczności konwencji IMO na terenie Wspólnoty, postanowienia tych konwencji powinny zostać włączone do prawodawstwa wspólnotowego.
- (6) Te obowiązkowe przepisy należy wdrożyć łącznie z odpowiednim prawodawstwem wspólnotowym dotyczącym bezpieczeństwa statków, ich załóg, pasażerów i ładunku oraz zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków i czasu pracy marynarzy.
- (7) Kilka państw członkowskich nie zakończyło jeszcze realizacji procesu przystąpienia do konwencji IMO, takich jak SOLAS z 1988 r. i Protokoły o liniach ładunkowych, załączniki IV i VI do konwencji MARPOL lub szczególne konwencje IMO cytowane w prawodawstwie wspólnotowym. Państwa te należy zmobilizować do sfinalizowania tej procedury.
- (8) Na mocy dyrektywy 2007/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia... w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich⁽¹⁾, państwa członkowskie muszą działać zgodnie z odpowiednimi przepisami załącznika i dodatku do rezolucji IMO A.847(20) dotyczącej wytycznych w sprawie pomocy państwom bandery we wprowadzaniu instrumentów IMO w celu zapewnienia, aby ich właściwe administracje mogły w odpowiedni sposób wprowadzić w życie przepisy konwencji międzynarodowych, w szczególności w zakresie inspekcji i przeglądów statków oraz wydawania świadectw oraz świadectw zwolnienia.
- (9) Rezolucja IMO A.847(20) została uchylona rezolucją IMO A.973(24) w sprawie kodeksu zasad wprowadzania obowiązkowych instrumentów IMO, zawierającego przepisy, które państwa bandery są zobowiązane wprowadzić w życie.
- (10) Państwa członkowskie muszą skutecznie i stale wywiązywać się ze zobowiązań dotyczących państw bander, zgodnie z konwencjami IMO i z uwzględnieniem rezolucji IMO A.973(24).

⁽¹⁾ Dz.U. L ...

Czwartek, 29 marca 2007 r.

- (11) Konwencje IMO dają państwom bander prawo do zwalniania statków z konieczności stosowania podstawowych zasad dla państwa bandery określonych w konwencjach IMO i do zastosowania równoważnych przepisów oraz pozostawiają znaczną liczbę wymagań w gestii administracji. **Uznając za konieczny pewien stopień elastyczności w przyjmowaniu specjalnych środków, pozostawienie** tej możliwości całkowicie i wyłącznie do decyzji poszczególnych administracji może spowodować różnicowanie poziomu bezpieczeństwa osiąganego w różnych państwach członkowskich oraz zniekształcać konkurencję między państwami bander.
- (12) Wspólnota zobowiązała się do ustalenia zharmonizowanej interpretacji technicznych norm bezpieczeństwa dotyczących statków pasażerskich odbywających podróże międzynarodowe, określonych w art. 12 dyrektywy Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich⁽¹⁾. To samo podejście powinno obowiązywać, jeśli jest to konieczne **przyjmując dla każdego przypadku stosowne rozwiązanie i działając na wniosek zainteresowanych stron**, i bez uszczerbku dla przyjęcia zharmonizowanej interpretacji przez IMO, w stosunku do podobnych postanowień związanych z innymi typami statków, wobec których obowiązują konwencje IMO.
- (13) Administracje morskie państw członkowskich powinny mieć możliwość wykorzystywania stosownych zasobów przy wprowadzaniu zobowiązań dotyczących państwa bandery, współmiernie do wielkości i charakteru ich floty i w oparciu o stosowne wymagania IMO.
- (14) Minimalne kryteria dotyczące tych zasobów należy opracować na podstawie doświadczeń praktycznych państw członkowskich.
- (15) Obowiązkowe wprowadzanie w życie procedur zalecanych przez IMO w okólnikach MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424 z dnia 20 grudnia 2004 r. w sprawie „Transferu statków między państwami” powinno wzmocnić przepisy dotyczące zmiany bandery w konwencjach IMO oraz we wspólnotowych przepisach dotyczących bezpieczeństwa na morzu oraz zwiększyć przejrzystość w relacjach między państwami bander w interesie bezpieczeństwa na morzu.
- (16) Państwa członkowskie powinny stosować wobec statków pływających pod ich banderą zharmonizowane wymagania w zakresie certyfikacji i przeglądów dokonywanych przez państwo bandery, określone w stosownych procedurach i wytycznych zamieszczonych w załączniku do rezolucji zgromadzenia IMO A.948(23) w sprawie wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji.
- (17) Ścisła i wszechstronna oraz współmierna do rozmiaru i charakteru flot państwa członkowskiego kontrola uznanych organizacji wykonujących obowiązki państwa bandery w imieniu państwa członkowskiego powinna podnieść ogólną jakość statków pływających pod banderą państwa członkowskiego.
- (18) Spełnienie minimalnych kryteriów przez inspektorów państwa bandery powinno zapewnić jednakowe warunki działania administracjom morskim i przyczyni się do podniesienia jakości statków pływających pod banderą państwa członkowskiego.
- (19) Państwa członkowskie są zobowiązane jako państwa bandery w zakresie badania wypadków i incydentów z udziałem ich statków.
- (20) Szczególne zasady przeprowadzania dochodzeń w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego, których muszą przestrzegać państwa członkowskie są określone w dyrektywie 2007/.../WE ustanawiającej podstawowe zasady regulujące postępowanie dochodzeniowe w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywy 1999/35/WE i 2002/59/WE⁽²⁾
- (21) Obowiązkowe wdrożenie zasad bezpiecznej obsady załogowej IMO powinno przyczynić się do poniesienia jakości statków pływających pod banderą państwa członkowskiego.

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

⁽²⁾ Dz.U. L

Czwartek, 29 marca 2007 r.

- (22) Rozbudowa baz danych zawierających podstawowe informacje na temat statków pływających pod banderą państwa członkowskiego oraz statków, które zostały wypisane z rejestru państwa członkowskiego powinny poprawić przejrzystość działań floty wysokiej jakości oraz przyczynić się do lepszego monitorowania zobowiązań państw bandery oraz zapewnienia równych reguł obowiązujących administracje morskie.
- (23) Ocena i przegląd działania państw bandery oraz podejmowanie, w razie konieczności, środków korygujących powinny zagwarantować zamieszczenie wszystkich państw członkowskich na białej liście Paryskiego protokołu ustaleń (MOU) dotyczącego kontroli państwa portu.
- (24) Państwa członkowskie zobowiązały się do wykazania swojej zgodności z przepisami obowiązkowych instrumentów IMO zgodnie z rezolucją A.974(24) w sprawie ram i procedur dla dobrowolnego systemu audytu państw członkowskich przez IMO, przyjętą przez zgromadzenie IMO w dniu 1 grudnia 2005 r.
- (25) Dobrowolny system audytu państw członkowskich przez IMO jest zgodny ze standardowym podejściem do zarządzania jakością, obejmującego zasady, kryteria, obszary kontroli, proces i procedury kontrolne, które mogą być stosowane w celu ustalenia, w jakim zakresie państwa członkowskie wdrażają zobowiązania i egzekwują zakres odpowiedzialności państwa bandery, określone w obowiązkowych konwencjach IMO, których są stronami. Z tego względu proces audytu mógłby zostać już wprowadzony do wspólnotowego prawa o bezpieczeństwie na morzu.
- (26) Certyfikacja jakościowa procedur administracyjnych zgodnie z ISO lub równoważnymi normami powinna dodatkowo zagwarantować jednakowe reguły obowiązujące wszystkie administracje morskie.
- (27) W celu zapewnienia jednakowych reguł obowiązujących właścicieli statków pływających pod banderą państwa członkowskiego oraz właścicieli statków pływających pod innymi banderami, należy doprowadzić do współdziałania między państwami bandery, które zobowiązują się do obowiązkowego stosowania Kodeksu zasad wprowadzania obowiązkowych instrumentów IMO, przyjętego przez IMO w rezolucji zgromadzenia ogólnego A.973(24) w listopadzie z dnia 1 grudnia 2005 r. oraz, które wyrażają zgodę na poddanie się audytowi zgodnie z postanowieniami rezolucji IMO A.974(24).
- (28) Komisja **na warunkach, o których mowa w rezolucjach IMO A.973(24) i A.974(24)**, powinna popierać powstanie protokołu porozumienia państw bander, aby doprowadzić do ścisłego współdziałania pomiędzy nimi i stworzyć system zachęcający do rejestracji statków w rejestrach państw członkowskich. **Dopuszczenie krajów trzecich, gwarantujących odpowiedni system jakości i kontroli, do zawarcia porozumień ze Wspólnotą Europejską tak, aby mogły one korzystać z prestiżu standardów wspólnotowych i z prostszych formalności administracyjnych, może przyczynić się, z chwilą włączenia się rejestrów krajowych i morskich władz administracyjnych w światową konkurencję, do zwiększenia ogólnego poziomu zgodności z konwencjami IMO i wyeliminowania międzynarodowego dumpingu.**
- (29) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) powołana na mocy rozporządzenia (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾ powinna zapewnić niezbędne wsparcie w celu wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy.
- (30) Środki konieczne do wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽²⁾.
- (31) W związku z tym, iż państwa członkowskie nie mogą w zadowalający sposób spełnić celów działań, które mają być podjęte, tj. wprowadzić i zastosować stosowne środki w zakresie polityki transportu morskiego, które to cele można ze względu na skalę działania, w lepszym stopniu zrealizować na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości w rozumieniu art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną we wspomnianym artykule, zakres niniejszej dyrektywy nie wykracza poza to, co jest niezbędne dla osiągnięcia tych celów.

(¹) Dz.U. L 208 z 5.8.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1891/2006, (Dz.U. L 394 z 30.12.2006, str. 1).

(²) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

Czwartek, 29 marca 2007 r.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot dyrektywy

1. Celem niniejszej dyrektywy jest:
 - a) zagwarantowanie skutecznego i spójnego spełniania obowiązków państwa bandery przez państwa członkowskie zgodnie z konwencjami IMO **i właściwymi instrumentami IMO**;
 - b) zwiększenie bezpieczeństwa i zapobieganie zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków, które pływają pod banderą państwa **członkowskiego**;
 - c) zapewnienie mechanizmu zharmonizowanej interpretacji środków określonych w konwencjach IMO, o których zastosowaniu decydują umawiające się *strony* tych konwencji.
2. Niniejsza dyrektywa obowiązuje bez uszczerbku dla prawodawstwa morskiego Wspólnoty, wymienionego w art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾ oraz dla przepisów dyrektywy Rady 1999/63/WE⁽²⁾.

Artykuł 2

Definicje

1. Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:
 - a) „Konwencje IMO” oznaczają aktualne wersje następujących konwencji wraz z Protokołami i zmianami do nich oraz związane z nimi wiążące kodeksy przyjęte w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO):
 - (i) Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS 74);
 - (ii) Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych z 1966 r. (LL 66);
 - (iii) Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r. (Tonnage 69);
 - (iv) Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (*Marpol*);
 - (v) Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (STCW 1978);
 - (vi) Konwencja o międzynarodowych przepisach w sprawie zapobiegania zderzeniom na morzu z 1972 r. (COLREG 72);
 - (vii) **Kodeks bezpiecznego postępowania na statkach przewożących pokładowe ładunki drewna z 1991**;
 - (viii) **Kodeks bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych (Kodeks BC) z 1965 r.**
 - b) „Szczególne konwencje IMO” oznaczają Protokół z Torremolinos z 1993 r. dotyczący Międzynarodowej konwencji z Torremolinos z 1977 r. o Bezpieczeństwie statków rybackich oraz Międzynarodową konwencję z 2001 r. o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach;
 - c) „Kodeks państwa bandery (FSC)” oznacza część 1 i 2 „Kodeksu zasad wprowadzania obowiązkowych instrumentów IMO” przyjętych przez IMO w rezolucji A.973(24);
 - d) „Statki” oznaczają statki i jednostki, które podlegają przepisom jednej lub wielu konwencji IMO;
 - e) „Administracja” oznacza właściwe władze morskie Państwa Członkowskiego, pod którego banderą statek lub jednostka ma prawo pływać;

⁽¹⁾ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 93/2007 (Dz.U. L 22 z 31.1.2007, str. 12).

⁽²⁾ Dz.U. L 167 z 2.7.1999, str. 33.

Czwartek, 29 marca 2007 r.

- f) „Wykwalifikowany inspektor państwa bandery” oznacza pracownika sektora publicznego lub inną osobę, upoważnioną przez właściwe władze Państwa Członkowskiego do przeprowadzania przeglądów i inspekcji w zakresie świadectw i spełniającą kryteria kwalifikacji i niezależności określone w załączniku II;
- g) „Uznana organizacja” oznacza organizację uznaną zgodnie z dyrektywą 2007/.../WE [w sprawie wspólnych reguł i standardów dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich];
- h) „Świadectwa” oznaczają wszystkie ustawowe poświadczenia związane z konwencjami IMO.

2. Zgodnie z procedurą *regulacyjną* określoną w art. 18 ust. 2, mogą zostać przyjęte środki w celu zmiany definicji podanych w ust. 1 pkt. (a), (b) i (c) w świetle nowych konwencji lub postanowień.

Artykuł 3

Wdrażanie międzynarodowych ram

1. Państwa członkowskie staną się stroną konwencji IMO i szczególnych konwencji IMO. Jednak obowiązek ten dotyczy wyłącznie konwencji w wersji obowiązującej w dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy.
2. Państwa członkowskie, które w dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy nie są jeszcze stroną wszystkich konwencji IMO oraz szczególnych konwencji IMO, rozpoczynają procedurę ratyfikacji lub przystąpienia do danych konwencji zgodnie ze swoim prawem krajowym. Państwa te powiadamiają Komisję w ciągu 90 dni od wejścia w życie niniejszej dyrektywy o przewidywanym terminie złożenia przez nie Sekretarzowi Generalnemu Międzynarodowej Organizacji Morskiej instrumentu ratyfikacyjnego lub akcesyjnego do tych konwencji.
3. Każde państwo członkowskie jednoznacznie przydziela w ramach swojej administracji zadania związane z opracowaniem i rozwojem polityki wdrażania zobowiązań państwa bandery w ramach konwencji IMO i gwarantuje, że jego administracja we właściwy sposób przyczyni się do wydania prawodawstwa krajowego i zapewni pomoc w jego wdrażaniu i wprowadzaniu w życie.
4. **W szczególności, w** zakresie żeglugi międzynarodowej państwa członkowskie stosują w całości obowiązkowe postanowienia dotyczące państwa bandery określone w konwencjach IMO, zgodnie z warunkami i w odniesieniu do statków, których dotyczą te konwencje, uwzględniając należycie przepisy Kodeksu państwa bandery (FSC) zawarte w załączniku I do niniejszej dyrektywy.
5. Państwa członkowskie stale ulepszają adekwatność środków, jakie stosują w celu wdrożenia konwencji IMO. Następuje to w drodze rygorystycznego i skutecznego stosowania i egzekwowania prawodawstwa krajowego, w zakresie, w jakim jest to stosowne oraz ciągłego monitorowania zgodności.
6. Zgodnie z procedurą określoną w art. 18 ust. 2 istnieje możliwość przyjęcia – **zarówno z inicjatywy Komisji, jak i na wniosek jednej czy kilku władz lub też zainteresowanych użytkowników** – środków w celu:
 - a) rozwoju zharmonizowanych procedur stosowania wyłączeń i równoważników stosowanych zgodnie z konwencjami IMO;
 - b) opracowania zharmonizowanej interpretacji kwestii pozostawionych w konwencjach IMO do decyzji administracji;
 - c) **ujednoczenia** interpretacji i **stosowania** przepisów określonych w konwencjach.

Czwartek, 29 marca 2007 r.

Artykuł 4

Zasoby i procesy stosowane w celu administrowania wymaganiami w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom

1. Każde państwo członkowskie gwarantuje swoim administracjom dostęp do stosownych zasobów, wspólnych do wielkości i charakteru jego floty. Zasoby te:
 - a) zapewniają zgodność z wymogami konwencji IMO **i szczególnych konwencji, jak również kodeksem państwa bandery i właściwymi instrumentami IMO;**
 - b) gwarantują przeprowadzanie, **w stosunku do wszystkich statków pływających pod ich banderą,** dochodzeń w sprawie wypadków oraz **podjęcie odpowiednich i terminowych środków zaradczych stwierdzonym niezgodnościom;**
 - c) zapewnią opracowanie, udokumentowanie i dostarczenie wytycznych w zakresie tych wymagań, które **państwa jako strony konwencji uznają** za zadowalające, zawartych w odpowiednich konwencjach IMO;
 - d) obejmują stosowną liczbę pracowników zajmujących się wprowadzaniem i egzekwowaniem krajowych przepisów wprowadzających w życie konwencje IMO, łącznie z **wykwalifikowanymi inspektorami państwa bandery przeprowadzającymi** dochodzenia, **audyty, inspekcje** i przeglądy;
 - e) obejmują odpowiednią liczbę wykwalifikowanego personelu państwa bandery w celu rozpatrzenia przypadków zatrzymania przez państwo portu statków pływających pod banderą danego państwa członkowskiego; oraz
 - f) obejmują odpowiednią liczbę wykwalifikowanego personelu państwa bandery w celu rozpatrzenia przypadków zakwestionowania przez państwo portu ważności świadectwa lub potwierdzenia lub kompetencji osób posiadających świadectwa lub poświadczenia wydane przez władze danego państwa członkowskiego.
2. Każde państwo członkowskie zapewnia szkolenie **inspektorów państwa bandery oraz nadzór nad inspektorami i kontrolerami** państwa bandery, **a w przypadku nieprzewidzianych zdarzeń, jak również nieprawidłowości, państwa wybrzeża, a także nadzór nad działaniami uznanych organizacji, które zostały upoważnione przez dane państwo zgodnie z art. 7.**
3. Każde państwo członkowskie rozwija lub utrzymuje zdolność kontroli, **zatwierdzania i dopuszczania projektów w zakresie** konstrukcji i **wyposażenia statków oraz** podejmowania decyzji technicznych wspólnych do rozmiaru i charakteru jego floty.
4. Minimalne wymagania w zakresie wykonania obowiązków, o których mowa w ust. 1 i 2 ustala się zgodnie z procedurą *regulacyjną* opisaną w art. 18 ust. 2.

Artykuł 5

Rejestracja statku pod banderą państwa członkowskiego

1. Przed rejestracją statku, dane państwo członkowskie sprawdza tożsamość statku, w tym numer identyfikacyjny IMO statku, jeśli tam gdzie to stosowne, oraz inne rejestry statku w celu ustalenia, czy jednostka nie pływa pod banderami kilku państw jednocześnie. Konieczne jest uzyskanie dowodu potwierdzającego, że statek został usunięty z rejestru państwa, pod którego banderą uprzednio pływał lub, że uzyskano z rejestru tego państwa zgodę na transfer statku.
2. **Jako niezbędny warunek dokonania** pierwszej rejestracji statku, dane państwo członkowskie **upewni się co do** zgodności tego statku z międzynarodowymi przepisami i standardami **oraz zapewni, że potwierdzają to posiadane przez państwo dokumenty.** W razie konieczności, **lecz każdorazowo w przypadku nie nowo wybudowanego statku,** kontaktuje się w tym celu z poprzednim państwem bandery **i zwraca się o przekazanie niezbędnych dokumentów i danych.**

Czwartek, 29 marca 2007 r.

3. *Jeżeli państwo członkowskie zwróci się o to do innego państwa członkowskiego, poprzednie państwo bandery jest zobowiązane przekazać odnośne dokumenty i dane zgodnie z rozporządzeniem (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 789/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie transferu statków towarowych i pasażerskich z jednego rejestru do drugiego wewnątrz Wspólnoty⁽¹⁾.*

4. Jeśli inne państwo bandery wystąpi o informacje o statku, który został wypisany z rejestru państwa członkowskiego, to państwo członkowskie niezwłocznie przedstawi temu państwu bandery szczegółowe informacje na temat niezgodności i nieprzestrzegania wymaganych przez nie terminów oraz inne informacje dotyczące bezpieczeństwa.

5. Przepisy ust. 1, 2 i 4 stosuje się bez uszczerbku dla art. 4 rozporządzenia (WE) nr 789/2004.

Artykuł 6

Zapewnianie bezpieczeństwa statku pływającego pod banderą państwa członkowskiego

1. Państwa członkowskie podejmują wszelkie konieczne środki w celu zapewnienia zgodności z międzynarodowymi regulacjami i standardami przez statki uprawnione do pływania pod ich banderą. Środki te obejmują w szczególności:

- a) zakaz żeglowania dla statków do czasu aż takie statki będą mogły wypłynąć na morze zgodnie z wymaganiami międzynarodowych reguł i standardów;
- b) okresowe inspekcje statków w celu sprawdzenia rzeczywistego stanu statku oraz tego, czy stan załogi statku odpowiada opisom zawartym w świadectwach przechowywanych na pokładzie statku;
- c) zapewnienie, aby w trakcie okresowej inspekcji, o której mowa w pkt. (b) inspektor sprawdził, **w odpowiedni sposób i przy użyciu koniecznych środków**, czy marynarze pełniący służbę na statkach znają swoje obowiązki i organizację, sprzęt i instalacje zamontowane na statku oraz obowiązujące na nim procedury;
- d) zagwarantowanie, że cała załoga statku w sytuacjach awaryjnych **dysponuje możliwościami i środkami koniecznymi, aby skutecznie koordynować** swoje działania oraz wykonuje funkcje niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa i zapobieżenia zanieczyszczeniom lub ograniczenia ich skutków;
- e) uwzględnienie, w krajowych przepisach i standardach, odpowiednio surowych kar zniechęcających do naruszania międzynarodowych zasad i norm przez statki;
- f) wszczynanie postępowania, po przeprowadzeniu dochodzenia, wobec statków, które dopuściły się naruszenia międzynarodowych przepisów i standardów, niezależnie od miejsca w którym nastąpiło naruszenie;
- g) uwzględnienie w krajowych przepisach i standardach odpowiednio surowych kar zniechęcających do naruszania międzynarodowych zasad i norm przez osoby posiadające świadectwa lub poświadczenia wydane przez władze tych państw;
- h) wszczynanie postępowania, po przeprowadzeniu dochodzenia, wobec osób posiadających świadectwa lub poświadczenia, które dopuściły się naruszenia międzynarodowych reguł i standardów, niezależnie od miejsca w którym nastąpiło naruszenie.

2. Państwa członkowskie, zgodnie z *dyrektywą 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków⁽²⁾*, opracowują i wdrażają stosowny program kontroli i monitoringu *statków pływających pod ich banderą* umożliwiający szybkie *dostarczenie- również poprzez wspólnotowy system wymiany danych SafeSeaNet – wyczerpujących informacji i wyjaśnień, o które zwracają się państwa portu* lub państwa nadbrzeżne *w przypadku zaistnienia wypadku lub niezgodności.*

3. Państwa członkowskie lub uznane organizacje działające w ich imieniu wydają lub zatwierdzają świadectwa statku dopiero po stwierdzeniu, że statek ten spełnia wszystkie właściwe wymagania.

⁽¹⁾ Dz.U. L 138 z 30.4.2004, str. 19.

⁽²⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, str. 10.

Czwartek, 29 marca 2007 r.

4. Państwa członkowskie wystawiają międzynarodowe świadectwo kompetencji lub potwierdzenie wyłącznie osobom, które spełniają wszystkie mające zastosowanie wymagania.
5. Państwa członkowskie zapewniają przeglądy swoich statków zgodnie z odpowiednimi procedurami i wytycznymi w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji w brzmieniu załączonym do rezolucji zgromadzenia IMO A.948(23), w wersji aktualnej.
6. W przypadku zatrzymania w państwie portu statku pływającego pod banderą państwa członkowskiego, państwo bandery podejmuje działania zgodnie z wytycznymi określonymi w załączniku III.
7. Treść załącznika III może ulegać zmianie zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 18 ust. 2 w celu poprawienia wytycznych w świetle doświadczenia zdobytego w trakcie wdrażania istniejących ustaleń.

Artykuł 7

Przekazanie uprawnień do realizacji zadań ustawowych

1. Bez uszczerbku dla dyrektywy 94/57/WE lub dyrektywy 2007/.../WE [w sprawie wspólnych reguł i standardów dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich], państwa członkowskie polegające w kwestii **inspekcji i certyfikacji** swoich statków na uznanych organizacjach rozwijają lub utrzymują zdolność stałego monitorowania i **kontrolowania** procesu przeglądów i certyfikacji realizowanego przez uznane organizacje działające w ich imieniu, współmiernie do wielkości i charakteru ich floty.

Państwa członkowskie zapewniają bezpośrednie internetowe łącze komunikacyjne między administracją a uznаныmi organizacjami i gwarantują, że osoby biorące udział w monitorowaniu uznanych organizacji posiadają dobrą znajomość zasad tych organizacji oraz państwa bandery i mogą prowadzić skuteczny terenowy nadzór tych organizacji.

2. Państwa członkowskie, których dotyczą przepisy ust. 1 **przewidują możliwość przeprowadzenia dodatkowych dochodzeń na statkach pływających** pod ich banderą, w celu sprawdzenia, czy statki te spełniają wymagania konwencji IMO i przepisów krajowych.

3. **Dodatkowe dochodzenia**, o których mowa w ust. 2, **są wymagane maksymalnie co 12 miesięcy** dla statków, które:

- a) znajdują się w rejestrze państwa członkowskiego **krócej niż 2 lata; oraz**
- b) w czasie **ostatnich 12 miesięcy były w określonej porze zatrzymane** zgodnie z **dyrektywą 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⁽¹⁾ lub z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/.../WE [w sprawie kontroli państwa portu].

4. Po wejściu w życie szczegółowych zasad dokonywania przeglądów przyjętych na mocy art. 5 ust. 2 dyrektywy 2007/.../WE [w sprawie kontroli państwa portu], **dodatkowe dochodzenie**, o którym mowa w ust. 2 i 3, nie jest **jednak konieczne** dla statków, którym przypisano profil niskiego ryzyka na mocy tej dyrektywy podczas jej ostatniego przeglądu.

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

Czwartek, 29 marca 2007 r.

5. Ponadto państwa członkowskie, których dotyczy przepisy ust. 1:
- wydają swoim uznanym organizacjom szczegółowe instrukcje dotyczące działań, które podejmuje się w przypadku stwierdzenia, że stan statku w przypadku jego wypłynięcia na morze stanowiłby zagrożenie dla jednostki lub osób znajdujących się na pokładzie lub, że statek stanowi zagrożenie dla środowiska morskiego; oraz
 - zapewniają swoim uznanym organizacjom wszystkie instrumenty prawa krajowego oraz ich interpretacje konieczne do wykonania postanowień konwencji IMO lub ustalają, w których punktach normy administracji wykraczają poza ramy wymagań konwencji.
6. **Wytyczne niezbędne do ustanowienia procedur dochodzeń i systemów kontroli w odniesieniu do dodatkowych dochodzeń** oraz minimalnych kryteriów dla inspektorów i kontrolerów **prowadzących** dodatkowe **dochodzenia** ustala się zgodnie z procedurą regulacyjną określoną w art. 18 ust. 2.

Artykuł 8

Inspektorzy państwa bandery

- Państwa członkowskie określają i dokumentują obowiązki, uprawnienia i wzajemne relacje personelu państwa bandery, który wykonuje i kontroluje prace związane z bezpieczeństwem i zapobieganiem zanieczyszczeniom lub wpływające na nie oraz kieruje takimi pracami.
- Państwa członkowskie gwarantują zgodność z minimalnymi kryteriami określonymi w załączniku II osób odpowiedzialnych za wykonywanie przeglądów, inspekcji i audytów na statkach oraz w towarzystwach żeglugowych.
- Państwa członkowskie gwarantują, że personel, poza personelem określonym w ust. 2, biorący udział w realizacji zobowiązań państwa bandery posiada stosowne wykształcenie, wyszkolenie współmierne do zadań, do których wykonywania jest uprawniony oraz że jest odpowiednio nadzorowany.
- Państwa członkowskie zapewniają, **odpowiednimi metodami i za pomocną niezbędnymi środkami**, wdrożenie udokumentowanego systemu **stałego doskonalenia kwalifikacji** personelu, **o którym mowa w ust. 1 do 3** oraz stałej aktualizacji jego wiedzy w zakresie zadań, **które zostały mu powierzone lub**, do których wykonywania jest uprawniony.
- Państwo bandery wydaje dokumenty tożsamości **poświadczające władzę administracyjną, która przekazała uprawnienia zarówno** inspektorom wykonującym w jego imieniu prace na pokładzie **lub pod pokładem** statków, **jak również, w razie konieczności, personelowi, o którym mowa w ust. 3.**
- Załącznik II może zostać zmodyfikowany zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 18, ust. 2 w celu udoskonalenia wytycznych w świetle zdobytego doświadczenia w ramach wdrażania istniejących przepisów.**
- Minimalne wymagania w zakresie wykonywania obowiązków dla personelu, o którym mowa w ust. 3 mogą zostać ustanowione zgodnie z procedurą regulacyjną określoną w art. 18 ust. 2.

Artykuł 9

Dochodzenia prowadzone przez państwo bandery

Państwa członkowskie przeprowadzają dochodzenie w sprawie wypadku morskiego lub incydentu związanego z zanieczyszczeniem morza przez statek pływający pod ich banderą **wywiązując się z odpowiedzialności i zobowiązań przewidzianych w Kodeksie postępowania odnośnie przeprowadzenia dochodzeń dotyczących wypadków i zdarzeń na morzu, przyjętym przez IMO w formie rezolucji A.849(20) załączonej do rezolucji A.884(21) zgromadzenia IMO, w jej zmienionej wersji.** Takie dochodzenia w sprawie wypadków są wykonywane przez odpowiednio wykwalifikowanych kontrolerów, kompetentnych w sprawach dotyczących katastrof **i udostępniane w tym celu przez państwa członkowskie**, niezależnie od miejsca, w którym nastąpił wypadek lub incydent.

Czwartek, 29 marca 2007 r.

Artykuł 10

Bezpieczna obsada załogowa

Państwa członkowskie zapewniają obsadzenie statków pływających pod ich banderą załogą, która jest odpowiednia z punktu widzenia bezpieczeństwa życia na morzu oraz przestrzegają zasad bezpiecznej obsady załogowej określonych w Rezolucji Zgromadzenia IMO A.890(21) w sprawie zasad zapewniania bezpiecznej obsady załogowej, w wersji aktualnej, z uwzględnieniem stosownych wytycznych załączonych do tej rezolucji.

Artykuł 11

Środki towarzyszące

1. Państwa członkowskie tworzą lub utrzymują bazę danych swojej floty, która zawiera podstawowe informacje techniczne dotyczące każdego statku oraz informacje wymienione w ust. 2, lub zapewniają bezpośredni dostęp do bazy danych zawierającej podobne informacje. Państwa członkowskie udzielają Komisji prawa dostępu **lub współdzielenia dostępu, w razie konieczności**, do baz danych **ich statków, z możliwością udostępniania** oraz wymiany danych z nimi.

2. W bazie danych **każdego państwa członkowskiego** znajdują się następujące informacje:

a) **indywidualne dane o każdym zarejestrowanym statku:**

- i) dane statku (nazwa, numer IMO, itp.); **data wpisu do rejestru oraz, w odpowiednim przypadku, usunięcia z rejestru;**
- ii) dane identyfikacyjne uznanych organizacji uczestniczących w certyfikacji i klasyfikacji statku **według instrukcji państwa bandery;**
- iii) daty i wyniki (**niezgodności: Nie lub Tak, opis, reparacje przeprowadzone lub w trakcie, zatrzymanie: Nie lub Tak, oraz czas trwania**) przeprowadzonych przeglądów, w tym przeglądów dodatkowych i uzupełniających, jeśli były wykonane, oraz audytów **przeprowadzonych zarówno bezpośrednio przez państwo bandery, jak i przez upoważnione do tego przez to państwo uznane organizacje;**
- iv) dane identyfikacyjne organu, który dokonał inspekcji statku zgodnie z przepisami dotyczącymi kontroli państwa portu oraz daty inspekcji;
- v) wyniki inspekcji przeprowadzonej przez kontrolę państwa portu (**niezgodności: Nie lub Tak, reparaacja przeprowadzona lub w trakcie; zatrzymanie Nie lub Tak, oraz czas trwania**);
- vi) informacje dotyczące wypadków;
- vii) informacje w sprawie naruszenia postanowień **konwencji IMO, a zwłaszcza konwencji MARPOL** i przepisów dyrektywy 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa⁽¹⁾;

b) **ogólne dane dotyczące wszystkich zarejestrowanych przez nie statków:**

- i) **lista i dane identyfikacyjne statków, które w ciągu ostatnich 12 miesięcy zostały wypisane z rejestru, przy czym podczas tego okresu zostają zachowane wszystkie informacje zebrane w bazie danych w czasie, gdy statki te znajdowały się w rejestrze,**
- ii) **liczba przeglądów rocznych wszelkiego rodzaju, podzielonych według sposobu wykonania, jakie zostały przeprowadzone przez państwo bandery lub w jego imieniu.**

3. Informacje wymienione w ust. 2 mogą ulegać zmianom zgodnie z procedurą regulacyjną określoną w art. 18. ust. 2 w wyniku rozwoju nowych baz danych.

Zharmonizowany format dostarczania danych może zostać ustalony zgodnie z procedurą regulacyjną określoną w art. 18. ust. 2.

4. **Dane określone w ust. 2 są w całości i bezzwłocznie przekazywane nowemu państwu bandery, w przypadku, gdy statek zostaje usunięty z rejestru w związku z przeniesieniem do innego rejestru.**

⁽¹⁾ Dz.U. L 255 z 30.9.2005, str. 11.

Czwartek, 29 marca 2007 r.

Artykuł 12

Ocena i przegląd działań państw bandery

1. Państwa członkowskie co roku oceniają swoje działania związane z przepisami niniejszej dyrektywy.
2. Środki do oceny działania państw bandery obejmują, między innymi, odsetek statków zatrzymanych przez kontrolę państwa portu, wyniki inspekcji przeprowadzanych przez państwo bandery, statystyki wypadków, procesy informacyjne i komunikacyjne, roczne statystyki strat, z wyłączeniem strat całkowitych konstruktywnych oraz pozostałe właściwe wskaźniki wyników działalności w celu ustalenia czy załoga, zasoby i procedury administracyjne są wystarczające do wypełnienia zobowiązań państwa bandery.
3. Określa się wspólną metodologię oceny działania państwa bandery zgodnie z procedurą *regulacyjną* określoną w art. 18 ust. 2.
4. Państwa członkowskie, które w dniu 1 lipca jakiegokolwiek roku kalendarzowego są wpisane na czarną lub szarą listę publikowaną w sprawozdaniu rocznym Paryskiego Protokołu Ustaleń (MOU) dotyczącego kontroli państwa portu, dostarczają Komisji do dnia 1 września tego samego roku wyczerpujące sprawozdanie w sprawie niewywiązywania się ze zobowiązań państwa bandery. W sprawozdaniu określa się i analizuje podstawowe przyczyny niewywiązywania się ze zobowiązań oraz wymienia kategorie statków, które przyczyniły się do takiego stanu. Sprawozdanie zawiera także plan działań naprawczych, łącznie z przeglądami uzupełniającymi, jeśli są konieczne, który zostanie wdrożony najszybciej, jak będzie to możliwe.

Artykuł 13

Proces audytu państwa bandery

1. Każde państwo członkowskie gwarantuje przeprowadzenie niezależnego audytu jego zgodności z przepisami niniejszej dyrektywy w ciągu trzech lat od jej wejścia w życie, a następnie w regularnych odstępach czasu.
2. Ramy i procedury audytu, o których mowa w ust. 1 ustala się zgodnie z procedurą *regulacyjną* określoną w art. 18. ust. 2.

Jednakże dopuszczalne jest uznanie audytów przeprowadzonych zgodnie z postanowieniami rezolucji IMO A.974(24) za audyt, o którym mowa w ust. 1, o ile warunki określone w ust. 3 zostaną spełnione. Takie dopuszczenie nie wyklucza dodatkowych inspekcji wykonywanych przez Komisję lub na jej żądanie w celu sprawdzenia zgodności z prawodawstwem morskim Wspólnoty.

3. Państwa członkowskie zapewniają:
 - a) zgodność z przepisami niniejszej dyrektywy zostanie również poddana audytowi;
 - b) umożliwienie Komisji udziału w procesie audytu IMO, w charakterze obserwatora;
 - c) bezzwłocznego udostępnienia Komisji sprawozdania oraz informacji na temat podjętych działań.
4. Zgodnie z procedurą *regulacyjną* określoną w art. 18. ust. 2 ustala się:
 - a) harmonogram wykonywania audytów, o których mowa w ust. 1;
 - b) warunki przedstawienia wyników audytu do wiadomości publicznej.
5. W razie konieczności, **Komisja we współpracy z państwami członkowskimi** przygotowuje zalecenia w zakresie środków i **przedstawia propozycje** poprawy **procedur i wyników** systemu audytu IMO, w **przypadku**, o którym mowa w ust. 2.

Czwartek, 29 marca 2007 r.

Artykuł 14

Certyfikacja jakości

1. Każde Państwo Członkowskie opracowuje, wdraża i utrzymuje system zarządzania jakością przeznaczony dla swej administracji. Taki system zarządzania jakością jest certyfikowany jako zgodny z normami ISO 9001:2000 lub równoważnymi normami spełniającymi co najmniej wszystkie aspekty normy ISO 9001:2000, i podlega kontroli zgodnie z wytycznymi normy ISO 19011:2002 lub równoważnej normie, spełniającej wszystkie aspekty ISO 19011:2002. W zakresie wspomnianych norm równoważnych obowiązują przepisy dyrektywy 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾.
2. System zarządzania jakością zostanie opracowany w ciągu trzech lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.
3. System zarządzania jakością zostanie certyfikowany w ciągu trzech lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.
4. Odesłania w ust. 1 do norm ISO mogą być aktualizowane zgodnie z procedurą *regulacyjną* określoną w art. 18. ust. 2.

Artykuł 15

Porozumienia o współpracy

Przed końcem [2007] r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wykonalności realizacji Protokołu Ustaleń *między Wspólnotą Europejską, państwami członkowskimi i krajami trzecimi* w sprawie obowiązków kontrolnych państw bandery, mającego na celu zapewnienie równych *warunków konkurencji państw bandery z krajami trzecimi*, które zobowiązały się do obowiązkowego wprowadzenia Kodeksu zasad wprowadzenia obowiązkowych instrumentów IMO przyjętego przez IMO w drodze rezolucji A.973(24) i wyraziły zgodę na poddanie się audytowi zgodnie z postanowieniami rezolucji IMO A.974(24).

Artykuł 16

Przesyłanie informacji i komunikatów

1. Każde państwo członkowskie przekazuje IMO i Komisji informacje wymagane postanowieniami konwencji IMO.
2. Każdego roku państwa członkowskie powiadamiają Komisję o:
 - a) liczbie inspekcji i audytów, które przeprowadziły jako państwa bandery;
 - b) zasobach przydzielonych na zadania, o których mowa w art. 4 ust. 1 i art. 4 ust. 2 oraz w art. 7 ust. 1;
 - c) środkach przyjętych zgodnie z art. 6 do 11, art. 12 ust. 1 oraz art. 15.
3. Zharmonizowany wzór formularza sprawozdania z wykonania obowiązków, o których mowa w ust. 2, może zostać ustanowiony zgodnie z procedurą *regulacyjną* określoną w art. 18 ust. 2.
4. Po otrzymaniu *informacji* od Państw Członkowskich Komisja przygotowuje skonsolidowane sprawozdanie dotyczące wykonania niniejszej dyrektywy. Sprawozdanie zostaje skierowane do Parlamentu Europejskiego i Rady.

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

Czwartek, 29 marca 2007 r.

Artykuł 17

Zmiany

Oprócz zmian, o których mowa w art. 2 ust. 2, art. 6 ust. 7 oraz art. 11 ust. 3, zmiany do niniejszej dyrektywy mogą być wprowadzane zgodnie z procedurą regulacyjną określoną w art. 18 ust. 2 w celu uwzględnienia nowych przepisów dotyczących państw bandery oraz zobowiązań zaciągniętych na szczeblu międzynarodowym, w szczególności wobec IMO i ILO.

Zmiany do konwencji IMO oraz Kodeksu zasad wprowadzenia obowiązkowych instrumentów IMO można wykluczyć z zakresu niniejszej dyrektywy, zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

Artykuł 18

Komitet

1. Komisję wspomaga Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) ustanowiony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

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

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

Artykuł 19

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą najpóźniej do dnia [...]. Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji teksty tych przepisów wraz z tabelą korelacji między tymi przepisami a przepisami niniejszej dyrektywy.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy im w momencie ich oficjalnej publikacji. Metody dokonywania takiego odesłania określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

Artykuł 20

Wejście w życie

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

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący