

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

ZAŁĄCZNIK II

ZASTRZEŻENIE IMO 2006

P6_TA(2007)0149

Kontrola państwa portu *I**

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej kontroli państwa portu (przekształcenie) (COM(2005)0588 — C6-0028/2006 — 2005/0238(COD))

(Procedura współdecyzji: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2005) 0588) ⁽¹⁾,
- uwzględniając art. 251 ust. 2 oraz art. 80 ust. 2 Traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C6-0028/2006),
- uwzględniając art. 51 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Prawnej (A6-0081/2007),

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)0238

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 25 kwietnia 2007 r. w celu przyjęcia dyrektywy 2007/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie kontroli państwa portu (przekształcenie)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

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

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁽¹⁾

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 w sprawie kontroli państwa portu nad żeglugą morską⁽³⁾ została kilkakrotnie zasadniczo zmieniona. Z uwagi na to, że mają zostać wprowadzone dalsze zmiany, dyrektywę należy znówelizować dla jej większej przejrzystości.
- (2) Wspólnota wyraża głęboką troskę z powodu katastrof morskich oraz zanieczyszczenia mórz i wybrzeży Państw Członkowskich.
- (3) Wspólnota wyraża równą troskę z powodu warunków życia i pracy na pokładach statków.
- (4) Można skutecznie podnieść poziom bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na statku poprzez radykalne zmniejszenie liczby statków nieodpowiadających międzynarodowym normom, poruszających się po wodach **Wspólnoty, przez** skrupulatne przestrzeganie międzynarodowych konwencji, kodeksów i rezolucji.
- (5) **W tym celu Wspólnota Europejska domaga się szybkiej ratyfikacji Konwencji o pracy na morzu (MLC) z 2006 r. Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP), której przepis 5.2.1. odnosi się do zakresu odpowiedzialności państwa portu.**
- (6) 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 niektóre państwa bandery poważnie zaniedbują obowiązek wprowadzania i stosowania międzynarodowych norm. Odtąd nadzorowanie zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na statku powinno być zapewniane również przez państwo portu, **przy założeniu, że inspekcje dokonywane przez państwo portu nie są ekspertyzą, wyniki inspekcji nie mają rangi orzeczenia o zdolności do żeglugi, a kontrola przeprowadzona przez państwo portu nie zwalnia państw bandery z odpowiedzialności.**
- (7) Ujednolicone podejście do efektywnego wprowadzenia międzynarodowych norm przez Państwa Członkowskie w stosunku do statków żeglujących na wodach, które pozostają pod ich jurysdykcją, i korzystających z ich portów pozwoli uniknąć zakłóceń konkurencji.
- (8) Przemysł żeglugowy jest narażony na akty terroryzmu. Państwa Członkowskie powinny skutecznie wdrażać środki z zakresu ochrony transportu oraz aktywnie monitorować zgodność z zasadami dotyczącymi ochrony poprzez przeprowadzanie kontroli ochrony.
- (9) Należy skorzystać z doświadczeń zdobytych podczas funkcjonowania Paryskiego protokołu ustaleń w sprawie kontroli państwa portu podpisanego w Paryżu 26 stycznia 1982 r. (*Paryski protokół ustaleń*).
- (10) Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA) ustanowiona rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r.⁽⁴⁾ powinna zapewnić wsparcie konieczne dla jednolitego i skutecznego wprowadzenia w życie systemu kontroli państwa portu. EMSA powinna w szczególności przyczynić się do opracowania jednolitego wspólnotowego systemu kwalifikacji i szkolenia inspektorów przeprowadzających kontrolę państwa **portu**.

⁽¹⁾ Dz.U. C 229 z 22.9.2006, str. 38.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

- (11) **Efektywny** system kontroli państwa portu **powinien mieć** na celu zagwarantowanie, że wszystkie statki wpływające do portów w Unii Europejskiej są regularnie poddawane **inspekcji**. **Inspekcje** powinny skupiać się na statkach, które nie spełniają norm, podczas gdy statki o odpowiednim standardzie, czyli te, które pomyślnie przechodziły wcześniejsze inspekcje lub które pływają pod banderą państwa spełniającego wymagania systemu audytu państw członkowskich Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), powinny być nagradzane przez rzadsze poddawanie inspekcjom. Nowe ustalenia dotyczące inspekcji powinny zostać włączone do wspólnotowego systemu kontroli *przeprowadzanej przez państwo portu*, gdy tylko zostaną określone różne jego aspekty, oraz opierać się na systemie podziału inspekcji między państwami członkowskimi tak, aby każde państwo członkowskie wносиło sprawiedliwy wkład w osiągnięcie wspólnotowego celu, jakim jest całościowy system inspekcji. **Państwa członkowskie ponadto powinny dokonać naboru wymaganej ilości pracowników, w tym wykwalifikowanych inspektorów, i ich zaangażować z uwzględnieniem wielkości i charakteru ruchu żeglugo-wego w każdym z portów.**
- (12) **System inspekcji ustanowiony w niniejszej dyrektywie powinien uwzględniać prace przeprowadzone w ramach Paryskiego protokołu ustaleń. Ponieważ wszelkie zmiany wynikające z Paryskiego protokołu ustaleń powinny zostać zaakceptowane na szczeblu Wspólnoty zanim będą obowiązywać w Unii Europejskiej, należałoby ustanowić ścisłą koordynację między prawodawstwem wspólnotowym a Paryskim protokołem ustaleń w celu osiągnięcia jednolitego systemu inspekcji.**
- (13) Zasady i procedury kontroli w państwie portu, łącznie z kryteriami dotyczącymi zatrzymania statku, powinny zostać ujednoczone dla zapewnienia jednakowej skuteczności we wszystkich portach, co pozwoliłoby również gwałtownie zmniejszyć selektywne korzystanie z niektórych portów w celu uniknięcia sieci ścisłej kontroli.
- (14) Niektóre kategorie statków po osiągnięciu pewnego wieku stanowią poważne zagrożenie wypadkowe lub zagrożenie związane z zanieczyszczeniem środowiska i powinny być poddawane rozszerzonej inspekcji. Konieczne jest bliższe ustalenie zasad takich rozszerzonych inspekcji.
- (15) **Zgodnie z systemem inspekcji ustanowionym niniejszą dyrektywą odstęp między okresowymi inspekcjami statków zależy od ich profilu ryzyka, uzależnionego od pewnych ogólnych i historycznych parametrów. Dla statków o profilu wysokiego ryzyka odstęp między inspekcjami nie powinien przekraczać sześciu miesięcy.**
- (16) Niektóre statki stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu oraz dla środowiska morskiego ze względu na swój zły stan, banderę i historię. Dlatego powinno się im odmawiać dostępu do portów **i kotwicowisk znajdujących się na terenie Wspólnoty**, chyba że zostanie wykazane, iż mogą poruszać się bezpiecznie po wodach terytorialnych Wspólnoty. Powinny zostać ustanowione wytyczne określające procedury stosowane w przypadku nałożenia takiego zakazu dostępu oraz znoszenia zakazu. W celu zapewnienia przejrzystości, wykaz statków, którym odmówiono dostępu do portów **i kotwicowisk znajdujących się na terenie Wspólnoty** powinien zostać opublikowany.
- (17) W celu zmniejszenia obciążenia niektórych administracji oraz przedsiębiorstw, związanego z powtarzającymi się inspekcjami, przegląd przeprowadzony na promie typu ro-ro lub na szybkim statku pasażerskim na mocy dyrektywy Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich⁽¹⁾, którego wyniki zadawałają państwo przyjmujące, powinien być uważany za rozszerzoną inspekcję w systemie kontroli państwa portu.
- (18) Niezgodności z przepisami określonymi w stosownych konwencjach muszą być usunięte. Statki, które powinny podjąć działania naprawcze, w przypadkach gdzie odnotowany brak zgodności stwarza wyraźne zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska, powinny być zatrzymane do czasu usunięcia uchybień.
- (19) Należy wprowadzić prawo do odwołania od decyzji o zatrzymaniu, podejmowanych przez właściwe organy, w celu zapobiegania nieuzasadnionym decyzjom, które mogłyby spowodować bezpodstawne zatrzymanie i opóźnienia.
- (20) Organy i inspektorzy zaangażowani w działania kontrolne państwa portu nie powinny znajdować się w konflikcie interesów z portem inspekcji lub poddawanymi kontroli statkami, ani nie powinny między nimi istnieć inne interesy związane z tą działalnością. Inspektorzy powinni być odpowiednio wykwalifikowani i szkoleni tak, aby utrzymywali i podnosili swój poziom kompetencji w zakresie przeprowadzania inspekcji. Państwa Członkowskie powinny współpracować przy opracowywaniu i rozpowszechnianiu jednolitego wspólnotowego systemu kwalifikacji i szkolenia inspektorów.

⁽¹⁾ Dz.U. L 138 z 1.6.1999, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2002/84/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 53).

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

- (21) Piloci i władze portowe powinny uzyskać możliwość udostępniania użytecznych informacji dotyczących **nieprawidłowości** odnotowanych na statkach.
- (22) Skargi **osób mających potwierdzony uzasadniony interes, a** dotyczące warunków życia i pracy na statku powinny być badane. **Priorytetowo traktowane powinny być skargi złożone na statku.** Każda osoba składająca skargę powinna zostać poinformowana o działaniach podjętych w następstwie złożenia skargi.
- (23) Współpraca między właściwymi organami Państw Członkowskich oraz innymi organami i 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.
- (24) Ponieważ baza danych z inspekcji jest istotną częścią kontroli państwa portu, Państwa Członkowskie powinny zapewnić jej aktualizowanie w świetle wymagań Wspólnoty.
- (25) Publikowanie informacji dotyczących statków oraz ich armatorów lub przedsiębiorstw żeglugowych, niespełniających międzynarodowych norm bezpieczeństwa, zdrowia i ochrony środowiska morskiego, może być skutecznym środkiem odstraszającym dysponentów ładunku od korzystania z takich statków oraz bodźcem dla ich właścicieli do podejmowania działań naprawczych
- (26) Wszystkie koszty inspekcji statków, w wyniku których ujawniono podstawy do zatrzymania statku, oraz koszty poniesione podczas zniesienia nakazu odmowy dostępu powinny być ponoszone przez właściciela lub armatora statku.
- (27) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾. **Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, środki te należy przyjąć zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.**
- (28) **W szczególności, aby nie nakładać nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych na państwa członkowskie nieposiadające portów morskich, reguła de minimis powinna umożliwić im uchylene przepisów niniejszej dyrektywy. Środki wdrażające tę zasadę powinny zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą.**
- (29) Ponieważ cel działań, które mają zostać podjęte, a mianowicie zmniejszenie liczby statków nieodpowiadających międzynarodowym normom poruszających się po wodach Wspólnoty poprzez poprawę wspólnotowego systemu inspekcji statków, nie może być w wystarczający sposób osiągnięty przez Państwa Członkowskie i może zostać, ze względu na jego skalę i efekty, lepiej osiągnięty na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjmować środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wychodzi poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (30) Obowiązek dokonania transpozycji niniejszej dyrektywy do prawa krajowego powinien ograniczać się do tych przepisów, które stanowią zasadniczą zmianę w stosunku do poprzedniej dyrektywy. Obowiązek dokonania transpozycji przepisów, które nie zostały zmienione, wynika z poprzedniej dyrektywy.
- (31) Niniejsza dyrektywa nie powinna mieć wpływu na zobowiązania Państw Członkowskich dotyczące terminów transpozycji dyrektyw określonych w części B załącznika XV.
- (32) **Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽²⁾, państwa członkowskie powinny opracowywać dla swoich własnych celów i w interesie Wspólnoty własne tabele odzwierciedlające korelację pomiędzy niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, a także powinny je podać do wiadomości publicznej.**

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, str. 1.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel

Celem niniejszej dyrektywy jest radykalne zmniejszenie liczby statków nieodpowiadających międzynarodowym normom, poruszających się po wodach pozostających pod jurysdykcją Państw Członkowskich, poprzez:

- a) podniesienie poziomu zgodności z międzynarodowym i właściwym wspólnotowym prawodawstwem dotyczącym bezpieczeństwa morskiego, ochrony żeglugi morskiej, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach wszystkich bander;
- b) ustanowienie wspólnych kryteriów kontroli statków przez państwo portu oraz harmonizację procedur kontroli i zatrzymywania statków.
- c) **zapewnienie, że wszystkie zawijające do portów i na kotwicowiska statki na obszarze Wspólnoty poddawane są inspekcjom z częstotliwością uwarunkowaną ich profilem ryzyka; statki reprezentujące wyższe ryzyko poddawane są dokładniejszym, częściej przeprowadzanym inspekcjom;**
- d) **wprowadzenie elementów odnoszących się do wspólnotowego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w dążeniu do ustalenia wspólnych kryteriów kontroli statków przez państwo portu oraz harmonizacji procedur w zakresie inspekcji i zatrzymywania.**

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

1. „Konwencje” oznaczają następujące konwencje wraz z odnoszącymi się do nich protokołami i zmianami, a także odnośnymi kodeksami o statusie obowiązkowym w zaktualizowanej wersji:
 - a) Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych, 1966 (LL 66);
 - b) Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS 74);
 - c) Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, oraz dotyczący tej konwencji Protokół z 1978 r. (Marpol 73/78);
 - d) Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 (STCW 78);
 - e) Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, 1972 (Colreg 72);
 - f) Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków, 1969 (ITC 69);
 - g) Konwencja dotycząca minimalnych norm na statkach handlowych, 1976 (ILO nr 147);
 - h) Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1992 (CLC 92).
2. „Paryski protokół ustaleń (MOU)” oznacza protokół ustaleń w sprawie kontroli państwa portu, podpisany w Paryżu dnia 26 stycznia 1982 r., w jego zaktualizowanej wersji.
3. **„Ramy i procedury dobrowolnego systemu audytu państw członkowskich IMO” oznaczają rezolucję Zgromadzenia IMO A.974(24).**
4. **„Region podlegający Paryskiemu protokołowi ustaleń” oznacza strefę geograficzną, w której państwa będące stronami Paryskiego protokołu ustaleń dokonują inspekcji w ramach tego protokołu.**
5. „Statek” oznacza każdy poruszający się po morzu pojazd, do którego ma zastosowanie jedna lub więcej konwencji, pod banderą inną niż bandera państwa portu.
6. „Instalacja przybrzeżna” oznacza nieruchomą lub pływającą platformę znajdującą się na szelfie kontynentalnym Państwa Członkowskiego lub ponad nim.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

7. **„Port” oznacza obszar lądu i wody, na którym znajdują się takie obiekty i urządzenia, które pozwalają głównie na przyjmowanie statków, ich załadunek i rozładunek, magazynowanie towarów, odbiór i dostawę tych towarów oraz zaokrętowanie i wyokrętowanie.**
8. „Kotwicowisko” oznacza nadające się do zakotwiczenia statku miejsce w porcie lub na innym obszarze na terytorium znajdującym się pod jurysdykcją portu.
9. „Inspektor” oznacza pracownika sektora publicznego lub inną osobę odpowiednio upoważnioną przez właściwe organy Państwa Członkowskiego do prowadzenia inspekcji w ramach kontroli państwa portu i odpowiedzialną przed tymi właściwymi organami.
10. „Właściwy organ” oznacza organ administracji morskiej odpowiedzialny za sprawowanie kontroli państwa portu zgodnie z niniejszą dyrektywą.
11. „Właściwy organ ds. ochrony żeglugi morskiej” oznacza właściwy organ ds. ochrony żeglugi morskiej zgodnie z definicją w art. 2 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie podniesienia ochrony statków i obiektów portowych⁽¹⁾.
12. „Inspekcja **wstępna**” oznacza wizytację na pokładzie statku przeprowadzaną przez inspektora w celu sprawdzenia zgodności statku z odpowiednimi konwencjami i przepisami oraz odpowiadającą przynajmniej kontroli wymaganej zgodnie z **art. 12 ust. 2**.
13. **„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. 12 ust. 3**, dogłębnemu badaniu obejmującemu konstrukcję statku, wyposażenie, załogę, warunki życia i pracy oraz zastosowanie się do procedur postępowania na pokładzie.
14. **„Rozszerzona inspekcja”** oznacza inspekcję, której zakres obejmuje przynajmniej pozycje wymienione w części C załącznika VIII. Rozszerzona inspekcja może obejmować bardziej szczegółową inspekcję w przypadku, gdy istnieją ku temu wyraźne powody zgodnie z **art. 13**.
15. **„Skarga”** oznacza każdą informację lub sprawozdanie, z **wyjątkiem sprawozdania o oczywistych anomaliiach lub wadach, sporządzonego przez pilotów lub władze portowe, zgodnie z art. 22**, przedstawione przez **jakakolwiek osobę fizyczną lub prawną, w sposób uzasadniony** zainteresowaną bezpieczeństwem statku, w tym bezpieczeństwem lub zagrożeniem zdrowia jego załogi, warunkami życia i pracy na statku i zapobieganiem zanieczyszczeniom.
16. **„Zatrzymanie”** oznacza oficjalny zakaz wypływania statku na morze ze względu na wykryte braki, które pojedynczo lub razem czynią statek niezdatnym do żeglugi morskiej.
17. **„Nakaz odmowy wstępu”** oznacza **decyzję wydaną** kapitanowi statku oraz przedsiębiorstwu odpowiedzialnemu za statek **i państwu bandery, powiadamiającą** ich o tym, że statkowi odmówi się wstępu do **wszystkich** portów i **kotwicowisk** na terenie Wspólnoty.
18. **„Zawieszenie pracy”** oznacza oficjalny zakaz kontynuowania pracy statku ze względu na wykazane braki, które pojedynczo lub razem mogłyby uczynić dalszą pracę statku niebezpieczną.
19. **„Przedsiębiorstwo”** oznacza **właściciela** statku lub **jakakolwiek inną organizację lub osobę** taką jak zarządzający lub czarterujący statek bez załogi, która przejęła odpowiedzialność za eksploatację statku od właściciela statku i która przyjmując taką odpowiedzialność zgodziła się przejąć wszystkie obowiązki i zobowiązania nałożone przez Międzynarodowy Kodeks Zarządzania Bezpieczeństwem (ISM).
20. **„Uznana organizacja”** oznacza towarzystwo klasyfikacyjne lub inną jednostkę prywatną, która w imieniu administracji państwa bandery przeprowadza zadania statutowe.
21. **„Świadectwo ustawowe”** oznacza świadectwo wystawione w imieniu państwa bandery, zgodnie z konwencjami międzynarodowymi.
22. **„Świadectwo klasy”** oznacza dokument wydany przez uznaną organizację, **potwierdzający zgodność z konwencją SOLAS 74, rozdział II.1 część A.1 przepis 3.1**.
23. **„Baza danych wyników inspekcji”** oznacza system informacyjny służący do wdrożenia systemu kontroli prowadzonej przez państwo portu na terytorium Wspólnoty przy uwzględnieniu inspekcji dokonywanych na obszarze państw sygnatariuszy Paryskiego protokołu ustaleń.

(¹) Dz.U. L 129 z 29.4.2004, str. 6.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

Artykuł 3

Zakres zastosowania

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do każdego statku i jego załogi zawijającego do portu lub na kotwicowisko w państwie członkowskim.

Francja może podjąć decyzję o wyłączeniu z portów określonych w niniejszym ustępie portów znajdujących się w departamentach zamorskich, określonych w art. 299 ust. 2 Traktatu.

W przypadku gdy państwo członkowskie przeprowadza inspekcję statku na swoich wodach terytorialnych, ale poza portem, dla celów stosowania niniejszej dyrektywy procedura ta jest uważana za inspekcję.

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

Pod pewnymi warunkami państwa członkowskie nieposiadające portów morskich mogą być wyłączone z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy. Zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 30 ust. 2, Komisja przyjmuje środki pozwalające na wprowadzenie tego systemu odstępstw.

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 zagwarantowania, że statki te nie stwarzają wyraźnego zagrożenia dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska. W stosowaniu niniejszego ustępu Państwa Członkowskie kierują się załącznikiem 1 do Paryskiego protokołu ustaleń.

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, okręty pomocnicze, statki drewniane o prostej konstrukcji, statki rządowe używane do celów niekomercyjnych oraz jachty turystyczne niezajmujące się handlem są wyłączone spod zakresu stosowania niniejszej dyrektywy.

Artykuł 4

Prawo inspekcji

1. Państwa Członkowskie podejmują wszystkie konieczne działania, aby być zgodnie z prawem upoważnionymi do przeprowadzania inspekcji, o których mowa w niniejszej dyrektywie, na pokładzie obcych statków, zgodnie z prawem międzynarodowym.

2. Państwa członkowskie utrzymują właściwe organy dla inspekcji statków oraz podejmują wszelkie odpowiednie środki w celu zagwarantowania, że **wykonują one** powierzone im zadania zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy. W szczególności, rekrutują i utrzymują niezbędną ilość pracowników, w tym wykwalifikowanych inspektorów, przy uwzględnieniu wielkości i charakteru ruchu statków w każdym porcie.

Państwa członkowskie **przyjmują** odpowiednie środki w celu zagwarantowania, że dostępni są inspektorzy do przeprowadzania **wstępnych i rozszerzonych inspekcji** zgodnie z art. 12 i 13 i załącznikiem I część II.

Artykuł 5

Wspólnotowy system inspekcji

1. Państwa członkowskie **przeprowadzają** inspekcje zgodnie z mechanizmem selekcji opisanym w art. 12 oraz z postanowieniami załącznika I.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

2. Każde państwo członkowskie przeprowadza co roku pewną ogólną liczbę inspekcji poszczególnych statków, odpowiadającą jego części ogólnej liczby inspekcji przeprowadzanych co roku we Wspólnocie i w regionie objętym Paryskim protokołem ustaleń. Część ta określana jest w oparciu o liczbę statków zawiązujących do portów lub na kotwiczowiska danego państwa członkowskiego w stosunku do pełnej liczby wpływających statków do portów i na kotwiczowiska każdego państwa członkowskiego Wspólnoty i państw będących stronami Paryskiego protokołu ustaleń.

Artykuł 6

Przestrzeganie wspólnotowego systemu inspekcji

Na mocy art. 5 każde państwo członkowskie:

- a) dokonuje inspekcji wszystkich statków o priorytecie I, o których mowa w art. 11 lit. a), zawiązujących do jego portów i na kotwiczowiska;
- b) przeprowadza w ciągu roku ogólną liczbę inspekcji statków o priorytecie I i o priorytecie II, o których mowa w art. 11 lit. a) i b), która odpowiada przynajmniej jego rocznemu zobowiązaniu w zakresie przeprowadzania inspekcji.

Artykuł 7

Okoliczności, w których niektóre statki nie są poddawane inspekcji

1. W następujących okolicznościach państwa członkowskie mogą postanowić o odroczeniu inspekcji statków o priorytecie I:

- i) jeżeli inspekcję można przeprowadzić podczas kolejnego zawinięcia statku do tego samego państwa członkowskiego, pod warunkiem, że statek w międzyczasie nie zawija do żadnego innego portu lub kotwiczowiska na terenie Wspólnoty ani regionu objętego Paryskim protokołem ustaleń, a odroczenie nie przekracza piętnastu dni; lub
- ii) jeżeli inspekcję można przeprowadzić w ciągu piętnastu dni w innym porcie zawinięcia na terytorium Wspólnoty lub regionu objętego Paryskim protokołem ustaleń, pod warunkiem wyrażenia zgody na przeprowadzenie inspekcji przez państwo członkowskie, w którym znajduje się ten port zawinięcia.

W przypadku odroczenia jakiegokolwiek inspekcji w sposób nieuwzględniający punktów i) i ii) i nieodnotowania tego w bazie danych wyników inspekcji, inspekcję taką zalicza się jako niedopełnioną na konto państwa członkowskiego, które ją odroczyło.

2. W przypadku następujących wyjątkowych okoliczności oraz z przyczyn operacyjnych nieprzeprowadzenia inspekcji na statkach o priorytecie I nie zalicza się danej inspekcji jako niedopełnionej pod warunkiem, że przyczynę jej niedopełnienia wciągnięto do bazy danych wyników inspekcji, jeżeli w ocenie właściwych władz przeprowadzenie jej stworzyłoby zagrożenie dla bezpieczeństwa inspektorów, statku, jego załogi lub portu albo dla środowiska morskiego.

3. Inspekcji nieprzeprowadzonej na zakotwiczonym statku nie zalicza się jako niedopełnionej, jeśli punkt ii) ma zastosowanie, pod warunkiem odnotowania w bazie danych wyników inspekcji powodu jej niedopełnienia, gdy:

- i) statek poddano inspekcji w ciągu piętnastu dni w innym porcie na terytorium Wspólnoty lub regionu objętego Paryskim protokołem ustaleń zgodnie z załącznikiem I; lub
- ii) w ocenie właściwych władz przeprowadzenie inspekcji stworzyłoby zagrożenie dla bezpieczeństwa inspektorów, statku, jego załogi lub portu albo środowiska morskiego.

4. Komisja może przyjąć, zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 30 ust. 2, środki wykonawcze do niniejszego artykułu.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

Artykuł 8

Zgłoszenie przybycia statku

1. Armator, agent lub kapitan statku **kwalfikującego się do rozszerzonej inspekcji zgodnie z art. 13 i kierującego się** do portu lub na kotwiczowisko w państwie członkowskim powiadamia o swoim przybyciu zgodnie z **przepisami załącznika III**.
2. Po otrzymaniu powiadomienia, o którym mowa w ust. 1 oraz w art. 4 dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków ⁽¹⁾ właściwe władze portowe przekazują tę informację właściwym organom.
3. Wszystkie przewidziane w niniejszym artykule komunikaty przekazywane są drogą elektroniczną. Inne środki łączności wykorzystywane są tylko wtedy, gdy środki elektroniczne nie są dostępne.
4. Procedury i formy opracowane przez państwa członkowskie dla celów stosowania załącznika III są zgodne z właściwymi przepisami dyrektywy 2002/59/WE ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków.

Artykuł 9

Profil ryzyka statku

1. Każdy statek zawijający do portu lub na kotwiczowisko państwa członkowskiego ma przypisany profil ryzyka, który określa priorytet inspekcji, odstępy między inspekcjami oraz zakres tych inspekcji. Profil ryzyka każdego statku wpisywany jest do bazy danych wyników inspekcji.
2. Profil ryzyka statku określany jest w oparciu o połączenie parametrów ogólnych i historycznych według następującego schematu:
 - a) Parametry ogólne
Parametry ogólne zależą od rodzaju, wieku, bandery, uznanych organizacji oraz działalności przedsiębiorstwa, zgodnie z załącznikiem I część 1 pkt 1 oraz załącznikiem II.
 - b) Parametry historyczne
Parametry historyczne zależą od liczby niezgodności oraz zatrzymań w danym okresie, zgodnie z załącznikiem I część 1 pkt 2 oraz załącznikiem II.
3. Zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 30 ust. 2, Komisja określa zasady stosowania niniejszego artykułu, w tym w szczególności:
 - wartości przypisywane każdemu parametrowi ryzyka;
 - połączenie parametrów ryzyka odpowiadających poszczególnym poziomom profilu ryzyka;
 - warunki stosowania kryteriów państwa bandery, o których mowa w załączniku I część 1 pkt 1 lit. c) punkt iii), dotyczących wykazywania zgodności z właściwymi instrumentami.

⁽¹⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, str. 10.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

Artykuł 10

Częstotliwość inspekcji

1. Statki zawijające do portów i na kotwiczowiska Wspólnoty poddawane są następującym okresowym inspekcjom lub dodatkowym inspekcjom:

- a) zgodnie z załącznikiem I część II sekcja 1 statki poddawane są okresowym inspekcjom w uprzednio określonych odstępach czasu, w zależności od ich profilu ryzyka. Odstęp między inspekcjami statków o profilu wysokiego ryzyka nie mogą przekraczać sześciu miesięcy. Odstęp pomiędzy okresowymi inspekcjami statków o innych profilach ryzyka rosną w miarę spadku ryzyka zgodnie z załącznikiem I część II sekcja 1.
- b) statki poddawane są dodatkowym inspekcjom niezależnie od okresu, jaki upłynął od ich ostatniej inspekcji okresowej, na następujących zasadach:
 - i) właściwy organ zapewnia, że statki, do których stosują się czynniki nadrzędne wymienione w załączniku I część II sekcja 2.1 poddawane zostają inspekcji;
 - ii) statki, w odniesieniu do których stosują się nieoczekiwane czynniki wymienione w załączniku I część II sekcja 2.2, mogą zostać poddane inspekcji. Podjęcie decyzji o przeprowadzeniu takiej dodatkowej inspekcji pozostawia się fachowej ocenie właściwych organów.

2. Inspekcje okresowe oraz dodatkowe obejmują badanie wstępnie określonych obszarów dla każdego statku, które będą się różnić w zależności od rodzaju statku, rodzaju inspekcji oraz wyników poprzednich kontroli przeprowadzonych przez państwo portu.

Baza danych wyników inspekcji wskazuje elementy służące do określenia obszarów ryzyka, które należy sprawdzić podczas każdej inspekcji.

3. Zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 30 ust. 2, i uwzględniając procedury stosowane w ramach Paryskiego protokołu ustaleń, Komisja określa zasady stosowania niniejszego artykułu, w szczególności zaś listę obszarów, które powinny zostać sprawdzone w zależności od rodzaju statku.

Artykuł 11

Selekcja statków poddawanych inspekcji

Właściwe władze zapewniają, że do inspekcji wybiera się statki na podstawie ich profili ryzyka określonych w załączniku I część I oraz — w przypadku występowania czynników nadrzędnych lub pojawienia się nieoczekiwanych okoliczności — zgodnie z załącznikiem I część II sekcja 2.

W celu przeprowadzenia inspekcji statków właściwe organy:

- a) zgodnie z mechanizmem selekcji określonym w załączniku I część II sekcja 3.1 dokonują wyboru statków, które należy poddać obowiązkowej inspekcji, określonych jako statki o priorytecie I;
- b) zgodnie z postanowieniami załącznika I część II sekcja 3.2 mogą dokonać wyboru statków, które kwalifikują się do inspekcji, określonych jako statki o priorytecie II.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

Artykuł 12

Rodzaje inspekcji

1. Państwa członkowskie zapewniają, że statki wybrane do inspekcji zgodnie z art. 11 poddane zostają inspekcji wstępnej, bardziej szczegółowej inspekcji lub rozszerzonej inspekcji na następujących zasadach:

2. Inspekcja wstępna

- a) W przypadku każdej inspekcji wstępnej statku właściwy organ gwarantuje, że inspektor co najmniej sprawdza świadectwa i dokumenty wymienione w załączniku IV, które zgodnie z wymaganiami właściwego prawodawstwa Wspólnoty dotyczącego bezpieczeństwa morskiego i międzynarodowych konwencji powinny znajdować się na pokładzie;
- b) W przypadku, kiedy statek otrzymał zgodę na opuszczenie portu pod warunkiem, że braki zostaną usunięte w kolejnym porcie, inspekcja ogranicza się do sprawdzenia, czy braki te zostały usunięte.

Inspektor może jednak, w ramach wykonywania swoich obowiązków, stwierdzić o konieczności rozszerzenia inspekcji o dodatkowe kontrole.

3. Inspekcja bardziej szczegółowa

Inspekcja bardziej szczegółowa, w tym dodatkowe sprawdzenie zgodności z pokładowymi wymaganiami eksploatacyjnymi, przeprowadzana jest w każdym przypadku, kiedy po inspekcji opisanej w ust. 2 lit. b) występują wyraźne powody, aby sądzić, że stan statku, jego wyposażenia lub załogi w znacznym stopniu nie spełnia stosownych wymagań określonych w konwencji.

„Wyraźne powody” istnieją wówczas, gdy inspektor 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 V i w załączniku VII część C.

Artykuł 13

Inspekcja rozszerzona

1. Następujące kategorie statków stanowią przedmiot rozszerzonej inspekcji zgodnie z załącznikiem I część II sekcja 3.1 lit. a) i b):

- statki o wysokim profilu ryzyka;
- statki pasażerskie, zbiornikowce do przewozu ropy naftowej, gazów skroplonych i substancji chemicznych lub masowce liczące więcej niż dwanaście lat;
- statki o wysokim profilu ryzyka lub statki pasażerskie, zbiornikowce do przewozu ropy naftowej, gazów skroplonych i substancji chemicznych lub masowce liczące więcej niż dwanaście lat, w przypadku zaistnienia czynników nadrzędnych lub nieprzewidzianych czynników;
- statki poddane ponownej inspekcji w następstwie wydania nakazu odmowy dostępu, określonego w art. 20.

2. Po otrzymaniu wstępnego zgłoszenia statku kwalifikującego się do inspekcji rozszerzonej właściwy organ bezzwłocznie przekazuje statkowi informację, czy inspekcja rozszerzona będzie przeprowadzana.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

Artykuł 14

Wytyczne i procedury podlegające wspólnotowemu prawodawstwu w zakresie bezpieczeństwa i ochrony na morzu

1. Dla celów niniejszej dyrektywy stosowne procedury i wytyczne dotyczące kontroli statków, wyszczególnione w załączniku VI, uwzględnia się jako właściwe.

Państwa członkowskie gwarantują, że ich właściwe organy są odpowiednio poinformowane o stosownych wytycznych lub procedurach, które muszą zostać wdrożone zgodnie z prawodawstwem Wspólnoty, i sprawdzają, czy zostały one właściwie wdrożone.

2. W odniesieniu do kontroli dotyczących bezpieczeństwa państwa członkowskie stosują procedury określone w załączniku VII do wszystkich statków zawijających do ich portów, o których mowa w art. 3 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 725/2004, o ile nie pływają one pod banderą państwa portu przeprowadzającego inspekcję.

Państwa członkowskie stosują te procedury wobec statków wymienionych w art. 3 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 725/2004 w momencie objęcia przepisami tego rozporządzenia statków, o których mowa w art. 3 ust. 3.

3. Postanowienia art. 13 dotyczące rozszerzonych inspekcji mają zastosowanie do promów typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich, o których mowa w art. 2 lit. a) i b) dyrektywy 1999/35/WE.

Przegląd statku zgodnie z art. 6 i 8 dyrektywy 1999/35/WE jest uważany odpowiednio za inspekcję bardziej szczegółową lub za inspekcję rozszerzoną i zostaje odpowiednio odnotowany w bazie danych wyników inspekcji.

Bez uszczerbku dla zakazu eksploatacji promu typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego, wydanego na mocy art. 10 dyrektywy 1999/35/WE, postanowienia niniejszej dyrektywy dotyczące korekty braków, zatrzymania, odmowy wstępu, kontroli w następstwie inspekcji, zatrzymań oraz odmowy wstępu mają odpowiednio zastosowanie.

Artykuł 15

Środki odmowy dostępu dotyczące określonych statków

1. Państwo członkowskie gwarantuje, że każdemu statkowi spełniającemu kryteria **przedstawione** w **niniejszym ustępie** odmawia się dostępu do jego portów i na jego kotwiczowiska, z wyjątkiem sytuacji opisanych w art. 20 ust. 6, **jeżeli statek ten:**

- pływa pod banderą państwa, które figuruje na czarnej lub szarej liście, przyjętej zgodnie z Paryskim protokołem ustaleń na podstawie informacji zarejestrowanych w bazie danych wyników inspekcji oraz publikowanych corocznie przez Komisję; oraz
- został zatrzymany lub otrzymał zakaz prowadzenia działalności na mocy dyrektywy Rady 1999/35/WE ponad dwukrotnie w ciągu ostatnich trzydziestu sześciu miesięcy w porcie państwa członkowskiego lub państwa będącego sygnatariuszem Paryskiego protokołu ustaleń.

Do celów niniejszego ustępu lista określona w Paryskim protokole ustaleń wchodzi co roku w życie z dniem 1 lipca.

Nakaz odmowy dostępu zostaje zniesiony dopiero po upływie okresu trzech miesięcy od daty jego wydania, jeżeli spełnione zostały warunki określone w pkt. 4 — 10 załącznika IX.

Jeżeli statkowi drugi raz odmówiono dostępu, okres ten zwiększa się do dwunastu miesięcy. Każde kolejne zatrzymanie w porcie Wspólnoty prowadzi do stałej odmowy dostępu do każdego portu lub kotwiczowiska na terenie Wspólnoty.

2. Do celów **niniejszego artykułu**, państwa członkowskie stosują się do procedur ustanowionych w pkt. B załącznika IX.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

Artykuł 16

Sprawozdanie z inspekcji dla kapitana statku

Po zakończeniu inspekcji, bardziej szczegółowej inspekcji lub rozszerzonej inspekcji, inspektor opracowuje sprawozdanie zgodnie z załącznikiem X. Kopia sprawozdania z inspekcji zostaje dostarczona kapitanowi statku.

Artykuł 17

Skargi

Wszystkie skargi **w rozumieniu art. 2 ust. 15 wniesione przez osoby mające wyraźnie uzasadniony interes odnoszący się do warunków na pokładzie statku stanowią przedmiot dochodzenia wstępnego prowadzonego przez właściwy organ.**

Dochodzenie wstępne powinno umożliwić jak najszybsze ustalenie tego, czy skarga jest dopuszczalna, czy jest wyraźnie nieuzasadniona lub czy jej złożenie nie stanowi przypadku nadużycia.

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

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

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

Artykuł 18

Naprawa i zatrzymanie

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

2. W przypadku braków, które stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska, właściwy organ państwa portu, w którym statek jest poddawany inspekcji, gwarantuje, że statek zostanie zatrzymany lub też zawieszona zostanie praca, podczas której braki zostały wykryte. Nakaz zatrzymania statku lub zawieszenia pracy zostaje zniesiony dopiero, gdy zagrożenie jest usunięte lub też gdy organ ten stwierdzi, 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. Bez uszczerbku dla ograniczeń ochronnych, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 725/2004, nakaz zatrzymania wydany przez właściwy organ może:

- a) zawierać polecenie pozostawienia statku w określonym miejscu lub przestawienia na określone kotwiczowisko lub miejsce postoju; oraz
- b) określać okoliczności, w których kapitan statku może przestawić statek z określonego miejsca z powodów związanych z bezpieczeństwem lub zapobieganiem zanieczyszczeniu.

4. Stwierdzając w ramach swoich obowiązków, czy statek powinien zostać zatrzymany, inspektor stosuje kryteria określone w załączniku XI.

W tym względzie, właściwy organ gwarantuje, że statek zostanie zatrzymany, jeśli nie jest wyposażony w sprawne urządzenie do rejestracji danych podróży, w przypadku, gdy jego użycie jest obowiązkowe zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

Jeśli braki leżące u podstaw zatrzymania nie mogą zostać z łatwością usunięte w porcie zatrzymania, właściwy organ może zezwolić, aby statek udał się do stoczni remontowej, leżącej najbliżej portu zatrzymania, gdzie brak może zostać sprawnie usunięty, lub może nakazać, aby brak został usunięty w terminie maksymalnie 30 dni, zgodnie z wytycznymi opracowanymi w *Paryskim protokole ustaleń*. Do tych celów stosuje się procedury określone w art. 20.

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

6. W przypadku zatrzymania statku, właściwy organ niezwłocznie powiadamia pisemnie, załączając sprawozdanie z inspekcji, administrację państwa 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 powiadamia** się również wyznaczonych kontrolerów lub uznane organizacje, odpowiedzialne za wydawanie świadectw klasy lub świadectw **statutowych** wydanych zgodnie z międzynarodowymi **konwencjami**.

7. Przepisy niniejszej dyrektywy pozostają bez uszczerbku dla dodatkowych wymogów określonych w konwencjach dotyczących zawiadamiania i procedur sprawozdawczych związanych z kontrolą państwa portu.

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

9. Właściwy organ niezwłocznie powiadamia władze portowe o dacie wydania nakazu zatrzymania.

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

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

Artykuł 19

Prawo do odwołania

1. Właściciel lub armator statku, lub też jego przedstawiciel w państwie członkowskim posiada prawo do odwołania się od decyzji o zatrzymaniu lub od odmowy dostępu podjętej przez właściwy organ. Odwołanie się nie powoduje zawieszenia decyzji o zatrzymaniu statku lub o odmowie dostępu, **lecz jest umieszczone w bazie danych wyników inspekcji**.

2. Państwa członkowskie ustanawiają i stosują w tym celu odpowiednie procedury zgodnie z ustawodawstwem krajowym. **Współpracują one w celu ustanowienia spójnych norm i procedur wdrożenia niniejszego artykułu, w szczególności z zamiarem zapewnienia uzasadnionego terminu rozpatrzenia odwołania.**

3. Właściwy organ odpowiednio informuje kapitana statku, określonego w ust. 1, o prawie do odwołania **oraz kwestiach praktycznych z nim związanych.**

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

4. Jeżeli w wyniku odwołania lub wniosku złożonego przez właściciela lub armatora statku, lub też jego przedstawiciela, nakaz zatrzymania lub nakaz odmowy dostępu zostanie cofnięty lub zmieniony:
- Państwa członkowskie zapewniają bezzwłoczne wprowadzenie odpowiedniej zmiany do bazy danych z inspekcji;
 - Państwo członkowskie, w którym wydano nakaz zatrzymania lub nakaz odmowy dostępu, w ciągu 24 godzin od takiego cofnięcia lub zmiany, zapewnia publikację sprostowanej informacji zgodnej z art. 25.

Artykuł 20

Działania podejmowane w konsekwencji inspekcji i zatrzymań

1. Jeśli braki opisane w art. 18 ust. 2 nie mogą zostać usunięte w porcie, w którym dokonano inspekcji, właściwy organ tego państwa członkowskiego może zezwolić danemu statkowi na przepłynięcie **bezpośrednio** do stoczni remontowej, leżącej najbliżej portu zatrzymania, w której mogą zostać podjęte odpowiednie działania, zgodnie z wyborem kapitana i władz, przy zastrzeżeniu, że spełnione są warunki określone przez właściwy organ państwa bandery i zaakceptowane przez to państwo członkowskie. Warunki te gwarantują, 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. Jeżeli decyzja o wysłaniu statku do stoczni remontowej wynika z braku zgodności z rezolucją IMO A. 744(18), bądź w odniesieniu do dokumentacji statku, bądź w odniesieniu do braków i uszkodzeń konstrukcyjnych, właściwy organ może zarządzić przeprowadzenie koniecznych pomiarów grubości w porcie zatrzymania zanim statek uzyska zgodę na wypłynięcie.

3. W okolicznościach określonych w ust. 1 właściwy organ Państwa Członkowskiego w porcie inspekcji powiadamia właściwy organ państwa, w którym mieści się stocznia remontowa, strony wymienione w art. 18 ust. 6 oraz wszelkie inne organy, jeśli jest to stosowne, o wszystkich warunkach rejsu.

Właściwy organ Państwa Członkowskiego otrzymującego takie powiadomienie informuje organ powiadamiający o podejmowanych działaniach.

4. Państwa Członkowskie podejmują działania w celu zagwarantowania, że we wszystkich portach **lub na kotwicznicach** na terytorium Wspólnoty odmawia się dostępu statkom opisanym w ust. 1 wpływającym na morze, które:

- nie zastosowały się do warunków określonych przez właściwy organ któregoś Państwa Członkowskiego w porcie inspekcji; lub
- nie zgadzają się na spełnienie mających zastosowanie wymagań określonych w konwencjach poprzez niestawienie się w wyznaczonej stoczni remontowej.

Taka odmowa dostępu zostaje utrzymana do czasu, kiedy właściciel lub armator statku dostarczy dowodów przekonujących właściwy organ Państwa Członkowskiego, w którym statek uznano za wadliwy, o tym, że statek w pełni spełnia wszystkie mające zastosowanie wymagania określone w konwencjach.

5. W okolicznościach określonych w ust. 4 lit. a) właściwy organ Państwa Członkowskiego, w którym uznano statek za wadliwy, natychmiast powiadamia właściwe organy pozostałych Państw Członkowskich.

W okolicznościach określonych w ust. 4 lit. b) właściwy organ Państwa Członkowskiego, w którym znajduje się stocznia remontowa, natychmiast powiadamia właściwe organy pozostałych Państw Członkowskich.

Przed wydaniem odmowy wpuszczenia statku Państwo Członkowskie może prosić o konsultację z administracją państwa bandery danego statku.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

6. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 4, stosowny organ konkretnego portu może zezwolić na dostęp do danego portu **lub kotwicowiska** wobec konieczności spowodowanej siłą wyższą lub nadrzędnymi względami bezpieczeństwa, lub też w celu zmniejszenia lub zminimalizowania zagrożenia zanieczyszczeniem, lub w celu usunięcia braków, pod warunkiem, że właściciel, armator lub kapitan statku podejmie odpowiednie środki zapewniające bezpieczeństwo, uznane za zadowalające przez właściwy organ tego państwa członkowskiego.

Artykuł 21

Kompetencje zawodowe inspektorów

1. Inspekcje są przeprowadzane tylko przez inspektorów spełniających kryteria kwalifikacyjne określone w załączniku XII, którzy zostali upoważnieni przez właściwy organ do przeprowadzania kontroli państwa portu.
2. Jeśli właściwy organ państwa portu nie jest w stanie zapewnić wymaganej ekspertyzy fachowej, przy dokonywaniu wymaganej ekspertyzy inspektorowi tego organu może pomagać osoba o wiedzy wymaganej w tym zakresie.
3. Właściwy organ, inspektorzy przeprowadzający kontrolę w państwie portu oraz osoby pomagające im nie mogą być gospodarczo związane ani z portem, gdzie dokonywana jest inspekcja, ani ze statkiem, który jest poddawany inspekcji, jak również inspektorzy nie mogą być pracownikami lub wykonywać pracy w imieniu organizacji pozarządowych wydających świadectwa ustawowe lub świadectwa klasy lub wykonujących przeglądy konieczne do wydania takich świadectw statkom.
4. Każdy inspektor posiada przy sobie osobisty dokument w formie dowodu tożsamości, wydany przez właściwy organ zgodnie z dyrektywą Komisji 96/40/WE z dnia 25 czerwca 1996 r. ustanawiająca wspólny wzór dowodu tożsamości dla inspektorów przeprowadzających kontrolę państwa portu ⁽¹⁾.
5. Państwa Członkowskie gwarantują, że kompetencje inspektorów oraz ich wiedza, o której mowa w załączniku XII, zostały sprawdzone przed upoważnieniem ich do przeprowadzania inspekcji oraz że są one sprawdzane w odstępach pięciu lat, po otrzymaniu takiego upoważnienia.
6. Państwa członkowskie zapewniają odpowiednie przeszkolenie inspektorów w odniesieniu do zmian **we wspólnotowym** systemie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu określonym w niniejszej dyrektywie oraz zmian w konwencjach.
7. We współpracy z Państwami Członkowskimi Komisja opracowuje i rozpowszechnia jednolity wspólnotowy system kwalifikacji i szkolenia inspektorów.

Artykuł 22

Sprawozdania od pilotów i władz portowych

1. Państwa członkowskie podejmują stosowne działania w celu zagwarantowania, **aby** piloci tego państwa członkowskiego, zatrudnieni na statkach zdążających do portu na terytorium państwa członkowskiego lub przepływających przez jego terytorium, **mogli** natychmiast **poinformować**, odpowiednio, właściwy organ państwa portu lub państwa wybrzeża, za każdym razem, kiedy podczas pełnienia rutynowych obowiązków dowiedzą się, że statek wykazuje **nieprawidłowości, stwierdzone braki lub oczywiste** wady, 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 wykazuje **nieprawidłowości, stwierdzone braki lub oczywiste** wady, które mogą narazić bezpieczeństwo statku lub stwarzają nadmierne zagrożenie skażeniem środowiska morskiego, powiadamiają one natychmiast właściwy organ danego państwa portu.

⁽¹⁾ Dz.U. L 196 z 7.8.1996, str. 8.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

3. Państwa członkowskie **dopilnowują, aby piloci** oraz **władze portowe przekazywały następujące informacje** w formacie elektronicznym w każdym przypadku, kiedy jest to możliwe:

- **dane statku (nazwa, numer IMO, sygnał wywoławczy i bandera);**
- **dane rejsowe (port pochodzenia, port przeznaczenia);**
- **opis stwierdzonych na pokładzie nieprawidłowości, braków lub oczywistych wad.**

4. **W myśl procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą, o której mowa w art. 30 ust. 2, Komisja może przyjąć środki do wdrożenia przepisów tego artykułu, łącznie ze zharmonizowanym formatem elektronicznym i procedurami zgłaszania przez pilotów i władze portowe nieprawidłowości, stwierdzonych braków lub oczywistych wad oraz dalszych działań podejmowanych przez państwa członkowskie.**

Artykuł 23

Współpraca

1. Każde Państwo Członkowskie gwarantuje, że jego władze portowe oraz inne stosowne władze lub organy dostarczają właściwemu organowi kontroli państwa portu następujące rodzaje informacji, które znajdują się w ich posiadaniu:

- informacje przekazane zgodnie z załącznikiem III;
- informacje dotyczące statków, które nie wywiązały się z obowiązku zgłoszenia zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz z dyrektywami Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/59/WE z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku⁽¹⁾ i 2002/59/WE, a także, jeśli to stosowne, z rozporządzeniem (WE) nr 725/2004;
- informacje dotyczące statków, które wypłynęły na morze nie spełniwszy warunków art. 7 lub 10 dyrektywy 2000/59/WE;
- informacje dotyczące statków, którym ze względu na ochronę udzielono odmowy wejścia do portu lub z niego wydalono.

2. Państwa Członkowskie zachowują przepisy przewidujące wymianę informacji i współpracę między swoim właściwym organem oraz właściwymi organami innych Państw Członkowskich, a także utrzymują ustanowione już powiązania operacyjne między swoim właściwym organem, Komisją i bazą danych z inspekcji.

Państwa Członkowskie podejmują wszystkie stosowne środki w celu zapewnienia, aby baza danych z inspekcji była aktualizowana w świetle wymagań wynikających z niniejszej dyrektywy.

Do celów przeprowadzania inspekcji, inspektorzy korzystają z publicznych i prywatnych baz danych dotyczących inspekcji statków, dostępnych poprzez system informacyjny Equasis.

3. Państwa Członkowskie podejmują wszystkie stosowne środki w celu zagwarantowania, że informacje związane z inspekcjami są bezzwłocznie przekazywane do bazy danych z inspekcji.

Informacje, o których mowa w niniejszym ustępie, obejmują informacje określone w załącznikach X i XIII oraz wszystkie informacje istotne przy wyborze statku zgodnie z art. 5 ust. 4.

4. **Każde państwo członkowskie gwarantuje, że właściwy organ kontroli państwa portu dostarcza władzom portowym istotne informacje, które znajdują się w jego posiadaniu.**

⁽¹⁾ Dz.U. L 332 z 28.12.2000, str. 81. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 2002/84/WE (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 53).

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

Artykuł 24

Baza danych wyników inspekcji

1. Utworzona baza danych jest wspólną bazą dla Unii Europejskiej i Paryskiego protokołu ustaleń. Z pomocą Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu Komisja opracowuje i prowadzi bazę danych wyników inspekcji. Baza danych ujmuje profile ryzyka dla statków, wskazuje na wszystkie statki przeznaczone do inspekcji, zawiera kalkulację zobowiązań państw w zakresie inspekcji oraz jest zdolna do rejestrowania danych dotyczących ruchu statków.
2. Baza danych wykorzystywana jest również do umieszczania statków państw członkowskich na białych, szarych i czarnych listach zgodnie z metodą obliczeniową ustaloną przez Komisję w myśl procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą, o której mowa w art. 30 ust. 2.
3. Podstawą systemu są wspólne wymagania UE i Paryskiego protokołu ustaleń. Jednak w przypadku szczegółowych wymogów UE, Wspólnota dysponuje pełnym prawem podejmowania decyzji w sprawie rozwoju i ewentualnego dostosowania systemu w dążeniu do sprostania tym wymogom.
4. Bazę danych wyników inspekcji można dostosować do przyszłych przeobrażeń oraz sprzęgać z innymi wspólnotowymi bazami danych dotyczących ochrony na morzu oraz, w stosownych przypadkach, z odpowiednimi krajowymi systemami informacji.
5. Dla potrzeb niniejszej dyrektywy baza danych wyników inspekcji w stosownych przypadkach zawiera szczegółowe wymagania Paryskiego protokołu ustaleń oraz jest zdolna do odbierania informacji dotyczących inspekcji zarejestrowanych przez państwa trzecie będące stronami Paryskiego protokołu ustaleń.
6. Baza danych wyników inspekcji dostępna jest w trybie odczytu dla administracji członków IMO, dla organów będących w ich gestii oraz dla zainteresowanych stron. Dostęp ten uzależniony jest od umowy o poufności podobnej do tej, jakiej wymaga się od inspektorów państw członkowskich.

Artykuł 25

Publikacja informacji

1. Właściwy organ każdego Państwa Członkowskiego podejmuje niezbędne środki w celu zapewnienia publikacji informacji związanych z inspekcjami, zatrzymaniami i odmowami dostępu zgodnie z załącznikiem XIII.
2. Przepisy niniejszego artykułu nie naruszają ustawodawstwa krajowego dotyczącego odpowiedzialności prawnej.

Artykuł 26

Czarna lista armatorów i przedsiębiorstw żeglugowych

Co najmniej raz na miesiąc Komisja ustanawia i publikuje na ogólnodostępnej stronie internetowej informacji dotyczące przedsiębiorstw, których poziom działalności w okresie trzech miesięcy lub dłuższym — biorąc pod uwagę określenie profilu ryzyka statku, o którym mowa w załączniku II część I lit. e) — zostanie oceniony jako niski lub bardzo niski.

Zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 30 ust. 2, Komisja przyjmuje zasady konieczne do wprowadzenia w życie postanowień niniejszego artykułu.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

Artykuł 27

Zwrot kosztów

1. Jeśli inspekcje określone w **art. 12 i 13** potwierdzą lub wykryją braki w stosunku do wymagań określonych w konwencji nakazującej zatrzymanie statku, wszystkie koszty związane z inspekcjami w każdym normalnym okresie obrachunkowym są pokrywane przez właściciela lub armatora statku lub też ich przedstawiciela w państwie portu.
2. Wszystkimi kosztami związanymi z inspekcjami przeprowadzonymi przez właściwy organ Państwa Członkowskiego na mocy przepisów **art. 20 ust. 4 i art. 15**, obciążany jest właściciel lub armator statku.
3. W przypadku zatrzymania statku wszystkie koszty odnoszące się do zatrzymania w porcie ponosi właściciel lub armator statku.
4. Zatrzymanie nie jest uchylane do czasu, kiedy zostanie wniesiona pełna opłata lub zapewniona zostanie wystarczająca gwarancja zwrotu kosztów.

Artykuł 28

Dane do monitorowania realizacji

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

Państwa członkowskie podejmują wszystkie stosowne środki w celu zapewnienia Komisji **i EMSA** pełnego i nieograniczonego dostępu do wszystkich danych administrowanych przez bazę danych z inspekcji, o której mowa w **art. 23 ust. 2**.

Artykuł 29

Monitorowanie zgodności i działalności Państw Członkowskich

W celu zapewnienia efektywnego wdrożenia niniejszej dyrektywy oraz w celu monitorowania ogólnego funkcjonowania wspólnotowego systemu kontroli państwa portu zgodnie z **art. 2 lit. b) ppkt (i)** rozporządzenia (WE) nr 1406/2002, Komisja gromadzi konieczne informacje i przeprowadza wizytacje w Państwach Członkowskich.

Artykuł 30

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. ⁽¹⁾.
2. W przypadku odesłań do niniejszego ustępu stosuje się **art. 5a ust. 1 i 4 oraz art. 7** decyzji 1999/468/WE uwzględniając przepisy jej **art. 8**.

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

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

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

Artykuł 31

Procedura wprowadzania zmian

Niniejsza dyrektywa może zostać zmieniona, bez rozszerzania jej zakresu, zgodnie z procedurą *regulacyjną połączoną z kontrolą*, o której mowa w art. 30 ust. 2, w celu:

- a) przyjęcia **załączników** na podstawie doświadczeń zdobytych podczas wykonywania niniejszej dyrektywy, oraz uwzględniając zmiany w ramach Paryskiego protokołu ustaleń (MOU);
- b) dostosowania załączników, z **wyjątkiem załącznika I**, tak aby uwzględnić zmiany, jakie zostały wprowadzone do wspólnotowego prawodawstwa dotyczącego bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi morskiej oraz do konwencji, protokołów, kodeksów i rezolucji odpowiednich organizacji międzynarodowych oraz do Paryskiego protokołu ustaleń (MOU);
- c) wprowadzenia zmian do definicji **oraz wykazu** międzynarodowych konwencji, które są istotne dla celów niniejszej dyrektywy.

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 32

Sankcje

Państwa członkowskie ustanawiają system **kar** za naruszenie krajowych przepisów przyjętych na mocy niniejszej dyrektywy oraz podejmują wszystkie środki niezbędne do zagwarantowania, że takie **kary** są stosowane. **Kary** w ten sposób zapewnione są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Komisja zapewnia, że tak określone kary pozwalają na jednolite stosowanie systemu kontroli we Wspólnocie i nie stwarzają rozbieżności między państwami członkowskimi.

Artykuł 33

Przegląd

Komisja dokonuje przeglądu wykonywania niniejszej dyrektywy najpóźniej w ciągu 18 miesięcy po upływie terminu jej transpozycji. Przegląd obejmuje, między innymi, zbadanie **wypełnienia ogólnego zobowiązania Wspólnoty do prowadzenia inspekcji określonego w art. 5**, liczby inspektorów kontroli państwa portu w każdym państwie **członkowskim**, **liczby** przeprowadzonych inspekcji **oraz prawidłowego funkcjonowania mechanizmu sprawiedliwego podziału niedopełnionych inspekcji, określonego w art. 7**.

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

Artykuł 34

Wykonanie i powiadomienie

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania przepisów art. [...] i punktów [...] aneksów [...] [artykuły lub ich części oraz punkty aneksów, które zostały merytorycznie zmienione w porównaniu do poprzedniej dyrektywy] najpóźniej w ciągu 18 miesięcy od daty określonej w **art. 36**.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

2. Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Zawierają one również zapis, że odesłania w istniejących przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych do dyrektyw uchylonych przez niniejszą dyrektywę są traktowane jak odesłania do niniejszej dyrektywy. Państwa Członkowskie określają sposób dokonania takiego odesłania i sformułowania tego zapisu.
3. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.
4. Ponadto, Komisja na bieżąco powiadamia Parlament Europejski i Radę o postępie w wykonywaniu dyrektywy w Państwach Członkowskich.

Artykuł 35

Uchylenie

Dyrektywa 95/21/WE zmieniona dyrektywami wymienionymi w części A załącznika XV traci moc z dniem ... (*) bez uszczerbku dla zobowiązań Państw Członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw określonych w części B załącznika XV.

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

Artykuł 36

Wejście w życie

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

Artykuły [...] i punkty [...] załączników [...] [artykuły lub ich części oraz punkty aneksów, które nie zostały zmienione w porównaniu do poprzedniej dyrektywy] stosuje się od dnia ... (*).

Artykuł 37

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

(*) Data wejścia w życie znowelizowanej dyrektywy.