

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) nr 16/2008**przyjęte przez Radę w dniu 6 czerwca 2008 r.****w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/.../WE z dnia ... w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Wersja przekształcona)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2008/C 184 E/02)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

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 ⁽⁴⁾ 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 bezpiecznych mórz 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 międzynarodowych reguł przez opracowanie wspólnych norm dotyczących towarzystw klasyfikacyjnych.
- (4) Do zwiększania bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczaniu mórz może skutecznie przyczynić się ściśle 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 towarzystw klasyfikacyjnych nie zapewnia właściwej realizacji przepisów dotyczących bezpieczeństwa na morzu ani wystarczającej wiarygodności, gdy działają w imieniu administracji krajowych, ponieważ nie dysponują ani wiarygodnymi i odpowiednimi strukturami, ani doświadczeniem gwarantującym ich wiarygodność i zdolność do wykonywania swoich obowiązków w sposób wysoce profesjonalny.

- (9) Zgodnie z załącznikiem do Konwencji SOLAS 74, rozdział II-1 część A-1 правило 3-1 państwa członkowskie ponoszą odpowiedzialność za dopilnowanie, by statki pływające pod ich banderą były projektowane, budowane i utrzymywane zgodnie z wymogami dotyczącymi struktury, elementów mechanicznych i elektrycznych towarzystw klasyfikacyjnych uznanych przez administrację. Towarzystwa te zatem określają i wdrażają reguły dotyczące projektowania, budowy, utrzymywania 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 zadowalający sposób wypełniać ten obowiązek, muszą to być organizacje całkowicie niezależne posiadające wysoce wyspecjalizowane kompetencje techniczne i rygorystyczne systemy zarządzania jakością.

- (10) Organizacje dokonujące inspekcji i przeglądów na statkach powinny mieć możliwość oferowania swoich usług w całej Wspólnocie i konkutowania ze sobą, oferując równoważne poziomy bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Należy zatem w całej Wspólnocie w jednolity sposób wprowadzić i stosować konieczne standardy zawodowe.

⁽¹⁾ Dz.U. C 318 z 23.12.2006, s. 195.⁽²⁾ Dz.U. C 229 z 22.9.2006, s. 38⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r. (Dz.U. C 74 E z 20.3.2008, s. 632), wspólne stanowisko Rady z dnia 6 czerwca 2008 r. i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).⁽⁴⁾ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 20. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2002/84/WE (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 53).

- (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 Wspólnota powinna być uprawniona do wynegocjowania z tymi państwami trzecimi, w których są zlokalizowane niektóre z uznanych organizacji, w celu zapewnienia równości traktowania uznanych organizacji zlokalizowanych 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 uznanym organizacjom, które nie są częścią ich struktury administracyjnej. Wskazane jest zatem ustanowienie ścisłych relacji roboczych między organami administracji a uznanymi 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 uznanych organizacji działających 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 wypadków morskich spowodowanych przez uznaną 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 lub cofania uprawnień uznanej organizacji, informując Komisję i inne państwa członkowskie o swoich decyzjach i podając ich uzasadnienie.
- (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 zanieczyszczaniu 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.
- (21) W chwili obecnej nie istnieją ujednolicone 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 ⁽²⁾.
- (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 określoną 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.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, s. 11).

⁽²⁾ Dz.U. L 204 z 21.7.1998, s. 37. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Rady 2006/96/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 81).

- (25) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽¹⁾ 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 organizacje dokonujące inspekcji i przeglądów na statkach, zostały określone w rozporządzeniu (WE) nr .../... Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach ⁽²⁾,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Niniejsza dyrektywa ustanawia środki, jakie mają być stosowane przez państwa członkowskie w ich stosunkach z organizacjami dokonującymi inspekcji i przeglądu statków oraz wydającymi certyfikaty zgodności z konwencjami międzynarodowymi w zakresie bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniu mórz, wspierając jednocześnie cel, którym jest swoboda świadczenia usług. Proces ten obejmuje rozwój i realizację wymogów bezpieczeństwa w odniesieniu do kadłuba, maszyn, instalacji elektrycznej i sterująco-kontrolnej statków objętych zakresem międzynarodowych konwencji.

Artykuł 2

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- | | |
|--|---|
| a) „statek” | oznacza statek objęty zakresem międzynarodowych konwencji; |
| 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; |
| d) „międzynarodowe konwencje” | oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 74), z 1 listopada 1974 r. z wyjątkiem rozdziału XI-2 załącznika do niej, 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., wraz z odnoszącymi się do nich protokołami i zmianami, a także odpowiednimi kodeksami o statusie obowiązkowym we wszystkich państwach członkowskich w zaktualizowanej wersji; |
| e) „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; |
| f) „kontrola” | oznacza, do celów definicji w lit. e), 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; |
| g) „uznana organizacja” | oznacza organizację uznaną zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr .../...; |
| h) „upoważnienie” | oznacza akt udzielenia przez państwo członkowskie upoważnienia lub przekazania kompetencji uznanej organizacji; |
| i) „ustawowy certyfikat” | oznacza certyfikat wydany w imieniu państwa bandery, zgodnie z konwencjami międzynarodowymi; |

⁽¹⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L ...

- | | |
|--|--|
| j) „reguły i procedury” | oznacza wymogi uznanej organizacji w zakresie projektowania, budowy, wyposażenia, utrzymania i przeglądu statków. |
| k) „świadcstwo klasy” | oznacza dokument wydany przez uznaną organizację, poświadczający zdolność statku do określonego użytku lub świadczenia określonych usług, zgodnie z regułami i procedurami ustanowionymi i opublikowanymi przez tę uznaną organizację; |
| l) „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, w szczególności w odniesieniu do inspekcji i przeglądu statków oraz wydawania ustawowych świadectw i certyfikatów zwolnienia zgodnie z przepisami międzynarodowych konwencji. Państwa członkowskie działają zgodnie z odpowiednimi przepisami załącznika i dodatku do rezolucji IMO A.847(20) w sprawie wytycznych w celu wspomagania państw bandery w wykonywaniu aktów IMO.

2. 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. 11 ust. 2 i, w stosownych przypadkach, do wydawania lub odnawiania tych certyfikatów; lub
- (ii) powierzeniu organizacjom dokonywania pełnych lub częściowych inspekcji i przeglądów, o których mowa w ppkt (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.

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

Artykuł 4

1. Stosując art. 3 ust. 2, 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. 5 i 9. Mogą jednak ograniczyć liczbę organizacji, którym udziela 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. 6 ust. 2, Komisja przyjmuje właściwe środki.

2. W celu udzielenia przez państwo członkowskie zgody na wypełnianie wszystkich wymienionych w art. 3 obowiązków lub ich części przez uznaną organizację z siedzibą w państwie trzecim, może ono wystąpić do wspomnianego państwa trzeciego o przyznanie traktowania na zasadach wzajemności tym uznanym organizacjom, 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 5

1. Państwa członkowskie, które podejmują decyzję jak opisano w art. 3 ust. 2, 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;

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 zaniedbanie 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 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 uszkodzenia ciała lub śmierci, które, jak udowodnił to sąd, zostały spowodowane jakimkolwiek zaniedbaniem, 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 finansowej rekompensaty ze strony uznanej organizacji w stopniu w jakim to uszkodzenie ciała lub śmierć 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 4 milionów EUR;

(iii) 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, które, jak udowodnił to sąd, zostały spowodowane jakimkolwiek zaniedbaniem, 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 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;

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. 9 ust. 1;

d) możliwość wyrywkowych i szczegółowych inspekcji statków;

e) przepisy dotyczące zgłaszania istotnych informacji na temat ich sklasyfikowanej floty oraz zmian, zawieszeń 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.

Artykuł 6

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 7

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. 5 ust. 2, które weszły w życie,

b) zmiany kwot wymienionych w art. 5 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. 6 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. 5 mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiające Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (Dz.U. L 22 z 31.1.2007, s. 12).

Artykuł 8

Bez względu na minimalne kryteria określone w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr .../..., jeśli państwo członkowskie uznaje, iż uznana organizacja nie może dłużej być upoważniona do wykonywania w jego imieniu zadań określonych w art. 3, może zawiesić lub wycofać takie upoważnienie. W takim przypadku, państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Komisję i pozostałe państwa członkowskie o swojej decyzji i należyce ją uzasadnia.

Artykuł 9

1. Każde państwo członkowskie upewnia się, czy uznana organizacja działająca w jego imieniu do celów art. 3 ust. 2 skutecznie pełni funkcje określone w tym artykule zgodnie z wymaganiami jego właściwej administracji.
2. Każde państwo członkowskie wykonuje zadanie określone w ust. 1 co najmniej raz na dwa lata i przekazuje innym państwom członkowskim i Komisji sprawozdanie z wyników takiego monitorowania najpóźniej dnia 31 marca każdego roku następującego po latach, dla których zgodność była oceniana.

Artykuł 10

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 11

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. 6 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 12

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

Artykuł 13

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do ... (*). Niezwłocznie informują one Komisji o tekstach tych przepisów.

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 14

Dyrektywa 94/57/WE zmieniona dyrektywami wymienionymi w załączniku I część A zostaje uchylona z dniem ... (**), 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 15

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

Artykuł 16

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu
Europejskiego

...

Przewodniczący

W imieniu
Rady

...

Przewodniczący

(*) 24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(**) Data wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

ZAŁĄCZNIK I

Część A

Uchylona dyrektywa z jej kolejnymi zmianami
(o której mowa w art. 14)

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

Część B

Wykaz terminów transpozycji do prawa krajowego
(o którym mowa w art. 14)

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/...
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
—	—	art. 3 ust. 3
—	—	art. 4 ust. 2, 3, 4
—	—	art. 5
—	—	art. 6
—	—	art. 7
art. 5 ust. 1	art. 4 ust. 1	—
art. 5 ust. 3	art. 4 ust. 2	—
art. 6 ust. 1, 2, 3, 4	art. 5 ust. 1, 2, 3, 4	—
art. 6 ust. 5	—	—
art. 7	art. 6	art. 12

Dyrektywa 94/57/WE	Niniejsza dyrektywa	Rozporządzenie (WE) nr/...
art. 8 ust. 1 tiret pierwsze	art. 7 ust. 1 akapit pierwszy lit. a)	—
art. 8 ust. 1 tiret drugie	—	art. 13 ust. 1
art. 8 ust. 1 tiret trzecie	art. 7 ust. 1 akapit pierwszy lit. b)	—
—	art. 7 ust. 1 akapit drugi	art. 13 ust. 1 akapit drugi
art. 8 ust. 2	art. 7 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. 8	—
art. 10 ust. 1 lit. a), b), c), ust. 2, 3, 4	—	—
art. 11 ust. 1, 2	art. 9 ust. 1, 2	—
art. 11 ust. 3, 4	—	art. 8 ust. 1, 2
art. 12	art. 10	—
art. 13	—	—
art. 14	art. 11 ust. 1, 2	—
—	art. 11 ust. 3	—
—	art. 12	—
—	—	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
art. 16	art. 13	—
art. 17	art. 16	—
—	art. 14	—
—	art. 15	—
—	—	art. 11
—	—	art. 14

Dyrektywa 94/57/WE	Niniejsza dyrektywa	Rozporządzenie (WE) nr/...
—	—	art. 15
—	—	art. 16
—	—	art. 17
—	—	art. 18
—	—	art. 19
załącznik	—	załącznik I
—	załącznik I	—
—	załącznik II	załącznik II

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

W dniu 30 listopada 2007 r. w trybie kodecyj (art. 251 TWE) Rada osiągnęła porozumienie polityczne w sprawie dwóch odrębnych aktów prawnych opartych na odnośnym wniosku Komisji ⁽¹⁾: projektu dyrektywy w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (przekształcenie) oraz rozporządzenia w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (przekształcenie). Niniejszy dokument dotyczy tej części wniosku Komisji, która stanowi dyrektywę przekształcającą ⁽²⁾.

Po analizie prawno-językowej Rada przyjęła swoje wspólne stanowisko w dniu 6 czerwca 2008 r.

Wypracowując swoje stanowisko, Rada uwzględniła opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽³⁾ oraz Komitetu Regionów ⁽⁴⁾. W odnośnych miejscach — stanowiących według stanowiska Rady część czy to dyrektywy, czy to rozporządzenia — ujęła też treść lub ideę wielu poprawek, które Parlament Europejski uchwalił w dniu 25 kwietnia 2007 r. po pierwszym czytaniu ⁽⁵⁾.

Wniosek służy zebraniu wcześniejszych zmian stopniowo wprowadzanych do dyrektywy 94/57/WE ustanawiającej wspólne reguły i normy dotyczące organizacji (tzw. „uznanych organizacji”) dokonujących inspekcji na statkach i wydających statkom świadectwa. Ponadto zmienia on niektóre przepisy obowiązującej dyrektywy, tak by je uprościć lub ujednolicić albo by wzmocnić obowiązujące przepisy — np. zwiększa kontrolę nad uznanymi organizacjami i reformuje system kar grożących organizacjom, które nie spełniają minimalnych stawianych im wymogów.

II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

a) Forma aktu prawnego

Główną kwestią poruszaną przez organy Rady była forma aktu prawnego proponowanego przez Komisję. Kilka przepisów proponowanej dyrektywy należy rozumieć tak, że albo bezpośrednio nakładają obowiązki albo dają Komisji kompetencje do nakładania obowiązków na podmioty, w tym przypadku na „uznane organizacje”. Interpretację tę potwierdziła Służba Prawna Rady, która w swojej opinii z dnia 8 października 2007 r. (dok. 13616/07) zaleciła przyjęcie aktu w formie rozporządzenia albo preredagowanie odnośnych przepisów, albo rozbięcie aktu na jedną dyrektywę i jedno rozporządzenie.

W ramach porozumienia politycznego Rada zgodziła się podzielić tekst na dwa odrębne instrumenty: dyrektywę i rozporządzenie. Dyrektywa obejmuje przepisy skierowane do państw członkowskich i mówiące o ich stosunkach z „uznanymi organizacjami”; rozporządzenie zawiera wszystkie przepisy mówiące o uznawaniu organizacji na szczeblu Wspólnoty, tzn. o udzielaniu i cofaniu im uznania przez Komisję, o obowiązkach i kryteriach, którym muszą sprostać organizacje starające się o uznanie przez Wspólnotę, a także o ewentualnych karach grożących uznanym organizacjom, które nie sprostają tym obowiązkom czy kryteriom.

b) Główne kwestie dotyczące dyrektywy

Rada osiągnęła porozumienie niemal co do wszystkich głównych elementów wniosku Komisji dotyczących stosunków państw członkowskich z organizacjami, którym powierzono prowadzenie inspekcji i przeglądów na statkach oraz wydawanie statkom świadectw. Odnośne przepisy zawierają niewiele zmian wobec odnośnych części obowiązującej dyrektywy 94/57/WE.

⁽¹⁾ W dniu 30 stycznia 2006 r. Komisja przekazała wniosek dotyczący dyrektywy przekształcającej w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (dok. 5912/06 MAR 11 ENV 50 CODEC 95).

⁽²⁾ Wspólne stanowisko Rady co do projektu rozporządzenia przedstawiono w dok. 5726/08, a odnośne uzasadnienie w dok. 5726/08 ADD 1.

⁽³⁾ CESE 1177/2006 z 13.9.2006 (Dz.U. C 318 z 23.12.2006, ss. 195–201).

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

⁽⁵⁾ Dok. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (dotychczas niepublikowany w Dzienniku Urzędowym).

Modyfikacje tekstu, których dokonała Rada, były podyktowane względami redakcyjnymi lub terminologicznymi; dotyczą one następujących kwestii:

Po pierwsze, opierając się na obowiązującym systemem wspólnotowym, w którym państwa członkowskie mogą uznanym organizacjom przekazywać swoje uprawnienia do kontrolowania statków i wydawania im świadectw na podstawie odnośnych konwencji międzynarodowych, Rada stwierdza, że jeśli państwo członkowskie nie chce już upoważniać danej uznanej organizacji, by działała w jego imieniu, to ono samo decyduje o zawieszeniu lub cofnięciu tego upoważnienia. W tekście wspólnego stanowiska nie określa się żadnej procedury, jedynie obowiązek bezzwłocznego poinformowania Komisji i innych państw członkowskich o zawieszeniu lub cofnięciu upoważnienia oraz o powodach tej decyzji.

Po drugie, zgodnie ze zmienioną procedurą komitetową ⁽¹⁾ Rada stanowi w swoim wspólnym stanowisku, że zmiany w międzynarodowych konwencjach, protokołach, kodeksach i rezolucjach będą wprowadzane do dyrektywy procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą.

Po trzecie, zdaniem Rady celowe jest określenie terminu, w którym Komisja ma poinformować o realizacji dyrektywy przez państwa członkowskie; Rada stanowi, że Komisja będzie dokonywać tego co dwa lata.

III. POPRAWKI

Rada uwzględniła pogląd wyrażony przez Parlament Europejski w pierwszym czytaniu wniosku. We wspólnym stanowisku Rady odzwierciedlenie znalazły następujące elementy opinii PE (niektóre częściowo, niektóre co do idei): poprawka 3, 7, 9, 11, 13, 20, 29, 30, 31, 34, 35, 36, 37 oraz 51.

Niektórych poprawek (4, 5, 8, 27 oraz 48) Rada nie mogła przyjąć ze względów terminologicznych. Poprawki 30 i 31 są zdaniem Rady częściowo nie do przyjęcia, gdyż znacznie zmieniłyby obecne zasady ujednolicające odpowiedzialność finansową uznanych organizacji z tytułu wypadku. Rada nie zgadza się z poprawkami 46 i 47, gdyż są zbyt ograniczające i niezgodne z podejściem Rady do delegowania uprawnień przyznanych państwom członkowskim. Wreszcie poprawki 1, 21, 28, 33 oraz 49 są dość niejasne lub wydają się zbędne.

IV. PODSUMOWANIE

Rada jest przekonana, że jej wspólne stanowisko pozwala stworzyć w dyrektywie odpowiedni model, którym mają kierować się państwa członkowskie w swoich stosunkach z organizacjami dokonującymi inspekcji i przeglądów na statkach, a jednocześnie wszystkie przepisy dotyczące uznawania tych organizacji na szczeblu Wspólnoty zostają równolegle ujęte w rozporządzeniu.

Brzmienie wspólnego stanowiska odzwierciedla wiele poprawek Parlamentu Europejskiego. Rada oczekuje konstruktywnej dyskusji z Parlamentem Europejskim prowadzącej do możliwie szybkiego osiągnięcia porozumienia.

⁽¹⁾ Decyzja Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiająca warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji, zmieniona decyzją Rady 2006/512/WE z dnia 17 lipca 2006 r. (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, s. 11).