

Środa, 24 września 2008 r.

Organizacje dokonujące inspekcji i przeglądów na statkach (przekształcenie) *II**

P6_TA(2008)0447

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnego stanowiska Rady mającego na celu przyjęcie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (przekształcenie) (5724/2/2008 — C6-0222/2008 — 2005/0237A(COD))

(2010/C 8 E/43)

(Procedura współdecyzji: drugie czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wspólne stanowisko Rady (5724/2/2008 — C6-0222/2008) ⁽¹⁾,
- uwzględniając stanowisko zajęte w pierwszym czytaniu ⁽²⁾ dotyczące wniosku Komisji przedstawionego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2005)0587),
- uwzględniając art. 251 ust. 2 traktatu WE,
- uwzględniając art. 62 Regulaminu,
- uwzględniając zalecenia do drugiego czytania przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki (A6-0331/2008),

1. zatwierdza wspólne stanowisko po poprawkach;
2. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

⁽¹⁾ Dz. U. C 184 E z 22.7.2008, str. 11.

⁽²⁾ Dz. U. C 74 E z 20.3.2008, str. 632.

P6_TC2-COD(2005)0237A

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w drugim czytaniu w dniu 24 września 2008 r. w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/.../WE w sprawie zgodności z wymaganiami państwa bandery oraz w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (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, 24 września 2008 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 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich ⁽³⁾ została kilkakrotnie zasadniczo zmieniona. Z uwagi na to, że mają zostać wprowadzone dalsze zmiany, należy dokonać przekształcenia dyrektywy w celu zwiększenia jej przejrzystości.
- (2) Ze względu na charakter przepisów dyrektywy 94/57/WE właściwym wydaje się przekształcenie jej przepisów w dwa różne wspólnotowe instrumenty prawne, a mianowicie dyrektywę i rozporządzenie.
- (3) W swojej rezolucji z dnia 8 czerwca 1993 r. w sprawie wspólnej polityki bezpieczeństwa na morzu ⁽⁴⁾ Rada wyznaczyła jako cel usunięcie z wód terytorialnych Wspólnoty wszystkich statków niespełniających odpowiednich wymogów, a także przyznała pierwszeństwo wspólnotowemu działaniu zmierzającemu do zapewnienia skutecznego i jednolitego wprowadzania w życie przepisów prawa międzynarodowego poprzez opracowanie wspólnych norm dotyczących towarzystw klasyfikacyjnych, **określonych jako organizacje dokonujące inspekcji i przeglądów na statkach (zwane dalej „uznanymi organizacjami”)**.
- (4) Do zwiększania bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczaniu mórz może skutecznie przyczynić się ścisłe stosowanie się do międzynarodowych konwencji, kodeksów i rezolucji, w połączeniu ze wspieraniem swobody świadczenia usług.
- (5) Za kontrolę zgodności statków z jednolitymi międzynarodowymi normami w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczaniu mórz odpowiedzialne są państwa bandery i portu.
- (6) Państwa członkowskie są odpowiedzialne za wydawanie międzynarodowych certyfikatów w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczaniu mórz na mocy takich konwencji jak Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (Konwencja SOLAS 74) z dnia 1 listopada 1974 r., Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych z 5 kwietnia 1966 r. oraz Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 2 listopada 1973 r. (Konwencja MARPOL), a także za wprowadzenie w życie tych konwencji.
- (7) Zgodnie z tymi konwencjami wszystkie państwa członkowskie mogą, w różnym zakresie, upoważniać uznane organizacje do poświadczania takiej zgodności i mogą zlecić wydawanie określonych certyfikatów w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom.
- (8) W skali światowej wiele **uznanych organizacji** nie zapewnia właściwej realizacji przepisów dotyczących bezpieczeństwa na morzu ani **odpowiedniej** wiarygodności, gdy działają w imieniu administracji krajowych, ponieważ nie dysponują odpowiednimi strukturami, ani doświadczeniem gwarantującym ich wiarygodność i zdolność do wykonywania swoich **zadań** w sposób wysoce profesjonalny.
- (9) **Ponadto te uznane organizacje** określają i wdrażają reguły dotyczące projektowania, budowy, utrzymania i inspekcji statków oraz spoczywa na nich obowiązek przeprowadzania inspekcji statków w imieniu państw bandery i poświadczania, że statki te spełniają wymogi międzynarodowych konwencji w zakresie wydawania odpowiednich certyfikatów. Aby mogły one w zadawalający sposób wypełniać ten obowiązek, muszą to być organizacje całkowicie niezależne posiadające wysoce wyspecjalizowane kompetencje techniczne i rygorystyczne systemy zarządzania jakością.
- (10) **Uznane organizacje** dokonujące inspekcji i przeglądów na statkach powinny mieć możliwość oferowania swoich usług w całej Wspólnocie i konkurowania ze sobą, oferując równoważne poziomy bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Należy zatem w jednolity sposób wprowadzić i stosować konieczne standardy zawodowe w całej Wspólnocie.

⁽¹⁾ Dz. U. C 229 z 22.9.2006, str. 38.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r. (Dz. U. C 74 E z 20.3.2008, str. 632), wspólne stanowisko Rady z dnia 6 czerwca 2008 r. (Dz. U. C 184 E z 22.7.2008, str. 11) i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2008 r.

⁽³⁾ Dz. U. L 319 z 12.12.1994, str. 20. ||

⁽⁴⁾ Dz. U. C 271 z 7.10.1993, str. 1.

Środa, 24 września 2008 r.

- (11) Wydanie certyfikatu bezpieczeństwa radiowego statku towarowego można powierzyć organizacjom prywatnym dysponującym dostateczną wiedzą fachową i wykwalifikowanym personelem.
- (12) Państwo członkowskie może ograniczyć liczbę uznanych organizacji, którym udziela upoważnienia w zależności od jego potrzeb, w oparciu o obiektywne i przejrzyste przesłanki, które są przedmiotem kontroli ze strony Komisji zgodnie z procedurą komitetową.
- (13) Niniejsza dyrektywa powinna zapewnić swobodę świadczenia usług we Wspólnocie; stosownie do tego **Komisja** powinna być uprawniona do wynegocjowania z tymi państwami trzecimi, w których są zlokalizowane niektóre z uznanych organizacji ■ równości traktowania uznanych organizacji **mających siedzibę** na terytorium Wspólnoty.
- (14) Głębokie zaangażowanie krajowych administracji w przeglądy statków i wydawanie odpowiednich certyfikatów jest niezbędne dla zapewnienia pełnej zgodności z międzynarodowymi regułami bezpieczeństwa, nawet jeżeli państwa członkowskie powierzają wypełnianie obowiązków ustawowych uznanej organizacji, które nie są częścią ich struktury administracyjnej. Wskazane jest zatem ustanowienie ścisłych relacji roboczych między organami administracji a uznawanymi organizacjami upoważnionymi przez nie, co może się wiązać z koniecznością posiadania przez dane uznane organizacje lokalnych przedstawicielstw na terytorium państwa członkowskiego, w imieniu którego pełnią one swoje obowiązki.
- (15) Rozbieżność w systemach odpowiedzialności finansowej **między uznawanymi organizacjami działającymi** w imieniu państw członkowskich utrudniałaby prawidłowe wykonywanie niniejszej dyrektywy. W celu przyczynienia się do rozwiązania tego problemu należy zapewnić pewien stopień harmonizacji na poziomie wspólnotowym w zakresie odpowiedzialności wynikającej z wszelkich **szkód** spowodowanych przez uznawaną organizację, zgodnie z decyzją sądu, łącznie z rozstrzygnięciem sporu na drodze procedur arbitrażowych.
- (16) Środki konieczne 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⁾.
- (17) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze do zmiany niniejszej dyrektywy, tak by wprowadzić dalsze zmiany w związanych z nią międzynarodowych konwencjach, protokołach, kodeksach i rezolucjach.. Ponieważ środki te mają ogólny zakres i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie o nowe elementy inne niż istotne, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (18) Państwa członkowskie powinny jednak zachować możliwość zawieszania ■ uprawnień udzielonych uznanej organizacji **ze względu na poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska naturalnego. Komisja powinna bezzwłocznie podjąć decyzję, zgodnie z procedurą komitetu, odnośnie do tego, czy należy odwołać taki środek krajowy.**
- (19) Państwa członkowskie powinny dokonywać okresowej oceny działania uznanych organizacji działających w ich imieniu i przekazywać Komisji oraz wszystkim pozostałym państwom członkowskim dokładne informacje dotyczące takich działań.
- (20) Państwa członkowskie jako władze portu są zobowiązane do zapewnienia większego bezpieczeństwa i sprawniejszego zapobiegania zanieczyszczeniu na wodach Wspólnoty poprzez objęcie kontrolą w pierwszej kolejności tych statków, których certyfikaty wydane zostały przez organizacje niespełniające wspólnych kryteriów, zapewniając tym samym, aby statki te, pływające pod banderą państwa trzeciego, nie korzystały z bardziej korzystnego traktowania.

(1) Dz. U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. ||.

Środa, 24 września 2008 r.

- (21) W chwili obecnej nie istnieją ujednoczone normy międzynarodowe, którym musiałyby odpowiadać wszystkie statki na etapie ich budowy i podczas całego okresu ich eksploatacji, dotyczące kadłuba, maszyn, instalacji elektrycznej i sterująco-kontrolnej. Takie normy można ustalić odwołując się do zasad uznanych organizacji lub równoważnych norm, o których decydują administracje krajowe, zgodnie z procedurą przewidzianą w dyrektywie 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych ⁽¹⁾.
- (22) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie ustanowienie środków, którymi mają kierować się państwa członkowskie w ich stosunkach z organizacjami dokonującymi inspekcji i przeglądów oraz wydającymi świadectwa zgodności działającymi we Wspólnocie, nie może być w wystarczający sposób osiągnięty przez państwa członkowskie i może zostać, ze względu na skalę działania, lepiej osiągnięty na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjmować środki zgodnie z zasadą pomocniczości określonej w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wychodzi poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (23) Obowiązek dokonania transpozycji niniejszej dyrektywy do prawa krajowego powinien ograniczać się do tych przepisów, które stanowią zasadniczą zmianę w stosunku do dyrektywy 94/57/WE. Obowiązek dokonania transpozycji przepisów, które nie zostały zmienione, wynika z tej dyrektywy.
- (24) Niniejsza dyrektywa nie powinna mieć wpływu na zobowiązania państw członkowskich dotyczące terminów transpozycji dyrektyw określonych w załączniku I część B.
- (25) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽²⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, do ich własnych celów i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelację między niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do wiadomości publicznej.
- (26) Środki, które powinny być stosowane przez **uznane** organizacje są określone w rozporządzeniu (WE) nr .../... Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia..... ⁽³⁾ [w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach] ⁽⁴⁾||,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Celem niniejszej dyrektywy jest:

- a) **zagwarantowanie skutecznego i spójnego wywiązywania się z obowiązków państwa bandery przez państwa członkowskie zgodnie z konwencjami międzynarodowymi;**
- b) **ustanowienie środków**, jakie mają być stosowane przez państwa członkowskie w ich stosunkach z **uznanymi** organizacjami, **którym zlecają dokonanie** inspekcji i przeglądu statków oraz wydającymi certyfikaty zgodności z konwencjami międzynarodowymi w zakresie bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniu mórz, *przy jednoczesnym poparciu celu*, którym jest swoboda świadczenia usług. Proces ten obejmuje rozwój i realizację wymogów bezpieczeństwa w odniesieniu do kadłuba, maszyn, instalacji elektrycznej, **radiotelefonicznej** i sterująco-kontrolnej statków objętych zakresem **wymienionych** międzynarodowych konwencji.

Artykuł 2

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- a) „statek” oznacza statek objęty zakresem międzynarodowych konwencji;

⁽¹⁾ Dz. U. L 204 z 21.7.1998, str. 37. ||.

⁽²⁾ Dz. U. C 321 z 31.12.2003, str. 1.

⁽³⁾ Dz. U... ||.

⁽⁴⁾ Dz. U. L.

Środa, 24 września 2008 r.

- b) „statek pływający pod banderą państwa członkowskiego” oznacza statek zarejestrowany i pływający pod banderą państwa członkowskiego zgodnie z jego prawodawstwem. Statki nieodpowiadające tej definicji traktuje się jak statki pływające pod banderą państwa trzeciego;
- c) „inspekcje i przeglądy” oznacza inspekcje i przeglądy, które są obowiązkowe na podstawie konwencji międzynarodowych, **a także na podstawie niniejszej dyrektywy i pozostałych przepisów wspólnotowych dotyczących bezpieczeństwa na morzu;**
- d) „międzynarodowe konwencje” oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 74), z 1 listopada 1974 r. **¶** Międzynarodową konwencję o liniach ładunkowych z dnia 5 kwietnia 1966 r. oraz Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL) z dnia 2 listopada 1973 r., **Międzynarodową konwencję o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r. (Tonnage 69), Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r. (STCW 78), Konwencję o międzynarodowych przepisach w sprawie zapobiegania zderzeniom na morzu z 1972 r. (COLREG 72),** wraz z odnoszącymi się do nich protokołami i zmianami, a także odpowiednimi kodeksami o statusie obowiązkowym we wszystkich państwach członkowskich w zaktualizowanej wersji;
- e) **„kodeks państwa bandery” oznacza część 1 i 2 Kodeksu zasad wprowadzania obowiązkowych instrumentów IMO, przyjętego przez IMO dnia 29 listopada 2007 r. rezolucją Zgromadzenia A.996(25), w jego zaktualizowanej wersji;**
- f) **„administracja” oznacza właściwe organy państwa członkowskiego, pod którego banderą statek pływa, wraz z wydziałami, agencjami i organizacjami mającymi za zadanie wdrażanie przepisów konwencji IMO dotyczących państwa bandery;**
- g) „organizacja” oznacza podmiot prawny, jego filie i wszelkie inne podmioty znajdujące się pod jego kontrolą, które wspólnie lub oddzielnie wykonują zadania objęte zakresem niniejszej dyrektywy;
- h) „kontrola” oznacza, do celów definicji w lit. g), prawa, umowy lub wszelkie inne środki, prawne lub faktyczne, które oddzielnie lub łącznie dają możliwość wywierania decydującego wpływu na podmiot prawny lub umożliwiają temu podmiotowi prawnemu wykonywanie zadań objętych zakresem niniejszej dyrektywy;
- i) „uznana organizacja” oznacza organizację uznaną zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr .../... ⁽¹⁾ [w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach];
- j) „upoważnienie” oznacza akt udzielenia przez państwo członkowskie upoważnienia lub przekazania kompetencji uznanej organizacji;
- k) „ustawowy certyfikat” oznacza certyfikat wydany w imieniu państwa bandery, zgodnie z konwencjami międzynarodowymi;
- l) „reguły i procedury” oznacza wymogi uznanej organizacji w zakresie projektowania, budowy, wyposażenia, utrzymania i przeglądu statków;
- m) „świadectwo klasy” oznacza dokument wydany przez uznaną organizację, poświadczający zdolność statku do określonego użytku lub świadczenia określonych usług, zgodnie z regułami i **przepisami** ustanowionymi i opublikowanymi przez tę uznaną organizację;
- n) „certyfikat bezpieczeństwa radiowego statku towarowego” oznacza certyfikat wprowadzony przez zmieniony protokół z 1988 r. zmieniający Konwencję SOLAS, przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).

Artykuł 3

1. Przyjmując na siebie obowiązki i zobowiązania wynikające z międzynarodowych konwencji, państwa członkowskie gwarantują, że ich właściwe administracje mogą zapewnić odpowiednie ich stosowanie **zgodnie z ust. 2 – 4.**

⁽¹⁾ Dz. U.: ||.

Środa, 24 września 2008 r.

2. Państwa członkowskie stosują przepisy Kodeksu państwa bandery.
3. Co najmniej raz na pięć lat państwa członkowskie podejmują niezbędne działania mające na celu przeprowadzenie niezależnego audytu ich administracji zgodnie z przepisami rezolucji A.974 (24) przyjętej przez Zgromadzenie IMO dnia 1 grudnia 2005 r. W oparciu o wyniki audytu państwa członkowskie zapewniają w stosownych przypadkach opracowanie planu działań naprawczych zgodnie z częścią II sekcją 8 załącznika do wspomnianej rezolucji oraz zapewniają jego skuteczne i terminowe wdrożenie.
4. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki odnośnie do inspekcji i przeglądu statków oraz wydawania ustawowych świadectw i certyfikatów zwolnienia zgodnie z przepisami międzynarodowych konwencji.
5. Jeżeli do celów ust. 1 państwo członkowskie podejmie w odniesieniu do statków pływających pod jego banderą decyzję o:
 - i) upoważnieniu organizacji do dokonywania pełnych lub częściowych inspekcji i przeglądów związanych z wydawaniem ustawowych certyfikatów, łącznie z tymi, które mają na celu ocenę zgodności z zasadami określonymi w art. 15 ust. 2 i, w stosownych przypadkach, do wydawania lub odnawiania tych certyfikatów; lub
 - ii) powierzeniu **uznanym organizacjom zadania przeprowadzenia** wszystkich lub części inspekcji i przeglądów, o których mowa w pkt i);

obowiązki te może powierzyć wyłącznie uznanym organizacjom.

Właściwa administracja zatwierdza we wszystkich przypadkach pierwsze wydanie świadectw zwolnienia.

Jednakże w przypadku certyfikatu bezpieczeństwa radiowego statku towarowego obowiązki te mogą zostać powierzone organowi prywatnemu uznanemu przez właściwą administrację i posiadającemu wystarczającą wiedzę fachową oraz wykwalifikowany personel do prowadzenia w jej imieniu prac w zakresie oceny bezpieczeństwa łączności radiowej.

6. Artykuł ten nie dotyczy certyfikacji poszczególnych pozycji wyposażenia statku.

Artykuł 4

Wymagania państwa bandery

1. **Przed udzieleniem zezwolenia na użytkowanie statku, który uprawniono do pływania pod banderą danego państwa, dane państwo członkowskie podejmuje odpowiednie działania w celu zapewnienia zgodności tego statku ze stosownymi zasadami i przepisami międzynarodowymi. W szczególności sprawdza ono za pomocą wszelkich rozsądnych środków zgromadzone dotychczas dane dotyczące bezpieczeństwa statku. W razie potrzeby państwo członkowskie konsultuje się z administracją poprzedniego państwa bandery w celu ustalenia, czy nieprawidłowości lub nierozwiązane kwestie dotyczące bezpieczeństwa, stwierdzone przez tę administrację, pozostają nieusunięte.**
2. Jeżeli państwo bandery wystąpi o informacje o statku, który uprzednio pływał pod banderą państwa członkowskiego, to państwo członkowskie, do którego się zwrócono, niezwłocznie przedstawia występującemu o informację państwu bandery szczegółowe informacje na temat nieprawidłowości oraz inne informacje dotyczące bezpieczeństwa.
3. W przypadku powiadomienia administracji o zatrzymaniu statku pływającego pod banderą państwa członkowskiego przez państwo portu, państwo członkowskie powinno dopilnować podjęcia właściwych środków korygujących w celu dostosowania tego statku do stosownych przepisów i konwencji IMO. W tym celu administracja ustanawia stosowne procedury.

Środa, 24 września 2008 r.

Artykuł 5

Państwa członkowskie zapewniają bezpośrednią kontrolę organu publicznego nad co najmniej następującymi danymi dotyczącymi statków pływających pod ich banderą oraz stały dostęp administracji do tych danych za pomocą właściwych środków technologii komunikacyjnej:

- a) dane statku (nazwa, numer IMO itp.);
- b) daty przeglądów, w tym przeglądów dodatkowych i uzupełniających, jeśli takie były, oraz audytów;
- c) dane identyfikacyjne uznanych organizacji uczestniczących w certyfikacji i klasyfikacji statku;
- d) dane identyfikacyjne organu, który dokonał inspekcji statku zgodnie z przepisami dotyczącymi kontroli państwa portu oraz daty inspekcji;
- e) wyniki inspekcji przeprowadzonej przez kontrolę państwa portu (niezgodności: tak lub nie; zatrzymanie: tak lub nie);
- f) informacje dotyczące szkód;
- g) dane identyfikacyjne statków, które przestały pływać pod banderą danego państwa członkowskiego w ciągu ostatnich 12 miesięcy.

Na żądanie Komisji państwa członkowskie dostarczają jej wyżej wymienione dane.

Artykuł 6

1. W ramach systemu zarządzania jakością każde państwo członkowskie stale poddaje ocenie i rewiduje swoje wyniki działania jako państwo bandery. Te oceny obejmujące okres [36] miesięcy dotyczą wszelkich aspektów systemu zarządzania jakością w odniesieniu do operacyjnych części administracji.

Ocena powinna zawierać przynajmniej następujące wskaźniki wyników działania:

- wskaźnik zatrzymań w wyniku kontroli przeprowadzonej przez państwo portu,
- wyniki inspekcji dokonywanych przez państwo bandery oraz
- ewentualnie wskaźniki wyników działania w celu ustalenia, czy personel, zasoby i procedury administracyjne są odpowiednie dla wywiązywania się ze zobowiązań państwa bandery.

2. Państwa członkowskie, które przeprowadziły oceny zgodnie z ust. 1 akapit drugi i figurują na czarnej [lub szarej] liście publikowanej w sprawozdaniu rocznym Paryskiego Protokołu Ustaleń (MOU) dotyczącego kontroli państwa portu w dniu 1 lipca roku ukończenia ocen, dostarczają Komisji do dnia 1 listopada roku ukończenia oceny sprawozdanie z wyników działalności jako państwo bandery.

W sprawozdaniu określa się i analizuje podstawowe przyczyny niewywiązywania się ze zobowiązań. Sprawozdanie zawiera także plan działań naprawczych — łącznie z przeglądami uzupełniającymi, jeśli są konieczne — który zostaje wprowadzony w życie w możliwie jak najkrótszym terminie.

3. System zarządzania jakością zostanie opracowany i certyfikowany w ciągu ... (*).

(*) Trzy lata od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Środa, 24 września 2008 r.

Artykuł 7

Przed końcem [2010] r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wykonalności ustanowienia Protokołu Ustaleń w sprawie obowiązków kontrolnych państw bandery, mającego na celu zapewnienie równych warunków konkurencji między państwami bandery, które zobowiązały się do obowiązkowego wprowadzenia Kodeksu państw bandery i wyraziły zgodę na poddanie się audytowi zgodnie z postanowieniami rezolucji IMO A.974(24) przyjętej przez Zgromadzenie IMO dnia 1 grudnia 2005 r.

Artykuł 8

Stosunki z uznanymi organizacjami

1. Stosując art. 3 ust. 5, państwa członkowskie co do zasady nie odmawiają udzielenia upoważnienia wszelkim uznanym organizacjom do podejmowania takiej działalności, z zastrzeżeniem przepisów ust. 2 niniejszego artykułu i art. 9 i 13. Mogą jednak ograniczyć liczbę organizacji, którym udzielią upoważnienia, stosownie do swoich potrzeb, o ile istnieją ku temu przejrzyste i obiektywne przesłanki.

Na wniosek państwa członkowskiego, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 10 ust. 2, Komisja przyjmuje właściwe środki.

2. W celu udzielenia zgody przez państwo członkowskie na wypełnianie **jego imieniu** obowiązków wymienionych w art. 3 lub ich części przez uznaną organizację z siedzibą w państwie trzecim, może ono **ządać od** wymienionego państwa trzeciego **wzajemnego uznania** tych **uznanych organizacji**, które mają siedzibę we Wspólnocie.

Dodatkowo Wspólnota może wystąpić do państwa trzeciego, w którym uznana organizacja ma swoją siedzibę, o przyznanie traktowania na zasadach wzajemności tym uznanym organizacjom, które mają siedzibę we Wspólnocie.

Artykuł 9

1. Państwa członkowskie, które podejmują decyzję jak opisano w art. 3 ust. 5, określają stosunki robocze między ich właściwą administracją a organizacjami działającymi w ich imieniu.

2. Stosunki robocze regulowane są sformalizowaną i sporządzoną na piśmie niedyskryminacyjną umową lub równoważnymi rozwiązaniami prawnymi ustalającymi szczególne obowiązki i funkcje przyjęte przez organizacje i obejmujące przynajmniej:

- a) przepisy określone w dodatku II do rezolucji IMO A.739(18) w sprawie wytycznych do upoważniania organizacji działających w imieniu administracji, czerpiąc inspirację z załącznika, dodatków i uzupełnień do okólnika 710 IMO MSC i okólnika 307 MEPC w sprawie wzoru umowy dotyczącej upoważniania uznanych organizacji działających w imieniu administracji.

W związku z tym, jeżeli uznana organizacja, jej inspektorzy lub jej personel techniczny wydają obowiązkowe świadectwa w imieniu administracji, to podlegają oni takim samym gwarancjom prawnym i takiej samej ochronie sądowej, włącznie z wszelkimi środkami obrony, z jakich mogłaby skorzystać administracja i jej członkowie w przypadku, gdyby to administracja wydawała wymienione obowiązkowe świadectwa;

Środa, 24 września 2008 r.

- b) następujące przepisy dotyczące odpowiedzialności finansowej:
- i) jeżeli odpowiedzialność wynikająca z jakiegoś wypadku morskiego zostaje ostatecznie i nieodwołalnie nałożona na administrację przez sąd lub jako element rozstrzygnięcia sporu na drodze postępowania arbitrażowego, łącznie z wymogiem wypłacenia odszkodowań stronom poszkodowanym z tytułu straty lub uszkodzenia mienia lub uszkodzenia ciała czy śmierci, które, jak udowodnił to sąd, zostały spowodowane umyślnie lub przez zaniechanie bądź rażące zaniechanie uznanej organizacji, jej organów, pracowników, agentów lub innych osób, które działają w imieniu uznanej organizacji, administracja będzie miała prawo do finansowej rekompensaty od uznanej organizacji w stopniu, w jakim ta strata, uszkodzenie lub śmierć według decyzji sądu zostały spowodowane przez uznaną organizację;
 - ii) jeżeli odpowiedzialność wynikająca z **jakiejsz szkody** zostaje ostatecznie i nieodwołalnie nałożona na administrację przez sąd lub jako część rozstrzygnięcia sporu na drodze postępowania arbitrażowego, łącznie z wymogiem wypłacenia odszkodowań stronom poszkodowanym z tytułu uszkodzenia ciała **nieprowadzącego do śmierci**, które, jak *dowodzono przed sądem, zostało spowodowane jakimkolwiek zaniechaniem, lekkomyślnością lub zaniechaniem ze strony uznanej organizacji, jej organów, pracowników, agentów lub innych osób, które działają w imieniu uznanej organizacji, administracja będzie miała prawo do **żądania** finansowej rekompensaty ze strony uznanej organizacji, jeżeli wymienione uszkodzenie ciała **nieprowadzące do śmierci zostało** spowodowane, **według orzeczenia sądu**, przez uznaną organizację; państwa członkowskie mogą ograniczyć maksymalną kwotę do zapłacenia przez uznaną organizację, która jednakże musi być co najmniej równa kwocie 4 milionów EUR, **chyba że w wyroku sądu lub orzeczeniu arbitrażowym wyznaczono niższą kwotę — w takim przypadku odszkodowanie będzie równe wyznaczonej kwocie**;*
 - iii) jeżeli odpowiedzialność wynikająca z **jakiejsz szkody** zostaje ostatecznie i nieodwołalnie nałożona na administrację przez sąd lub jako element rozstrzygnięcia sporu na drodze postępowania arbitrażowego, łącznie z wymogiem wypłacenia odszkodowań stronom poszkodowanym z tytułu straty lub uszkodzenia mienia, które, jak udowodnił to sąd, zostały spowodowane jakimkolwiek zaniechaniem, lekkomyślnością lub zaniechaniem ze strony uznanej organizacji, jej organów, pracowników, agentów lub innych osób, które działają w imieniu uznanej organizacji, administracja będzie miała prawo do **żądania** finansowej rekompensaty ze strony uznanej organizacji w stopniu, w jakim ta strata lub uszkodzenie według decyzji sądu zostały spowodowane przez uznaną organizację; państwa członkowskie mogą ograniczyć maksymalną kwotę do zapłacenia przez uznaną organizację, która jednakże musi być co najmniej równa kwocie 2 milionów EUR, **chyba że w wyroku sądu lub orzeczeniu arbitrażowym wyznaczono niższą kwotę — w takim przypadku odszkodowanie będzie równe wyznaczonej kwocie**;
- c) przepisy dotyczące okresowych audytów przeprowadzanych przez administrację lub bezstronny organ zewnętrzny wyznaczony przez administrację, dotyczące obowiązków podejmowanych przez organizacje w imieniu administracji, stosownie do postanowień art. 13 ust. 1;
- d) możliwość wyrwykowych i szczegółowych inspekcji statków;
- e) przepisy dotyczące **obowiązkowego** zgłaszania informacji na temat ich sklasyfikowanej floty, zmian, zawiesznień i wycofań z klas.
3. Umowa bądź równoważne porozumienie prawne mogą nakładać wymóg posiadania przez uznaną organizację lokalnego przedstawicielstwa na terytorium państwa członkowskiego, w imieniu którego pełni ona obowiązki określone w art. 3. Wymóg taki może spełniać lokalne przedstawicielstwo posiadające osobowość prawną zgodnie z prawem państwa członkowskiego oraz podlegające jurysdykcji krajowych sądów.
4. Każde państwo członkowskie przekazuje Komisji szczegółowe informacje na temat stosunków roboczych określonych zgodnie z niniejszym artykułem. Komisja następnie informuje o tym pozostałe państwa członkowskie.

Środa, 24 września 2008 r.

Artykuł 10

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

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 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.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1—4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Artykuł 11

1. Niniejsza dyrektywa może, bez poszerzania zakresu jej stosowania, zostać zmieniona w celu:

a) wprowadzenia, do celów niniejszej dyrektywy, kolejnych zmian do międzynarodowych konwencji i związanych z nimi protokołów, kodeksów i rezolucji, o których mowa w art. 2 lit. d), art. 3 ust. 1 i art. 9 ust. 2, które weszły w życie;

b) zmiany kwot wymienionych w art. 9 ust. 2 lit. b) ppkt (ii) oraz (iii).

Te środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 10 ust. 3.

2. Po przyjęciu nowych instrumentów lub protokołów do międzynarodowych konwencji wymienionych w art. 2 lit. d) Rada, stanowiąc na wniosek Komisji, decyduje, uwzględniając procedury parlamentarne państw członkowskich oraz stosowne procedury wewnętrzne IMO, w sprawie szczegółowych regulacji dotyczących ratyfikacji tych nowych instrumentów lub protokołów, zapewniając jednocześnie ich jednolite i równoczesne stosowanie w państwach członkowskich.

Zmiany w międzynarodowych instrumentach określonych w art. 2 lit. d) i art. 9 mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

Artykuł 12

Bez względu na ■ kryteria określone w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr .../..... ... ⁽²⁾ [w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach], jeśli państwo członkowskie uznaje, iż uznana organizacja nie może dłużej być upoważniona do wykonywania w jego imieniu zadań określonych w art. 3, może zawiesić ■ takie upoważnienie **zgodnie z następującą procedurą:**

a) państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Komisję i pozostałe państwa członkowskie o swojej decyzji, należycie ją uzasadniając;

b) **Komisja analizuje, z punktu widzenia bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom, uzasadnienie zawieszenia upoważnienia dla uznanej organizacji podane przez dane państwo członkowskie;**

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiające Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) (Dz. U. L 324 z 29.11.2002, str. 1). ||.

⁽²⁾ Dz. U... ||.

Środa, 24 września 2008 r.

- c) *działając zgodnie z procedurą regulacyjną określoną w art. 10 ust. 2, Komisja powiadamia państwo członkowskie o tym, czy jego decyzja o zawieszeniu upoważnienia jest lub nie jest, jej zdaniem, wystarczająco uzasadniona przyczynami poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lub środowiska. Jeżeli decyzja ta nie jest uzasadniona, Komisja występuje do państwa członkowskiego o wycofanie zawieszenia. Jeżeli decyzja jest uzasadniona, a państwo członkowskie, zgodnie z art. 8 ust. 1, ograniczyło liczbę organizacji działających w jego imieniu, Komisja zwraca się do danego państwa członkowskiego o wydanie nowego upoważnienia innej uznanej organizacji w celu zastąpienia zawieszonych organizacji.*

Artykuł 13

1. Każde państwo członkowskie **sprawdza**, czy uznana organizacja działająca w jego imieniu do celów art. 3 ust. 5 skutecznie pełni funkcje określone w tym artykule zgodnie z wymaganiami jego właściwej administracji.
2. Każde państwo członkowskie **dokonuje kontroli każdej organizacji działającej w jego imieniu** co najmniej raz na dwa lata i **dostarcza** innym państwom członkowskim i Komisji sprawozdanie z wyników **takich działań kontrolnych** najpóźniej dnia 31 marca każdego roku następującego po latach, w których **zostały one przeprowadzone**.

Artykuł 14

Wykonując swoje prawa i obowiązki jako państwa portu, państwa członkowskie zgłaszają Komisji i innym państwom członkowskim i powiadamiają państwo bandery, którego to dotyczy, jeśli stwierdzą wydanie ważnego ustawowego certyfikatu przez uznaną organizację działającą w imieniu państwa bandery statkowi, który nie spełnia odpowiednich wymogów międzynarodowych konwencji, lub o jakimkolwiek uchybieniu statku posiadającego ważne świadectwo klasy, a związanym z pozycjami objętymi tym świadectwem. Tylko przypadki statków stanowiących poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska lub przypadki, w których widoczne są dowody szczególnie niedbałego zachowania uznanej organizacji, zostają zgłoszone do celów niniejszego artykułu. Uznana organizacja, której to dotyczy, zostaje powiadomiona o takim przypadku w momencie inspekcji wstępnej, tak aby mogła niezwłocznie podjąć właściwe działania w tej sprawie.

Artykuł 15

1. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby statki pływające pod jego banderą były projektowane, budowane, wyposażane i utrzymywane zgodnie z regułami i procedurami związanymi z wymogami uznanych organizacji dotyczącymi kadłuba, maszyn oraz instalacji elektrycznej i sterująco-kontrolnej.
2. Państwo członkowskie może podjąć decyzję o stosowaniu reguł, które uznaje za równoważne regułom i procedurom uznanych organizacji, wyłącznie pod warunkiem, że niezwłocznie powiadomi o nich Komisję zgodnie z procedurą ustanowioną na mocy dyrektywy 98/34/WE i inne państwa członkowskie, oraz że żadne z państw członkowskich ani Komisja nie zgłoszą wobec nich sprzeciwu i nie uznają ich za nierównoważne w trybie procedury regulacyjnej, o której mowa w art. 10 ust. 2 niniejszej dyrektywy.
3. Państwa członkowskie współpracują z uznanymi organizacjami, którym udzielają upoważnienia, w opracowywaniu ich reguł i procedur. Państwa członkowskie konsultują się z uznanymi organizacjami, aby zapewnić jednolitą interpretację konwencji międzynarodowych.

Artykuł 16

Przepisy końcowe

Komisja co dwa lata powiadamia Parlament Europejski i Radę o postępach w wykonywaniu niniejszej dyrektywy w państwach członkowskich.

Środa, 24 września 2008 r.

Artykuł 17

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do **wdrożenia art. [...] i pkt [...] załącznika I [artykuły lub ich części oraz punktu załącznika I, które zostały merytorycznie zmienione w porównaniu do dyrektywy 94/57/WE] w terminie ...** (*) Niezwłocznie **przedstawiają** one Komisji **teksty** tych przepisów **oraz tabelę korelacji między tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.**

Przy przyjmowaniu ich przez państwa Członkowskie, przepisy te zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie 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 odniesienia do niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie określają sposób dokonania takiego odniesienia.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 18

Dyrektywa 94/57/WE zmieniona dyrektywami wymienionymi załączniku I część A zostaje uchylona z dniem ... ⁽¹⁾, bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku I część B.

Odniesienia do uchylonych dyrektyw są traktowane jako odniesienia do niniejszej dyrektywy i odczytywane zgodnie z tabelą korelacji w załączniku II.

Artykuł 19

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

Artykuł 20

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

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

⁽¹⁾ || Data wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Środa, 24 września 2008 r.

ZAŁĄCZNIK I

CZĘŚĆ A

UCHYLONA DYREKTYWA Z JEJ KOLEJNYMI ZMIANAMI

(o której mowa w art. 18)

Dyrektywa Rady 94/57/WE	Dz. U. L 319 z 12.12.1994, str. 20
Dyrektywa Komisji 97/58/WE	Dz. U. L 274 z 7.10.1997, str. 8
Dyrektywa 2001/105/WE Parlamentu Europejskiego i Rady	Dz. U. L 19 z 22.1.2002, str. 9
Dyrektywa 2002/84/WE Parlamentu Europejskiego i Rady	Dz. U. L 324 z 29.11.2002, str. 53

CZĘŚĆ B

WYKAZ TERMINÓW TRANSPOZYCJI DO PRAWA KRAJOWEGO

(o którym mowa w art. 18)

Dyrektywa	Termin transpozycji
94/57/WE	31 grudnia 1995 r.
97/58/WE	30 września 1998 r.
2001/105/WE	22 lipca 2003 r.
2002/84/WE	23 listopada 2003 r.

ZAŁĄCZNIK II

TABELA KORELACJI

Dyrektywa 94/57/WE	Niniejsza dyrektywa	Rozporządzenie (WE) nr .../... ⁽¹⁾ [w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach]
art. 1	art. 1	art. 1
art. 2 lit. a)	art. 2 lit. a)	art. 2 lit. a)
art. 2 lit. b)	art. 2 lit. b)	-
art. 2 lit. c)	art. 2 lit. c)	-
art. 2 lit. d)	art. 2 lit. d)	art. 2 lit. b)
art. 2 lit. e)	art. 2 lit. e)	art. 2 lit. c)
-	art. 2 lit. f)	art. 2 lit. d)
art. 2 lit. f)	art. 2 lit. g)	art. 2 lit. e)
art. 2 lit. g)	art. 2 lit. h)	art. 2 lit. f)
art. 2 lit. h)	art. 2 lit. i)	art. 2 lit. g)
art. 2 lit. i)	art. 2 lit. k)	art. 2 lit. i)
-	art. 2 lit. j)	art. 2 lit. h)
art. 2 lit. j)	art. 2 lit. l)	-
art. 2 lit. k)	-	art. 2 lit. j)
art. 3	art. 3	-
art. 4 ust. 1 zdanie pierwsze	-	art. 3 ust. 1
art. 4 ust. 1 zdanie drugie	-	art. 3 ust. 2
art. 4 ust. 1 zdanie trzecie	-	-
art. 4 ust. 1 zdanie czwarte	-	art. 4 ust. 1

⁽¹⁾ Dz. U.: ||.

Środa, 24 września 2008 r.

Dyrektywa 94/57/WE	Niniejsza dyrektywa	Rozporządzenie (WE) nr .../... ⁽¹⁾ [w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach]
-	-	art. 3 ust. 3
-	-	art. 4 ust. 2, 3, 4
-	-	art. 5
-	-	art. 6
-	-	art. 7
art. 5 ust. 1	art. 8 ust. 1	-
art. 5 ust. 3	art. 8 ust. 2	-
art. 6 ust. 1, 2, 3, 4	art. 9 ust. 1, 2, 3, 4	-
art. 6 ust. 5	-	-
art. 7	art. 10	art. 12
art. 8 ust. 1 tiret pierwsze	art. 11 ust. 1 akapit pierwszy lit. a)	-
art. 8 ust. 1 tiret drugie	-	art. 13 ust. 1
art. 8 ust. 1 tiret trzecie	art. 11 ust. 1 akapit pierwszy lit. b)	-
-	art. 11 ust. 1 akapit drugi	art. 13 ust. 1 akapit drugi
art. 8 ust. 2	art. 11 ust. 2	-
art. 8 ust. 2 akapit drugi	-	art. 13 ust. 2
art. 9 ust. 1	-	-
art. 9 ust. 2	-	-
art. 10 ust. 1 zdanie wprowadzające	art. 12	-
art. 10 ust. 1 lit. a), b), c), ust. 2, 3, 4	-	-
art. 11 ust. 1,(2)	art. 13 ust. 1, 2	-
art. 11 ust. 3, 4	-	art. 8 ust. 1, 2
art. 12	art. 14	-
art. 13	-	-
art. 14	art. 15 ust. 1, 2	-
-	art. 15 ust. 3	-
-	art. 16	-
-	-	art. 9
art. 15 ust. 1	-	-
-	-	art. 10 ust. 1, 2
art. 15 ust. 2	-	art. 10 ust. 3
art. 15 ust. 3	-	art. 10 ust. 4
art. 15 ust. 4	-	art. 10 ust. 5
art. 15 ust. 5	-	art. 10 ust. 6 akapit pierwszy, drugi, trzeci, piąty
-	-	art. 10 ust. 6 akapit czwarty

(1) Dz. U.: ||.

Środa, 24 września 2008 r.

Dyrektywa 94/57/WE	Niniejsza dyrektywa	Rozporządzenie (WE) nr .../... ⁽¹⁾ [w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach]
art. 16	art. 17	-
art. 17	art. 20	-
-	art. 18	-
-	art. 19	-
-	-	art. 11
-	-	art. 14
-	-	art. 15
-	-	art. 16
-	-	art. 17
-	-	art. 18
-	-	art. 19
załącznik	-	załącznik I
-	załącznik I	-
-	załącznik II	załącznik II

⁽¹⁾ Dz. U.: ||.

Organizacje dokonujące inspekcji i przeglądów na statkach (przekształcenie) ***II

P6_TA(2008)0448

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnego stanowiska przyjętego przez Radę w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (przekształcenie) (5726/2/2008 — C6-0223/2008 — 2005/0237B(COD))

(2010/C 8 E/44)

(Procedura współdecyzji: drugie czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wspólne stanowisko Rady (5726/2/2008 — C6-0223/2008)⁽¹⁾,
- uwzględniając stanowisko zajęte w pierwszym czytaniu⁽²⁾ dotyczące wniosku Komisji przedstawionego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2005)0587),
- uwzględniając art. 251 ust. 2 traktatu WE,
- uwzględniając art. 62 Regulaminu,
- uwzględniając zalecenia do drugiego czytania przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki (A6-0330/2008),

⁽¹⁾ Dz. U. C 190 E z 29.7.2008, str. 1.⁽²⁾ Dz. U. C 74 E z 20.3.2008, str. 632.