

Czwartek, 29 marca 2007 r.

P6_TA(2007)0094

Odpowiedzialność cywilna i gwarancje finansowe armatorów *I**

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 29 marca 2007 r w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów (COM(2005)0593 — C6-0039/2006 — 2005/0242(COD))

(Procedura współdecyzji: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2005) 0593) ⁽¹⁾,
- uwzględniając art. 251 ust. 2 oraz art. 80 ust. 2 Traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C6-0039/2006),
- uwzględniając art. 51 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Prawnej (A6-0055/2007),

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)0242

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 odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów

(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) Jednym z elementów wspólnotowej polityki w zakresie transportu morskiego jest polepszenie jakości handlowej floty morskiej poprzez nałożenie większej odpowiedzialności na wszystkie podmioty gospodarcze.
- (2) **Ochrona europejskich wybrzeży i obywateli europejskich przed wszelkiego rodzaju szkodami ekologicznymi powstałymi w wyniku wypadków statków należy do bezwzględnych priorytetów UE.**
- (3) **Ochrona wybrzeży europejskich obejmuje dwa aspekty: zapobieganie wypadkom poprzez zagwarantowanie, że tylko bezpieczne statki mogą pływać po morzach, oraz wprowadzenie odpowiednich mechanizmów pozwalających ofiarom na otrzymanie w jak najkrótszym czasie odszkodowania w pełni współmiernego do szkody spowodowanej wypadkiem.**
- (4) Na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2005/35/WE z 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa⁽¹⁾, uzupełnionej decyzją ramową Rady 2005/667/WSiSW z 12 lipca 2005 r. w sprawie wzmocnienia uregulowań prawnokarnych w celu egzekwowania przepisów dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków⁽²⁾, przyjęto już środki mające charakter odstraszcający.
- (5) **Systemy międzynarodowe dotyczące odpowiedzialności cywilnej wobec osób trzecich i odszkodowań na rzecz tych osób za szkody związane z transportem morskim powinny zostać wdrożone i udoskonalone** w sposób gwarantujący, że podmioty uczestniczące w łańcuchu transportu morskiego zapewnią przewóz **towarów** wyłącznie przy użyciu **statków** zachowujących najwyższe standardy, **zapewniający sprawiedliwe odszkodowania dla ofiar niebędących uczestnikami łańcucha transportu morskiego i skłaniający operatorów i ich pracowników do wzmoczonej czujności i większego profesjonalizmu.**
- (6) Właściwym jest, aby protokół z 1996 r. do Konwencji z 1976 r. w sprawie ograniczenia odpowiedzialności w zakresie roszczeń morskich (dalej zwany „konwencją z 1996 r.”) został ratyfikowany przez wszystkie państwa członkowskie i jak największą liczbę państw trzecich.
- (7) **Właściwym jest również, aby Międzynarodowa konwencja z 1996 r. w sprawie odpowiedzialności i rekompensaty za szkody związane z transportem drogą morską substancji niebezpiecznych i szkodliwych (Konwencja SNS), Międzynarodowa konwencja z 2001 r. o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniami olejami bunkrowymi (Konwencja o olejach bunkrowych) oraz konwencja o usuwaniu wraków z 2007 r. zostały ratyfikowane przez wszystkie państwa członkowskie i przez dużą liczbę państw trzecich.**
- (8) Aby zagwarantować pełne i jednolite stosowanie konwencji z 1996 r. w Unii Europejskiej, należy włączyć tę konwencję do prawa wspólnotowego. Wspólnotowy system odpowiedzialności cywilnej powinien umożliwiać armatorom ograniczenie spoczywającej na nich odpowiedzialności do pułapów ustalonych w tej konwencji i zgodnie z jej postanowieniami.
- (9) **Ograniczenie odpowiedzialności wynikające z konwencji z 1996 r. nie powinno mieć zastosowania do ofiar nieuczestniczących w czynności w zakresie transportu morskiego, gdyż armator w takim przypadku nie wykazał się należnym profesjonalizmem i powinien mieć świadomość szkodliwych skutków swojego działania lub zaniechania.**
- (10) Obowiązek gwarancji finansowych powinien zapewnić lepszą ochronę ofiar. Zmierza on również do wykluczenia statków, które nie spełniają odpowiednich norm i pozwala na wprowadzenie konkurencji wśród podmiotów gospodarczych. Obowiązek ten jest niezbędnym uzupełnieniem konwencji z 1996 r. W rezolucji A.898(21) Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) zaleciła państwom wprowadzenie obowiązku gwarancji finansowych. Poziom ubezpieczenia powinien umożliwiać rozwiązywanie sytuacji, w których pułapy ustalone konwencją z 1996 r. nie są wystarczające, lecz nie powinny powodować niewspółmiernych obciążeń dla sektora.

⁽¹⁾ Dz.U. L 255 z 30.9.2005, str. 11.

⁽²⁾ Dz.U. L 255 z 30.9.2005, str. 164.

Czwartek, 29 marca 2007 r.

- (11) W oparciu o rezolucję IMO A.930(22) należy podjąć szczególne środki w celu ochrony marynarzy w przypadkach pozostawienia ich przez armatora.
- (12) Ustanowienie zaświadczeń potwierdzających istnienie gwarancji finansowych jest kluczowym elementem niniejszej dyrektywy, podobnie jak zgłoszenie tego typu zaświadczeń i ich wzajemne uznawanie w państwach członkowskich oraz dostępność do gwarancji finansowych dla ofiar starających się o odszkodowanie.
- (13) Europejska agencja ds. bezpieczeństwa na morzu utworzona na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1406/2002 ⁽¹⁾ powinna dostarczyć niezbędnej pomocy w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy, **przede wszystkim w sposób pozwalający na uniknięcie sprzeczności w przepisach różnych państw członkowskich.**
- (14) Środki niezbędne dla wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z 28 czerwca 1999 r. ustanawiająca warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽²⁾.
- (15) W związku z tym, że cel planowanych działań, a mianowicie wprowadzenie zharmonizowanych zasad dotyczących odpowiedzialności i gwarancji finansowych armatorów dla podniesienia jakości transportu morskiego, nie może być osiągnięty w wystarczający sposób przez państwa członkowskie, a ze względu na skalę i skutki, może zostać osiągnięty w lepszy sposób na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza dyrektywa określa zasady stosujące się do pewnych aspektów obowiązków podmiotów gospodarczych uczestniczących w łańcuchu transportu morskiego w zakresie odpowiedzialności cywilnej i ustanawia odpowiednie zabezpieczenia finansowe dla marynarzy w przypadkach pozostawienia ich przez armatora.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

- 1) „statek” oznacza jednostkę pływającą jakiegokolwiek typu, niezależnie od bandery, używaną w środowisku morskim i obejmuje też wodoloty, poduszkiowce, statki podwodne oraz urządzenia pływające;
- 2) „armator” oznacza właściciela statku albo jakąkolwiek inną organizację lub osobę taką jak zarządca, agent lub czarterujący statek, której armator powierzył odpowiedzialność za eksploatację statku i które, przez przejęcie odpowiedzialności, wyraziły zgodę na przejęcie wszelkich wynikających z tego obowiązków i zobowiązań;
- 3) „odpowiedzialność cywilna” **dla celów konwencji z 1996 r.** oznacza odpowiedzialność, **zgodnie z którą osoba trzecia poszkodowana w wyniku realizacji transportu morskiego jest uprawniona do dochodzenia** roszczeń z zastrzeżeniem ograniczeń zgodnie z art. 2 **tej konwencji**, z wyjątkiem wierzytelności objętych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr.../2007 [w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerów morzem i wodami śródlądowymi w razie wypadku];

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

Czwartek, 29 marca 2007 r.

- 4) **„rażące niedbalstwo” oznacza postawę wskazującą na wyjątkowy brak należytej staranności i uwagi oraz wynikający z niej brak poszanowania dla reguł, które w zasadzie powinny być jasne dla każdego w danej sytuacji;**
- 5) 5) „gwarancja finansowa” oznacza każdą gwarancję finansową, taką jak ubezpieczenie czy poręczenie udzielone przez bank lub podobną instytucję finansową;
- 6) 6) „konwencja z 1996 r.” oznacza ujednolicony tekst konwencji z 1976 r. o ograniczeniu odpowiedzialności w dziedzinie wierzytelności w transporcie morskim, przyjęty pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej, zmodyfikowany przez protokół z 1996 r. **i przytoczony w załączniku I;**
- 7) **„konwencja o olejach bunkrowych” oznacza Międzynarodową konwencję z 2001 r. o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniami olejami bunkrowymi;**
- 8) **„konwencja SNS” oznacza międzynarodową konwencję z 1996 r. w sprawie odpowiedzialności i odszkodowań za szkody związane z transportem drogą morską substancji niebezpiecznych i szkodliwych;**
- 9) 9) „rezolucja A.930(22) IMO” oznacza rezolucję Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej i Zarządu Międzynarodowego Biura Pracy „Wytyczne w sprawie zapewnienia zabezpieczenia finansowego marynarzom w przypadkach pozostawienia ich przez armatora”, **przytoczoną w załączniku II.**

Artykuł 3

Zakres

1. Niniejszą dyrektywę, z **wyjątkiem art. 4 i 5**, stosuje się:
- a) do obszarów morskich znajdujących się pod jurysdykcją państw członkowskich, **zgodnie z prawem międzynarodowym;**
- b) **do** statków o pojemności brutto równej lub większej od 300 ton, z wyjątkiem systemu odpowiedzialności przewidzianego w art. 6 mającego zastosowanie do wszystkich statków.
2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do okrętów wojennych, pomocniczych okrętów wojennych lub innych okrętów będących w posiadaniu państwa lub eksploatowanych bądź używanych do niehandlowych usług publicznych.
3. Niniejsza dyrektywa nie narusza wdrażania w żadnym z państw członkowskich konwencji o olejach bunkrowych, konwencji SNS oraz Międzynarodowej konwencji z 1992 r. o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami.

Artykuł 4

Odpowiedzialność cywilna za szkody spowodowane zanieczyszczeniami olejami bunkrowymi

Państwa członkowskie staną się możliwie jak najszybciej, a w każdym razie przed upływem daty określonej w art. 18 ust. 1 niniejszej dyrektywy, umawiającymi się stronami konwencji o olejach bunkrowych.

Artykuł 5

Szkody spowodowane przewozem morzem substancji niebezpiecznych i szkodliwych

Państwa członkowskie staną się stronami konwencji SNS jak najszybciej, a w każdym razie przed upływem daty określonej w art. 18 ust. 1 niniejszej dyrektywy.

Czwartek, 29 marca 2007 r.

Artykuł 6

System odpowiedzialności

1. Państwa członkowskie stają się stronami konwencji z 1996 r. jak najszybciej, a w każdym razie przed upływem daty wskazanej w art. 18 ust. 1 niniejszej dyrektywy. **Państwa członkowskie, które nadal są stronami konwencji z 1976 r. w sprawie ograniczenia odpowiedzialności w dziedzinie wierztytelności w transporcie morskim muszą ją wypowiedzieć.**
2. Państwa członkowskie określają system odpowiedzialności cywilnej armatorów i zapewniają uregulowanie prawa armatorów do ograniczonej odpowiedzialności zgodnie ze wszystkimi postanowieniami konwencji z 1996 r.
3. **Do celów stosowania art. 4 konwencji z 1996 r., o świadomości prawdopodobieństwa spowodowania szkody przez osobę odpowiedzialną można w każdym przypadku wywnioskować z charakteru i samych okoliczności jej osobistego działania lub zaniechania tej osoby popełnionego w wyniku nieostrożności.**
4. Zgodnie z art. 15 konwencji z 1996 r. państwa członkowskie gwarantują, że art. 4 tej konwencji dotyczący uchylenia pułapu odpowiedzialności nie stosuje się do statków pływających pod banderą państwa, które nie jest stroną tej konwencji. W takich przypadkach system odpowiedzialności cywilnej wprowadzony przez państwa członkowskie zgodnie z niniejszą dyrektywą stanowi, że armator traci prawo do ograniczenia odpowiedzialności, jeśli udowodniono, że szkoda jest wynikiem jego osobistego działania lub zaniechania, popełnionego z zamiarem wyrządzenia takiej szkody, lub rażącego niedbalstwa.

Artykuł 7

Gwarancja finansowa od odpowiedzialności cywilnej

Każde państwo członkowskie podejmuje konieczne środki mające na celu ustanowienie przez każdego z armatorów podnoszących banderę danego państwa gwarancji finansowej od odpowiedzialności cywilnej. Wysokość takiej gwarancji nie może być niższa od podwojonego pułapu ustalonego na podstawie konwencji z 1996 r.

Każde państwo członkowskie podejmuje konieczne środki mające na celu ustanowienie przez każdego z armatorów podnoszących banderę państwa trzeciego, zgodnie z wymogami akapitu pierwszego, gwarancji finansowej, od chwili, kiedy statek tego armatora wpływa do wyłącznej strefy ekonomicznej danego państwa lub do analogicznej strefy. Gwarancja taka musi być ważna co najmniej przez trzy miesiące począwszy od daty, od której jest wymagana.

Artykuł 8

Gwarancje finansowe w przypadkach pozostawienia marynarzy przez armatora

Każde państwo członkowskie podejmuje konieczne środki w celu zapewnienia, że każdy z armatorów podnoszących banderę danego państwa dysponuje gwarancją finansową stanowiącą zabezpieczenie dla zatrudnionych bądź pracujących na pokładzie marynarzy w przypadku pozostawienia ich przez armatora, zgodnie z rezolucją IMO A.930(22) i gwarantującej pokrycie kosztów zakwaterowania, pomocy lekarskiej i repatriacji.

Każde państwo członkowskie podejmuje konieczne środki mające na celu ustanowienie przez każdego z armatorów podnoszących banderę państwa trzeciego, zgodnie z wymogami akapitu pierwszego, gwarancji finansowej, od chwili, kiedy statek tego armatora wpływa do portu lub do terminalu pływającego znajdującego się pod jurysdykcją danego państwa członkowskiego, lub też zarzuca kotwicę na obszarze pod jurysdykcją tego państwa.

Państwa członkowskie dbają o dostępność systemu gwarancji finansowych w przypadkach pozostawienia marynarzy przez armatora, zgodnie z rezolucją IMO A.930(22).

Czwartek, 29 marca 2007 r.

Artykuł 9

Zaświadczenie o gwarancji finansowej

1. Posiadanie oraz ważność gwarancji finansowych wymienionych w art. 7 i 8 są potwierdzane jednym lub kilkoma zaświadczeniami, zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy i według wzoru zamieszczonego w załączniku III.

2. Zaświadczenia te wydawane są przez właściwe organy państw członkowskich, po zweryfikowaniu przez te organy, że armator spełnia wymogi określone w niniejszej dyrektywie. **Przy wydawaniu zaświadczeń właściwe organy biorą również pod uwagę, czy podmiot udzielający gwarancji prowadzi przedsiębiorstwo w UE.**

Dla statku zarejestrowanego w państwie członkowskim zaświadczenia są wydawane lub zatwierdzane przez właściwy organ państwa, w którym statek jest zarejestrowany.

Dla statku zarejestrowanego w państwie trzecim zaświadczenia mogą być wydawane lub zatwierdzane przez właściwy organ każdego z państw członkowskich.

3. Warunki wydawania i ważności zaświadczeń, a zwłaszcza kryteria i procedury ich przyznawania, jak również środki dotyczące podmiotów udzielających gwarancji finansowych określone są zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 17 ust. 2.

4. Zaświadczenia są zgodne ze wzorem znajdującym się w załączniku III i zawierają następujące informacje:

- a) nazwa statku i port macierzysty;
- b) nazwa i adres głównej siedziby armatora;
- c) rodzaj gwarancji;
- d) nazwa i adres głównej siedziby ubezpieczyciela lub innej osoby udzielającej gwarancji lub, w szczególnych przypadkach, adres siedziby, w której ustanowiono ubezpieczenie lub gwarancję;
- e) okres ważności zaświadczenia, który nie może być dłuższy od okresu ubezpieczenia lub gwarancji.

5. Zaświadczenia wydawane są w urzędowym języku lub w urzędowych językach państwa wydającego zaświadczenie. Jeśli używanym językiem nie jest język angielski lub francuski, zaświadczenie zawiera tłumaczenie na jeden z tych języków.

Artykuł 10

Zgłoszenie zaświadczenia o gwarancji finansowej

1. Zaświadczenie znajduje się na pokładzie statku, a kopia zostaje złożona w organie prowadzącym rejestr statków lub, jeśli statek nie jest zarejestrowany w państwie członkowskim, w organie państwa, które wydało lub zatwierdziło zaświadczenie. **Dany organ przekazuje kopię dokumentacji urzędowi wspólnotowemu przewidzianemu w art. 15 w celu jej włączenia do rejestru.**

2. Podmiot eksploatujący statek, agent lub kapitan wpływając do wyłącznej strefy ekonomicznej lub analogicznej strefy państwa członkowskiego w przypadkach określonych w art. 7 zgłasza organom danego państwa członkowskiego posiadanie na pokładzie zaświadczenia o gwarancji finansowej, zgodnie z wymogami załącznika IV.

Czwartek, 29 marca 2007 r.

3. Podmiot eksploatujący statek, agent lub kapitan statku zmierzającego do portu lub do terminalu pływającego znajdującego się pod jurysdykcją państwa członkowskiego lub przed rzuceniem kotwicy w obszarze będącym pod jurysdykcją państwa członkowskiego w przypadkach określonych w art. 8 zgłasza organom danego państwa członkowskiego posiadanie na pokładzie zaświadczenia o gwarancji finansowej, zgodnie z przepisami załącznika IV.

4. Właściwe organy państw członkowskich korzystają ze wspólnotowej platformy wymiany informacji o statkach SafeSeaNet dla wymiany informacji określonych w ust. 1.

Artykuł 11

Kary

Państwa członkowskie nadzorują przestrzeganie zasad wyrażonych w niniejszej dyrektywie i ustanawiają sankcje za naruszenie tych zasad. Sankcje te są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Artykuł 12

Wzajemne uznawanie w państwach członkowskich zaświadczeń o gwarancjach finansowych

Każde państwo członkowskie uznaje zaświadczenia wydane lub zatwierdzone na podstawie art. 9 przez inne państwo członkowskie do wszystkich celów określonych w niniejszej dyrektywie i traktuje je na równi z zaświadczeniami wydanymi lub zatwierdzonymi przez siebie, nawet w przypadku statku niezarejestrowanego w państwie członkowskim.

Państwo członkowskie może w każdej chwili zwrócić się o konsultację do państwa, które wydało lub zatwierdziło zaświadczenie, jeśli uzna, że ubezpieczyciel lub gwarant wymieniony w zaświadczeniu nie jest w stanie spełnić wymagań nałożonych przez niniejszą dyrektywę.

Artykuł 13

Bezpośrednie działania przeciwko udzielającym gwarancji finansowych od odpowiedzialności cywilnej

Każdy wniosek w sprawie odszkodowania za szkody wyrządzone przez statek może zostać skierowany bezpośrednio do udzielającego gwarancji finansowej na pokrycie odpowiedzialności cywilnej armatora.

Udzielający gwarancji finansowej może wykorzystać środki obrony, do których miałby prawo odwołać się sam armator, z wyjątkiem środków związanych z upadłością lub postępowaniem likwidacyjnym armatora.

Udzielający gwarancji finansowej może również powołać się na fakt, że szkody są wynikiem umyślnej winy armatora. Nie może on jednak powołać się na żaden środek obrony, który mógłby wykorzystać w procesie wytoczonym przeciw niemu samemu przez armatora.

Udzielający gwarancji finansowej może w każdym przypadku zażądać włączenia armatora do procedury.

Artykuł 14

Fundusz solidarności na pokrycie szkód spowodowanych przez statki nie posiadające gwarancji finansowej

Fundusz solidarności ustanowiony zostaje w celu wypłacania odszkodowań stronom trzecim, będącym osobami fizycznymi lub prawnymi, które poniosły szkodę spowodowaną przez statki, które pomimo obowiązku ustanowionego w niniejszej dyrektywie pływały po wodach terytorialnych Unii Europejskiej bez posiadania zaświadczenia o gwarancji finansowej.

Wysokość środków przeznaczonych na ten fundusz oraz zasady jego działania określone są zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 17 ust. 2.

Czwartek, 29 marca 2007 r.

Artykuł 15**Urząd wspólnotowy**

Ustanawia się urząd wspólnotowy odpowiedzialny za prowadzenie pełnego rejestru wydanych zaświadczeń o gwarancji, jego kontrolę i aktualizację jego ważności oraz weryfikację istnienia gwarancji finansowych zarejestrowanych przez państwa trzecie.

Artykuł 16

Sprawozdania

Pięć lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy państwa członkowskie składają Komisji sprawozdania dotyczące doświadczeń zdobytych przy jej stosowaniu. **Sprawozdania te zawierają w szczególności ocenę procedur certyfikacji i wydawania zaświadczeń przez państwa członkowskie oraz możliwości całkowitego lub częściowego ich przekazania urzędowi wspólnotowemu, o którym mowa w art. 15.** Na tej podstawie Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wnioski o zmianę niniejszej dyrektywy uznane przez Komisję za istotne.

Artykuł 17

Komitet

1. Komisja współpracuje z Komitetem ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) utworzonym na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2099/2002⁽¹⁾.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE z uwzględnieniem przepisów art. 8 tej decyzji.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji nr 1999/468/WE wynosi trzy miesiące.

Artykuł 18

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia ...^(*). Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji między tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odesłania określany jest przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w obszarze objętym niniejszą dyrektywą.

⁽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).

^(*) Osiemnaście miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Czwartek, 29 marca 2007 r.

Artykuł 19

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie w [...] dniu po jej publikacji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Artykuł 20

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

**KONWENCJA Z 1976 R. W SPRAWIE OGRANICZENIA ODPOWIEDZIALNOŚCI W ZAKRESIE
ROSZCZEŃ MORSKICH ZMODYFIKOWANA PRZEZ PROTOKÓŁ Z 1996 R.**

(Tekst konwencji zostanie dodany wówczas gdy stanie się on dostępny we wszystkich językach urzędowych)

ZAŁĄCZNIK II

**REZOLUCJA ZGROMADZENIA MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI MORSKIEJ I ZARZĄDU
MIĘDZYNARODOWEGO BIURA PRACY, „WYTYCZNE W SPRAWIE ZAPEWNIENIA ZABEZPIECZENIA
FINANSOWEGO MARYNARZOM W PRZYPADKACH POZOSTAWIENIA ICH PRZEZ
ARMATORA” (REZOLUCJA A.930(22) IMO)**

(Tekst rezolucji zostanie dodany wówczas gdy stanie się on dostępny we wszystkich językach urzędowych)
