

**WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 30/2008**

przyjęte przez Radę w dniu 9 grudnia 2008 r.

w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/.../WE z dnia ... r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/C 330 E/03)

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 <sup>(1)</sup>,uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,stanowiąc zgodnie z procedurą określona w art. 251 Traktatu <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Należy przez cały czas zapewniać bezpieczeństwo żeglugi morskiej Wspólnoty i korzystających z niej obywateli oraz ochronę środowiska.
- (2) W odniesieniu do międzynarodowej żeglugi morskiej ustanowiono kompleksowe ramy prawne służące poprawie bezpieczeństwa na morzu i ochrony środowiska w związku z zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków, przyjmując szereg konwencji, których depozytariuszem jest Międzynarodowa Organizacja Morska (dalej zwana „IMO”).
- (3) Na mocy postanowień Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS) oraz konwencji, których depozytariuszem jest IMO (zwane dalej „konwencjami IMO”), państwa będące stronami tych instrumentów prawnych są odpowiedzialne za wydawanie przepisów ustawowych i wykonawczych oraz za podejmowanie wszelkich innych kroków, które mogą być konieczne, aby nadać tym instrumentom pełną i całkowitą skuteczność, w celu zapewnienia, aby z punktu widzenia bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego dany statek nadawał się do użycia zgodnie z przeznaczeniem i był obsadzony kompetentną załogą.
- (4) Z należytą uwagą należy traktować Konwencję o pracy na morzu, przyjętą przez Międzynarodową Organizację Pracy (MOP) w 2006 r., w której określono również wymagania dotyczące państwa bandery.
- (5) W dniu 9 października 2008 r. państwa członkowskie przyjęły oświadczenie, w którym jednogłośnie uznały znaczenie stosowania konwencji międzynarodowych odnoszących się do obowiązków państw bandery mają-

cych na celu poprawę bezpieczeństwa na morzu i przyczynianie się do zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki.

- (6) Wprowadzenie w życie procedur zalecanych przez IMO w okólnikach MSC/Circ.1140/ MEPC/Circ.424 z dnia 20 grudnia 2004 r. w sprawie transferu statków między państwami powinno wzmocnić przepisy konwencji IMO oraz wspólnotowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa na morzu dotyczące zmiany bandery oraz zwiększyć przejrzystość stosunków między państwami bandery, mając na uwadze bezpieczeństwo na morzu.
- (7) Dostępność informacji na temat statków pływających pod banderą państwa członkowskiego, a także statków, które zostały wypisane z rejestru państwa członkowskiego, powinna poprawić przejrzystość działań wysokiej jakości floty oraz przyczynić się do lepszego monitorowania obowiązków państw bandery oraz do zapewnienia równych reguł obowiązujących administracje.
- (8) Aby wspierać państwa członkowskie w dalszym usprawnianiu ich działalności jako państw bandery, należy przeprowadzać regularne audyty ich administracji.
- (9) Certyfikacja jakościowa procedur administracyjnych zgodna z normami Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej (ISO) lub z równoważnymi normami powinna dodatkowo zapewnić jednakowe reguły obowiązujące wszystkie administracje.
- (10) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji <sup>(4)</sup>.
- (11) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, mianowicie wprowadzenie i zastosowanie odpowiednich środków w dziedzinie polityki transportu morskiego, nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na ich rozmiary i skutki możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, zakres niniejszej dyrektywy nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 318 z 23.12.2006, s. 195.<sup>(2)</sup> Dz.U. C 229 z 22.9.2006, s. 38.<sup>(3)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 29 marca 2007 r. (Dz.U. C 27 E z 31.1.2008, s. 140), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 grudnia 2008 r. oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).<sup>(4)</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 4

## Artykuł 1

**Przedmiot**

1. Celem niniejszej dyrektywy jest:
  - a) zapewnienie skutecznego i spójnego wypełniania przez państwa członkowskie ich obowiązków jako państw bandery; oraz
  - b) poprawa bezpieczeństwa i zapobieganie zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków pływających pod banderą państwa członkowskiego.
2. Niniejsza dyrektywa nie narusza morskich przepisów wspólnotowych wymienionych w art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) <sup>(1)</sup> ani dyrektywy Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST) <sup>(2)</sup>.

## Artykuł 2

**Zakres zastosowania**

Niniejsza dyrektywa stosuje się do administracji państwa członkowskiego, pod którego banderą pływa statek.

## Artykuł 3

**Definicje**

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- a) „statek” oznacza statek lub jednostkę pływającą pod banderą państwa członkowskiego, które objęte są zakresem odpowiednich konwencji IMO i które objęte są wymogiem posiadania zaświadczenia;
- b) „administracja” oznacza właściwe organy państwa członkowskiego, pod którego banderą pływa statek;
- c) „uznana organizacja” oznacza organizację uznaną zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr .../2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach <sup>(3)</sup>;
- d) „zaświadczenia” oznaczają oficjalne zaświadczenia wydane zgodnie z odpowiednimi konwencjami IMO;
- e) „audyt IMO” oznacza audyt przeprowadzony zgodnie z przepisami rezolucji A.974 (24) przyjętej przez zgromadzenie IMO w dniu 1 grudnia 2005 r.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 167 z 2.7.1999, s. 33.

<sup>(3)</sup> Dz.U. ...

**Warunki wydawania zezwolenia na eksploatację statku**

1. Przed wydaniem zezwolenia na eksploatację statku, któremu przyznano prawo do pływania pod banderą danego państwa członkowskiego, państwo to podejmuje środki, które uzna za właściwe, w celu zapewnienia, aby statek ten odpowiadał wymaganiom obowiązujących zasad i przepisów międzynarodowych. W szczególności weryfikuje ono bezpieczeństwo statku przy pomocy wszelkich rozsądnych środków. W razie konieczności konsultuje się ono z poprzednim państwem bandery, w celu ustalenia, czy jakiegokolwiek nieusunięte niezgodności lub kwestie związane z bezpieczeństwem, stwierdzone przez poprzednie państwo bandery, nie zostały jeszcze usunięte lub rozwiązane.

2. Jeżeli inne państwo bandery wystąpi o informacje dotyczące statku, który wcześniej pływał pod banderą państwa członkowskiego, państwo członkowskie, którego to dotyczy niezwłocznie przekazuje temu innemu państwu bandery występującemu o te informacje szczegółowe informacje na temat nieusuniętych niezgodności i wszelkie inne stosowne informacje dotyczące bezpieczeństwa.

## Artykuł 5

**Zatrzymanie statku pływającego pod banderą danego państwa członkowskiego**

W przypadku powiadomienia administracji o zatrzymaniu statku pływającego pod banderą danego państwa członkowskiego przez państwo portu, administracja ta nadzoruje, zgodnie z procedurami ustanowionymi w tym celu, dostosowanie tego statku do wymagań odpowiednich konwencji IMO.

## Artykuł 6

**Środki towarzyszące**

Państwa członkowskie zapewniają, aby przynajmniej następujące informacje dotyczące statków pływających pod ich banderą były w każdej chwili dostępne do celów niniejszej dyrektywy:

- a) dane statku (nazwa, numer IMO itp.);
- b) daty przeprowadzonych przeglądów, w tym przeglądów dodatkowych i uzupełniających, jeżeli były wykonane, oraz audytów;
- c) dane identyfikacyjne uznanych organizacji uczestniczących w certyfikacji i klasyfikacji statku;
- d) dane identyfikacyjne właściwego organu, który dokonał inspekcji statku zgodnie z przepisami dotyczącymi kontroli państwa portu oraz daty inspekcji;
- e) wyniki inspekcji przeprowadzonych przez kontrolę państwa portu (niezgodności: tak lub nie; zatrzymanie: tak lub nie);

- f) informacje dotyczące ofiar wypadku morskiego;
- g) dane identyfikacyjne statków, które przestały pływać pod banderą danego państwa członkowskiego podczas poprzednich 12 miesięcy.

#### Artykuł 7

##### Audyt państwa bandery

Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki umożliwiające przeprowadzenie audytu IMO ich administracji co najmniej raz na siedem lat, z zastrzeżeniem uprzedniego uzyskania pozytywnej odpowiedzi IMO na złożony przez dane państwo członkowskie w odpowiednim terminie wniosek i publikują wyniki audytu zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi dotyczącymi poufności.

Niniejszy artykuł traci moc najpóźniej w dniu ... (\*) lub wcześniej, w terminie ustalonym przez Komisję zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 10 ust. 2, po wejściu w życie obowiązkowego mechanizmu audytu państw członkowskich IMO.

#### Artykuł 8

##### System zarządzania jakością i ocena wewnętrzna

1. W terminie ... (\*\*), każde państwo członkowskie opracowuje, wdraża i utrzymuje system zarządzania jakością w odniesieniu do operacyjnych aspektów działań związanych z państwem bandery prowadzonych przez administrację. Taki system zarządzania jakością jest certyfikowany zgodnie z obowiązującymi międzynarodowymi normami jakości.

2. Państwa członkowskie, które są wpisane na czarną listę lub przez dwa kolejne lata były wpisane na szarą listę publikowaną w najnowszym sprawozdaniu rocznym Paryskiego protokołu ustaleń (zwanym dalej „paryskim MOU”) dotyczącego kontroli państwa portu, dostarczają Komisji, nie później niż cztery miesiące po opublikowaniu sprawozdania paryskiego MOU, sprawozdanie z własnej działalności jako państw bandery.

W sprawozdaniu określa się i analizuje główne przyczyny braku zgodności, które doprowadziły do zatrzymań i niezgodności skutkujących wpisaniem na czarną lub szarą listę.

#### Artykuł 9

##### Sprawozdawczość

Co pięć lat, a po raz pierwszy przed dniem ... (\*\*), Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszej dyrektywy.

Sprawozdanie to zawiera ocenę działalności państw członkowskich jako państw bandery.

#### Artykuł 10

##### Procedura komitetu

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) ustanowiony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i art. 7 decyzji 1999/468/WE z uwzględnieniem przepisów art. 8 tej decyzji.

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

#### Artykuł 11

##### Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą najpóźniej ... (\*\*). Informują Komisję o tekstach tych przepisów.

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

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

#### Artykuł 12

##### Wejście w życie

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

#### Artykuł 13

##### Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu  
Europejskiego

...  
Przewodniczący

W imieniu Rady

...  
Przewodniczący

(\*) Osiem lat po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(\*\*) Trzy lata po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(\*\*\*) 24 miesiące po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

## UZASADNIENIE RADY

### I. WPROWADZENIE

W dniu 24 lutego 2006 r. Komisja przedstawiła wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery<sup>(1)</sup> jako jeden z wniosków wchodzących w skład trzeciego pakietu na rzecz bezpieczeństwa morskiego.

W dniu 29 marca 2007 r. Parlament Europejski przegłosował opinię w pierwszym czytaniu<sup>(2)</sup>.

W dniu 9 października 2008 r. Rada osiągnęła porozumienie polityczne w sprawie projektu dyrektywy. Po ostatecznym zredagowaniu tekstu przez prawników lingwistów Rada w dniu 9 grudnia 2008 r. przyjęła wspólne stanowisko zgodnie z art. 251 Traktatu.

Podczas prac Rada uwzględniła opinie Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>(3)</sup> i Komitetu Regionów<sup>(4)</sup>.

### II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

#### Kwestie ogólne

Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery stanowi część trzeciego pakietu na rzecz bezpieczeństwa morskiego, który to pakiet został przedstawiony przez Komisję pod koniec 2005 roku. Głównym celem przedmiotowego wniosku jest dopilnowanie, aby państwa członkowskie skutecznie przestrzegały swoich zobowiązań jako państw bandery zarówno przed przyznaniem bandery, jak i po w celu zwiększenia bezpieczeństwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków.

Chociaż Rada zgadza się z Komisją, jeśli chodzi o cel wniosku, to jednak zaproponowała znaczne modyfikacje w początkowym wniosku. Kilku proponowanych przepisów Rada nie była w stanie zaakceptować, ponieważ powielają one obowiązujące prawodawstwo wspólnotowe i przepisy zawarte w innych wnioskach trzeciego pakietu na rzecz bezpieczeństwa morskiego. Zaproponowane przepisy nakładające obowiązek ratyfikacji konwencji IMO nie zostały zaakceptowane przez państwa członkowskie, głównie ze względów konstytucyjnych. Dlatego też wspólne stanowisko Rady koncentruje się w szczególności na wymogu nakładanym na państwa członkowskie i polegającym na poddaniu administracji morskich procesowi audytu przez IMO. Ponadto państwa członkowskie zapewniają certyfikację jakościową procedur administracyjnych zgodną z ISO lub z równoważnymi normami międzynarodowymi. Wspólne stanowisko nakłada także obowiązki, które państwa członkowskie wykonują przed wydaniem zezwolenia na eksploatację statku pod swoimi banderami oraz w przypadku zatrzymania przez państwo portu statku pływającego pod banderą państwa członkowskiego.

Stosując to podejście, wspólne stanowisko w znacznym zakresie modyfikuje początkowy wniosek Komisji, który został przerezegowany i w którym skreślono pewne części tekstu. W związku z tym wszystkie poprawki wprowadzone przez Parlament Europejski na mocy opinii przyjętej w pierwszym czytaniu, które odnosiły się do skreślonych części tekstu, nie zostały zaakceptowane przez Radę.

Równoległe do przedmiotowego wspólnego stanowiska oświadczenie przedstawicieli rządów państw członkowskich Unii Europejskiej<sup>(5)</sup> potwierdza, że są one zdecydowane zadbać o szybkie i skuteczne stosowanie międzynarodowych konwencji dotyczących bezpieczeństwa morskiego, zasad IMO odnoszących się do obowiązków państwa bandery oraz audytu IMO.

#### Podstawowe zagadnienia dotyczące polityki

##### i) *Audyt państwa bandery*

Rada popiera propozycję Komisji, aby wprowadzić niezależny audyt administracji morskiej państw członkowskich. Uważa jednak, że należy uniknąć utworzenia w ramach wspólnotowych systemu audytu równoległego do systemu ustanowionego na poziomie międzynarodowym przez dobrowolny system audytu państw członkowskich przez IMO. W celu zharmonizowania procedur audytu i zapewnienia

<sup>(1)</sup> Dok. 6843/06.

<sup>(2)</sup> Dok. 7805/07 CODEC 277 MAR 20 ENV 171 (dotychczas niepublikowany w Dzienniku Urzędowym).

<sup>(3)</sup> CESE 1177/2006 z 13.9.2006 (Dz.U. C 318 z 23.12.2006, s. 195–201).

<sup>(4)</sup> CdR 43/2006 z 15.6.2006 (Dz.U. C 229 z 22.9.2006, s. 38).

<sup>(5)</sup> Dok. 15859/08 ADD 1.

równych zasad wspólne stanowisko przewiduje zatem obowiązek regularnego występowania do IMO o przeprowadzenie audytu administracji oraz obowiązek publikacji wyników audytu. Okres przewidziany na ponowne przeprowadzenie audytu wynosi siedem lat, przy uwzględnieniu dostępnych zasobów IMO. Ponadto wspólne stanowisko przewiduje, że po tym jak system audytu IMO zacznie obowiązywać, odnośny przepis dyrektywy wygaśnie — albo automatycznie osiem lat po wejściu w życie dyrektywy, albo w miarę potrzeby wcześniej — na mocy decyzji, którą Komisja wyda zgodnie z zasadami komitologii (procedura regulacyjna).

ii) *System zarządzania jakością*

Rada popiera propozycję Komisji, aby zadbać o wypełnianie przez administracje morskie państw członkowskich kryteriów jakościowych związanych z realizacją przypadających im zadań. We wspólnym stanowisku Rada uwzględnia jednak szczególną sytuację różnych odnośnych jednostek i pozostawia w gestii państw członkowskich określenie międzynarodowych norm stosowanych do certyfikacji różnych części ich administracji.

Ponadto zgodnie z celem, którym jest usprawnienie działalności państw członkowskich jako państw bandery, Rada przewiduje obowiązkowe składanie Komisji sprawozdań o swojej działalności przez państwa członkowskie, które znajdują się na czarnej liście lub przez dwa kolejne lata — na szarej liście państw bandery ustanowionej przez paryski MOU. W sprawozdaniu takim określa się główne powody niespełnienia przez odnośne państwa członkowskie obowiązków państwa bandery.

iii) *Inne obowiązki państwa bandery*

Oprócz wyżej wymienionych dwóch głównych kwestii Rada uprościła wniosek Komisji w odniesieniu do środków podejmowanych przed przyznaniem prawa do pływania pod banderą państwa członkowskiego i w przypadku zatrzymania przez państwo portu statku pływającego pod banderą państwa członkowskiego. W związku z tym Rada uważa za stosowne, w ramach dyrektywy, by państwa członkowskie zdecydowały, które środki należy podjąć w celu zadbania o przestrzeganie przez dany statek mających zastosowanie międzynarodowych zasad i przepisów.

### III. PODSUMOWANIE

Rada uważa, że jej wspólne stanowisko jest narzędziem, które sprawi, że państwa członkowskie będą bardzo dobrze wypełniać swoje zadania jako państwa bandery.

Rada przyjmuje do wiadomości fakt, że nawiązano już kontakty z Parlamentem Europejskim w sprawie przedmiotowego wniosku w ramach negocjacji na temat pozostałych wniosków składających się na trzeci pakiet na rzecz bezpieczeństwa morskiego. Rada oczekuje szybkiego porozumienia w sprawie tekstu, które umożliwi przyjęcie dyrektywy.

---