32002L0059

DYREKTYWA 2002/59/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 27 czerwca 2002 r.

ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji ([1]),

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([2]),

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ([3]),

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ([4]),

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W swoim komunikacie z dnia 24 lutego 1993 r. w sprawie wspólnej polityki bezpieczeństwa na morzu Komisja wskazała, jako jeden z celów na poziomie wspólnotowym, wprowadzenie obowiązkowego systemu informacji, dającego Państwom Członkowskim szybki dostęp do wszelkich istotnych informacji odnoszących się do ruchu statków przewożących materiały niebezpieczne lub zanieczyszczające i szczegółowych danych na temat rodzaju ich ładunków.

(2) Dyrektywa Rady 93/75/EWG z dnia 13 września 1993 r. dotycząca minimalnych wymagań w odniesieniu do statków zdążających do portów Wspólnoty lub je opuszczających i przewożących towary niebezpieczne lub zanieczyszczające ([5]) wprowadziła system, dzięki któremu właściwe władze otrzymują informacje na temat statków zdążających do portów Wspólnoty lub je opuszczających i przewożących towary niebezpieczne lub zanieczyszczające oraz na temat wypadków na morzu. Dyrektywa ta nakłada na Komisję obowiązek przedstawienia nowych propozycji dotyczących stworzenia pełniejszego systemu informowania Wspólnoty, w miarę możliwości informującego o statkach pływających wzdłuż wybrzeży Państw Członkowskich.

(3) Rezolucja Rady z dnia 8 czerwca 1993 r. w sprawie wspólnej polityki w zakresie bezpieczeństwa na morzu ([6]) ustaliła główne cele działania Wspólnoty, w tym przyjęcie pełniejszego systemu informowania.

(4) Ustanowienie wspólnotowego systemu monitorowania i informacji o ruchu statków mającego na celu zapobieganie wypadkom i zanieczyszczaniu mórz, jak również zminimalizowanie ich wpływu na środowisko naturalne mórz i wybrzeża oraz gospodarkę i zdrowie społeczności lokalnych. Sprawność ruchu morskiego, w szczególności manewrowanie statkami w czasie zawijania do portów, zależą również od zapowiadania przez statki ich przybycia do portu z odpowiednim wyprzedzeniem.

(5) Wzdłuż wybrzeży europejskich zorganizowano kilka obowiązkowych systemów informujących o ruchu statków, zgodnie ze stosownymi przepisami przyjętymi przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Należy zapewnić, aby kapitanowie statków stosowali się do obowiązujących wymogów tych systemów informacyjnych.

(6) Wprowadzono również służby ruchu statków i systemy wyznaczania dróg morskich, odgrywające istotną rolę w zapobieganiu wypadkom i zanieczyszczeniu środowiska w niektórych rejonach żeglugi, które są zatłoczone lub cechują się szczególnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa żeglugi. Konieczne jest, aby statki korzystały z systemów ruchu statków i systemów wyznaczania dróg morskich zatwierdzonych przez IMO.

(7) Kluczowy postęp technologiczny dokonuje się w dziedzinie urządzeń pokładowych umożliwiających automatyczne rozpoznawanie statków (system AIS) i służących do poprawy monitorowania ruchu statków jak również urządzeń do rejestrowania przebiegu podróży (systemy VDR lub „czarne skrzynki"), które mają za zadanie ułatwić prowadzenie dochodzeń w następstwie wypadków. Doceniając znaczenie tego rodzaju urządzeń przy formułowaniu zasad polityki zapobiegania wypadkom morskim, należy stwierdzić, że urządzenia takie

([1]) Dz.U. C 120 E z 24.4.2001, str. 67. oraz Dz.U. C 362 E z 18.12.2001, str. 255.
([2]) Dz.U. C 221 z 7.8.2001, str. 54.
([3]) Dz.U. C 357 z 14.12.2001, str. 1.
([4]) Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 14 czerwca 2001 r. (Dz.U. C 53 E z 28.2.2002, str. 304), wspólne stanowisko Rady z dnia 19 grudnia 2001 r. (Dz.U. C 58 E z 5.3.2002, str. 14) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 kwietnia 2002 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Rady z dnia 25 czerwca 2002 r.
([5]) Dz.U. L 247 z 5.10.1993, str. 19. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 98/74/WE (Dz.U. L 276 z 13.10.1998, str. 7).
([6]) Dz.U. C 271 z 7.10.1993, str. 1.

powinny zostać wprowadzone jako obowiązkowy element wyposażenia na pokładach statków odbywających podróże krajowe i międzynarodowe, zawijających do portów Wspólnoty. Dane dostarczane przez systemy VDR mogą być wykorzystywane zarówno po wypadkach, w celu ustalenia ich przyczyn, jak również prewencyjnie, w celu wyciągania niezbędnych wniosków z takich sytuacji. Państwa Członkowskie powinny zachęcać do wykorzystywania tych informacji w obu celach.

(8) Państwa Członkowskie powinny zapewnić, aby stacje nadbrzeżne właściwych władz dysponowały zarówno właściwymi urządzeniami technicznymi na odpowiednim poziomie i w wystarczającej liczbie, jak i wykwalifikowanym personelem.

(9) Dokładna wiedza o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, przewożonych na pokładach statków, jak również inne informacje ważne dla bezpieczeństwa, takie jak informacje o wypadkach nawigacyjnych, ma podstawowe znaczenie dla przygotowania i skuteczności działań likwidujących zanieczyszczenia lub ograniczających ryzyko zanieczyszczania na morzu. Statki opuszczające lub udające się do portów Państw Członkowskich muszą zgłaszać te informacje właściwym władzom lub władzom portowym Państw Członkowskich.

(10) Aby zoptymalizować skuteczność i przyspieszyć przekazywanie i wykorzystanie niejednokrotnie znacznych ilości informacji o ładunkach, informacje te powinny być wysyłane, gdy tylko jest to możliwe, drogą elektroniczną do zainteresowanych właściwych władz lub władz portów. Z tych samych powodów wymiana informacji między właściwymi władzami Państw Członkowskich powinna odbywać się drogą elektroniczną.

(11) W wypadkach, w których zainteresowane przedsiębiorstwa, spełniając wymogi Państw Członkowskich, wprowadziły wewnętrzne procedury zapewniające niezwłoczne wysyłanie informacji wymaganych niniejszą dyrektywą do właściwych władz, musi istnieć możliwość wyłączenia rejsów regularnych między dwoma lub więcej państwami, z których co najmniej jedno jest Państwem Członkowskim, spod obowiązku informowania o każdym rejsie.

(12) Niektóre statki stwarzają zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i środowiska ze względu na swoje zachowanie lub stan. Państwa Członkowskie powinny zwrócić szczególną uwagę na monitorowanie takich statków, podjąć właściwe środki, aby zapobiec zwiększeniu zagrożenia stwarzanego przez te statki oraz przesłać wszelkie istotne informacje, jakie posiadają na temat tych statków, innym zainteresowanym Państwom Członkowskim. Takimi właściwymi środkami mogą być środki przewidziane w ramach działań kontroli państwowa portu.

(13) Państwa Członkowskie muszą bronić przed zagrożeniami bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi oraz środowiska naturalnego, zarówno na morzu, jak i na wybrzeżach morskich, stwarzanymi przez wypadki, kolizje lub inne określone sytuacje na morzu oraz przez zanieczyszczające plamy, wycieki lub przedmioty dryfujące po morzu. W tym celu kapitanowie statków pływających w rejonach poszukiwań i ratownictwa lub po obszarach wyłącznych stref ekonomicznych Państw Członkowskich lub po innych obszarach o równorzędnym statusie, powinni powiadamiać o takich wydarzeniach władze przybrzeżne, przekazując jej wszelkie odpowiednie informacje. Państwa Członkowskie, zależnie od swoich potrzeb i rozeznania sytuacji, powinny wyznaczyć, które z wyżej wymienionych obszarów geograficznych objąć obowiązkiem przekazywania tych informacji.

(14) W przypadku zderzenia lub wypadku na morzu, pełna i wszechstronna współpraca między stronami uczestniczącymi w zdarzeniu znacznie podnosi skuteczność działań podejmowanych przez właściwe władze.

(15) W przypadku gdy właściwe władze wyznaczone przez Państwo Członkowskie uznają, po zapoznaniu się z prognozą pogody i stanu morza, opracowaną przez wyspecjalizowane służby meteorologiczne, że wyjątkowo zła pogoda i stan morza powodują poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ludzi i możliwość zanieczyszczenia środowiska, powinny powiadomić kapitana statku zamierzającego wejść do lub wyjść z portu o takiej sytuacji, a ponadto mają prawo podjąć wszelkie inne właściwe środki. Takie działania mogą obejmować wydanie zakazu wejścia do lub wyjścia z portu do czasu, kiedy sytuacja meteorologiczna wróci do normy, jednakże nie zwalniają one tych władz z obowiązku pomocy statkom, które znalazły się w niebezpieczeństwie. W wypadku istnienia zagrożenia bezpieczeństwa lub możliwości zanieczyszczenia środowiska, z uwzględnieniem specyfiki zagrożonego portu, właściwe władze mogą zalecić statkom, aby nie wychodziły z portu. Jeżeli kapitan statku mimo tego decyduje o wyjściu z portu, czyni to na swoją wyłączną odpowiedzialność, a ponadto ma obowiązek podać uzasadnienie swojej decyzji.

(16) Brak możliwości bezpiecznego schronienia może mieć poważne konsekwencje w przypadku wypadku na morzu. W związku z tym Państwa Członkowskie powinny opracować plany, dzięki którym statki w niebezpieczeństwie mogłyby, w razie konieczności, znaleźć schronienie w portach lub jakimkolwiek innym osłoniętym obszarze, w możliwie najlepszych warunkach. W sytuacjach, w których okazuje się to konieczne i możliwe, plany takie powinny zawierać przepisy o odpowiednich środkach i udogodnieniach niezbędnych do udzielania pomocy, prowadzenia działań ratowniczych i reagowania na występowanie zanieczyszczeń. Porty przyjmujące statki w niebezpiecznych sytuacjach powinny mieć możliwość uzyskiwania szybkiego zwrotu wszelkich kosztów lub rekompensaty strat, ponoszonych w czasie takiej operacji. W związku z tym Komisja powinna zbadać możliwości wprowadzenia odpowiedniego systemu zwracania kosztów portom we Wspólnocie, przyjmującym statki będące w niebezpieczeństwie oraz możliwość wymagania od statku wpływającego do portu Wspólnoty, aby posiadał odpowiednie ubezpieczenie.

(17) Należy opracować ramy współpracy między Państwami Członkowskimi i Komisją w celu usprawnienia wprowadzania systemu monitorowania i informowania o ruchu morskim, wraz z ustanowieniem odpowiedniej łączności między właściwymi władzami i portami Państw Członkowskich. Ponadto system rozpoznawania i monitoro-

wania statków powinien zostać rozciągnięty na te obszary żeglugi Wspólnoty, na których obecnie działa w sposób niewystarczający. Ponadto należy utworzyć ośrodki zarządzania informacjami we wspólnotowych regionach morskich, aby ułatwiać wymianę i przepływ istotnych danych, dotyczących monitorowania ruchu morskiego i wykonania niniejszej dyrektywy. Państwa Członkowskie i Komisja powinny również dążyć do rozwoju współpracy z państwami trzecimi w dążeniu do osiągnięcia tych celów.

(18) Skuteczność niniejszej dyrektywy zależy w dużym stopniu od działań mających na celu dokładne jej wykonanie przez Państwa Członkowskie. W tym celu Państwa Członkowskie muszą regularnie dokonywać określonych inspekcji lub w inny sposób zapewnić, aby środki łączności, mające na celu spełnianie wymogów niniejszej dyrektywy, funkcjonowały prawidłowo. Należy również wprowadzić sankcje w celu zapewnienia, aby zainteresowane strony spełniały ustanowione niniejszą dyrektywą wymogi, dotyczące przekazywania informacji i posiadania oraz korzystania z odpowiednich urządzeń.

(19) Środki niezbędne w celu 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]).

(20) Niektóre przepisy niniejszej dyrektywy mogą być zmieniane przez wyżej wymienione procedury, w celu uwzględniania rozwoju dokumentów wspólnotowych i międzynarodowych oraz doświadczeń zdobytych w wykonywaniu niniejszej dyrektywy, w takim stopniu, w jakim nie wykraczają one poza zakres niniejszej dyrektywy. Użytecznym narzędziem dla Komisji, pozwalającym ocenić doświadczenia nabyte w wykonywaniu niniejszej dyrektywy, jest właściwe powiadamianie przez Państwa Członkowskie o jej wykonaniu.

(21) Przepisy dyrektywy 93/75/EWG zostają znacznie wzmocnione, poszerzone i zmienione niniejszą dyrektywą. W związku z tym dyrektywa 93/75/EWG powinna zostać uchylona.

(22) Ponieważ cele proponowanego działania, mianowicie poprawa bezpieczeństwa i skuteczności ruchu morskiego, nie mogą zostać osiągnięte w wystarczającym stopniu przez Państwa Członkowskie działające samodzielnie, w związku z tym, ze względu na skalę lub skutki proponowanego działania, cele te mogą zostać łatwiej osiągnięte na poziomie wspólnotowym. Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości ustanowioną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności ustanowioną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wychodzi poza to co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

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

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel

Celem niniejszej dyrektywy jest ustanowienie we Wspólnocie systemu monitorowania i informowania o ruchu statków, w celu poprawy bezpieczeństwa i skuteczności ruchu morskiego, poprawy wydajności działań władz w razie wypadków, kolizji lub w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych na morzu, w tym działań poszukiwawczych i ratowniczych oraz wniesienia wkładu w poprawę skuteczności działań w zakresie zapobiegania i wykrywania zanieczyszczeń powodowanych przez statki.

Państwa Członkowskie monitorują oraz podejmują wszelkie niezbędne i właściwe środki w celu zapewnienia, że kapitanowie statków, operatorzy lub agenci, jak również załadowcy i właściciele ładunków niebezpiecznych lub mogących spowodować zanieczyszczenie środowiska, przewożonych na pokładach statków, postępują zgodnie z wymogami niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsza dyrektywa stosuje się do statków o pojemności 300 ton brutto i większych, jeżeli nie postanowiono inaczej.

2. Niniejsza dyrektywa nie stosuje się do:

a) okrętów wojennych, morskich urządzeń pomocniczych i innych statków będących własnością lub użytkowanych przez Państwo Członkowskie i używanych niehandlowych celów publicznych;

b) statków rybackich, statków zabytkowych i łodzi rekreacyjnych o długości mniejszej niż 45 metrów;

c) statków zaopatrujących w paliwo o wyporności poniżej 5 000 ton, zasobów statku i wyposażenia do użytku na pokładzie statków.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

a) „Odpowiednie dokumenty międzynarodowe" oznacza następujące dokumenty:

— MARPOL oznacza Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. oraz Protokół z 1978 r. do tej Konwencji,

— SOLAS oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, wraz z protokołami i poprawkami do tej Konwencji,

— Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r.,

— Międzynarodowa konwencja dotycząca interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami z 1969 r. i Protokół z 1973 r. dotyczący interwencji na pełnym morzu w razie zanieczyszczenia morza substancjami innymi niż olej,

— Konwencja SAR oznacza Międzynarodową konwencję o poszukiwaniu i ratownictwie morskim z 1979 r.,

— Kodeks ISM oznacza Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków,

— Kodeks IMDG oznacza Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych,

— Kodeks IBC oznacza Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem,

— Kodeks IGC oznacza Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem,

— Kodeks BC oznacza Kodeks IMO bezpiecznego postępowania dla stałych ładunków masowych,

— Kodeks INF oznacza Kodeks IMO bezpiecznego przewozu statkami napromieniowanego paliwa jądrowego, plutonu i wysokopromieniotwórczych odpadów w pojemnikach,

— Rezolucja IMO A.851(20) oznacza rezolucję Międzynarodowej Organizacji Morskiej 851(20) zatytułowaną „Zasady ogólne systemu powiadamiania i wymagań dotyczących powiadamiania przez statki, włączając wytyczne w sprawie powiadamiania o wypadkach statków przewożących towary niebezpieczne, substancje szkodliwe i/lub zanieczyszczające";

b) „operator" oznacza właściciela lub zarządzającego statkiem;

c) „agent" oznacza jakąkolwiek osobę zobowiązaną lub upoważnioną do przekazywania informacji w imieniu operatora statku;

d) „załadowca" oznacza jakąkolwiek osobę, przez którą lub w której imieniu, lub z której upoważnienia zawarto z przewoźnikiem umowę o przewóz towarów;

e) „przedsiębiorstwo" oznacza przedsiębiorstwo w rozumieniu prawidła 1 ust. 2 rozdziału IX Konwencji SOLAS;

f) „statek" oznacza jakikolwiek statek morski lub jednostkę pływającą po morzu;

g) „towary niebezpieczne" oznaczają:

— towary sklasyfikowane w Kodeksie IMDG,

— niebezpieczne substancje płynne wymienione w rozdziale 17 Kodeksu IBC,

— upłynnione gazy wymienione w rozdziale 19 Kodeksu IGC,

— stałe towary masowe wymienione w dodatku B do Kodeksu BC.

Do towarów niebezpiecznych należą również towary, do których przewozu zostały ustanowione odpowiednie warunki wstępne, zgodnie z ust. 1.1.3 Kodeksu IBC lub ust. 1.1.6 Kodeksu IGC;

h) „towary zanieczyszczające" oznaczają:

— oleje zdefiniowane w załączniku I do Konwencji MARPOL,

— trujące substancje płynne zdefiniowane w załączniku II do Konwencji MARPOL,

— szkodliwe substancje zdefiniowane w załączniku III do Konwencji MARPOL;

i) „jednostka transportująca ładunek" oznacza pojazd transportu drogowego, wagon transportu kolejowego, kontener towarowy, cysternę samochodową, wagon kolejowy lub przenośny zbiornik;

j) „adres" oznacza nazwę i określenie środków łączności jakich należy użyć w razie konieczności skontaktowania się z operatorem, agentem, władzą portową, właściwą władzą lub jakąkolwiek inną osobą upoważnioną lub organem władzy posiadającym szczegółowe informacje o ładunku na statku;

k) „właściwe władze" oznaczają władze i organizacje wyznaczone przez Państwa Członkowskie do otrzymywania i przekazywania informacji napływających na mocy niniejszej dyrektywy;

l) „władze portowe" oznaczają właściwe władze lub organizację wyznaczoną przez Państwa Członkowskie w każdym porcie, do otrzymywania i przekazywania informacji napływających na mocy niniejszej dyrektywy;

m) „miejsce schronienia" oznacza port, część portu lub inne osłonięte miejsce cumowania lub kotwiczenia lub jakiekolwiek inne, określone przez Państwo Członkowskie, miejsce schronienia, do którego kieruje się statki znajdujące się w niebezpieczeństwie;

n) „stacja nadbrzeżna" oznacza wszelkie następujące elementy, wyznaczone przez Państwa Członkowskie na mocy niniejszej dyrektywy: służby transportu morskiego; usytuowane na lądzie instalacje odpowiedzialne za obowiązkowy system informowania zatwierdzony przez IMO; lub organ odpowiedzialny za koordynację poszukiwania i akcje ratunkowe lub działania zmierzające do likwidacji zanieczyszczenia morza;

o) „system ruchu statków SRS" oznacza systemy, których zadaniem jest podnoszenie poziomu bezpieczeństwa i skuteczności transportu morskiego oraz ochrony środowiska, zdolne do oddziaływania na ruch na morzach i reagowania na sytuacje ruchu morskiego powstające w obszarze jego działania;

p) „system wyznaczania dróg morskich statków" oznacza każdy system jednej lub kilku dróg morskich lub środków wyznaczania dróg zmierzających do zredukowania ryzyka strat i ofiar; obejmuje on plan oddzielenia dróg, drogi dwukierunkowe, zalecane odległości, obszary zakazane dla żeglugi, strefy ruchu przybrzeżnego, drogi o ruchu okrężnym, strefy bezpieczeństwa i drogi pełnomorskie;

q) „statki zabytkowe" oznaczają wszelkiego rodzaju statki historyczne i ich repliki, w tym również statki przeznaczone do wspierania i promocji rzemiosł tradycyjnych i umiejętności żeglarskich, które służą zarówno jako żywe pomniki, użytkowane zgodnie z zasadami tradycyjnego żeglarstwa i tradycyjnych technik;

r) „ofiary" oznaczają ofiary zgodnie ze znaczeniem określonym w Kodeksie IMO dotyczącym dochodzeń w sprawach wypadków morskich i ofiar.

TYTUŁ I

MONITOROWANIE I ZGŁASZANIE STATKÓW

Artykuł 4

Zgłoszenie przed wejściem do portu Państwa Członkowskiego

1. Operator, agent lub kapitan statku będącego w drodze do portu Państwa Członkowskiego zgłasza władzom portowym informacje określone w załączniku I pkt 1:

a) z co najmniej dwudziestoczterogodzinnym wyprzedzeniem; lub

b) najpóźniej w chwili opuszczania przez statek poprzedniego portu, jeżeli czas podróży między tymi portami jest krótszy niż dwadzieścia cztery godziny; lub

c) jeżeli port zawinięcia jest nieznany lub został zmieniony w czasie podróży, gdy tylko ta informacja jest znana.

2. Kapitan statku powracającego z portu poza obszarem Wspólnoty i zbliżający się do portu Państwa Członkowskiego, wiozący niebezpieczne lub zanieczyszczające towary, wypełnia obowiązki zgłaszania zgodnie z art. 13.

Artykuł 5

Monitorowanie statków wpływających na obszar objęty systemem obowiązkowego zgłaszania statków

1. Zainteresowane Państwa Członkowskie monitorują oraz podejmują wszelkie niezbędne i właściwe środki w celu zapewnienia, że wszystkie statki wpływające na obszar objęty systemem obowiązkowego zgłaszania statków, przyjętym przez IMO zgodnie z prawidłem 11 rozdziału V Konwencji SOLAS i stosowanym przez jedno lub więcej państw, z których co najmniej jedno jest Państwem Członkowskim, zgodnie z odpowiednimi wytycznymi i kryteriami opracowanymi przez IMO, postępują zgodnie z nakazami systemu w zakresie zgłaszania wymaganych informacji, udzielając również dodatkowych informacji wymaganych przez Państwa Członkowskie zgodnie z rezolucją IMO A.851(20).

2. Przedkładając nowy, obowiązkowy system zgłaszania statków do przyjęcia przez IMO lub propozycje zmian obowiązującego systemu zgłaszania, Państwo Członkowskie ujmuje w swoich propozycjach, jako minimum, informacje określone w załączniku I pkt 4.

Artykuł 6

Stosowanie systemów automatycznego rozpoznawania

1. Każdy statek wpływający do portu Państwa Członkowskiego musi, zgodnie z harmonogramem określonym w załączniku II pkt I, być wyposażony w system AIS, który odpowiada wymaganiom norm ustalonych przez IMO.

2. Statki wyposażone w system AIS mają ten system włączony przez cały czas, z wyjątkiem sytuacji dopuszczonych przez umowy międzynarodowe, przepisy i normy mające na celu ochronę informacji nawigacyjnych.

Artykuł 7

Stosowanie systemu wyznaczania dróg morskich

1. Państwa Członkowskie monitorują oraz podejmują wszelkie niezbędne i właściwe środki w celu zapewnienia, że wszystkie statki wpływające na obszar objęty obowiązkowym systemem wyznaczania dróg morskich, przyjętym przez IMO zgod-

nie z prawidłem 10 rozdziału V Konwencji SOLAS i stosowanym przez jedno lub więcej państw, z których co najmniej jedno jest Państwem Członkowskim, stosują system zgodnie z odpowiednimi wytycznymi i kryteriami opracowanymi przez IMO.

2. Wprowadzając systemu wyznaczania dróg morskich, który nie został zaakceptowany przez IMO, Państwa Członkowskie na swoją odpowiedzialność, w sytuacjach, w których jest to możliwe, uwzględniają wytyczne i kryteria opracowane przez IMO i podają do publicznej wiadomości wszelkie informacje niezbędne do bezpiecznego i skutecznego stosowania tego systemu wyznaczania dróg morskich.

Artykuł 8

Monitorowanie zgodności statków z systemem ruchu statków

Państwa Członkowskie monitorują oraz podejmują wszelkie niezbędne i właściwe środki w celu zapewnienia, że:

a) statki wpływające na obszar stosowania SRS, użytkowanego zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez IMO przez jedno lub więcej państw, z których przynajmniej jedno jest Państwem Członkowskim, leżącej na ich wodach terytorialnych, uczestniczą w żegludze stosując zasady SRS;

b) statki płynące pod banderą Państwa Członkowskiego lub statki zbliżające się do portu Państwa Członkowskiego i wpływające na obszar stosowania wymagań SRS poza wodami terytorialnymi Państwa Członkowskiego oraz bazując na wytycznych opracowanych przez IMO uczestniczą w żegludze, stosując zasady SRS;

c) statki płynące pod banderą państwa trzeciego i niezamierzające zawijać do portu Państwa Członkowskiego, ale wpływające na obszar stosowania SRS poza wodami terytorialnymi Państwa Członkowskiego, stosują się do zasad SRS, w sytuacjach, w których jest to możliwe. Państwa Członkowskie powinny powiadamiać odpowiednie państwo bandery o wszelkich zauważonych, poważnych naruszeniach przepisów obowiązujących w obszarze SRS.

Artykuł 9

Infrastruktura dla systemów zgłaszania statków, dla systemów wyznaczania dróg morskich i systemów ruchu statków

1. Państwa Członkowskie podejmują wszelkie niezbędne i właściwe środki w celu zapewnienia sobie, zgodnie z harmonogramem określonym w załączniku II pkt I, odpowiednich urządzeń i instalacji usytuowanych na nabrzeżu, służących do odbierania i wykorzystywania informacji przekazywanych przez AIS, uwzględniając zasięg niezbędny do przesyłania zgłoszeń.

2. Proces kompletowania niezbędnych urządzeń i budowania instalacji usytuowanych na nabrzeżu, koniecznych do wykonania niniejszej dyrektywy, zostanie zakończony do końca roku 2007. Państwa Członkowskie mają obowiązek zapewnić, aby odpowiednie urządzenia służące do przekazywania informacji do krajowych systemów Państw Członkowskich i ich wymiany między tymi systemami były gotowe do użytkowania najpóźniej w terminie jednego roku po tej dacie.

3. Państwa Członkowskie zapewniają, aby stacje nadbrzeżne, zobowiązane do monitorowania zgodności z systemami ruchu statków i systemami wyznaczania dróg morskich, dysponowały właściwą liczbą personelu o odpowiednich kwalifikacjach oraz odpowiednimi środkami do porozumiewania się ze statkami i ich monitorowania, oraz aby działały zgodnie z odpowiednimi wytycznymi IMO.

Artykuł 10

Systemy rejestrowania przebiegu podróży

1. Państwa Członkowskie monitorują oraz podejmują wszelkie niezbędne i właściwe środki w celu zapewnienia, że statki wpływające do portu Państwa Członkowskiego są wyposażone w system rejestrowania przebiegu podróży (VDR) zgodnie z przepisami ustanowionymi w załączniku II pkt II. Wszelkie wyłączenia, przyznane promom typu ro-ro lub szybkim statkom pasażerskim na podstawie art. 4 ust. 1 lit. d) dyrektywy Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich [1] wygasają z dniem 5 sierpnia 2002 r.

2. Informacje zebrane przez system VDR są udostępniane zainteresowanemu Państwu Członkowskiemu w związku z dochodzeniem prowadzonym w następstwie powstania ofiar na wodach podlegających jurysdykcji Państwa Członkowskiego. Państwa Członkowskie mają obowiązek zapewnić, aby takie informacje były wykorzystywane w celu prowadzenia dochodzenia i właściwie analizowane. Państwa Członkowskie mają ponadto obowiązek zapewnić, aby wyniki dochodzenia zostały udostępnione niezwłocznie po ich ustaleniu.

Artykuł 11

Dochodzenia powypadkowe

Bez uszczerbku dla przepisów art. 12 dyrektywy 1999/35/WE, Państwa Członkowskie mają obowiązek postępować zgodnie z przepisami Kodeksu IMO, dotyczącego dochodzeń w sprawach ofiar i wypadków morskich prowadzonych w przypadkach ofiar i wypadków z udziałem statków określonych w niniejszej dyrektywie. Państwa Członkowskie współpracują w prowadzeniu dochodzeń w sprawach ofiar i wypadków morskich z udziałem statków pływających pod ich banderą.

---

[1] Dz.U. L 138 z 1.6.1999, str. 1.

TYTUŁ II

ZGŁASZANIE TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH I ZANIECZYSZCZAJĄCYCH PRZEWOŻONYCH NA STATKACH (HAZMAT)

Artykuł 12

Obowiązki załadowcy

Zabrania się przedstawiania do przewozu lub zabierania na pokład jakiegokolwiek statku towarów niebezpiecznych i zanieczyszczających, w portach Państw Członkowskich, bez względu na ich ilość, bez dostarczenia kapitanowi statku lub operatorowi deklaracji zawierającej informacje wymienione w załączniku I pkt 2.

Obowiązkiem załadowcy jest dostarczenie kapitanowi statku lub operatorowi takiej deklaracji i zapewnienie, że ładunek przedstawionydo przewozu jest dokładnie taki, jak opisany w deklaracji określonej w pierwszym akapicie.

Artykuł 13

Zgłoszenie towarów niebezpiecznych i zanieczyszczających przewożonych na statku

1. Operator, agent lub kapitan statku, bez względu na jego wielkość, przewożącego niebezpieczne lub zanieczyszczające towary i opuszczającego port Państwa Członkowskiego, ma obowiązek, najpóźniej w momencie wyjścia z portu, zgłosić informacje zawarte w załączniku I pkt 3, właściwej władzy wyznaczonej przez Państwo Członkowskie.

2. Operator, agent lub kapitan statku, bez względu na jego wielkość, przewożącego niebezpieczne lub zanieczyszczające towary, płynący z portu znajdującego się poza Wspólnotą i kierującego się do portu w jednym z Państw Członkowskich lub na kotwicowisko znajdujące się na wodach terytorialnych jednego z Państw Członkowskich, najpóźniej w chwili opuszczania portu załadunku lub — jeżeli ta informacja nie jest znana w momencie wyjścia z portu załadunku — w chwili gdy tylko będzie mu znany port docelowy lub kotwicowisko, do którego się kieruje, zobowiązany jest zgłosić informacje zawarte w załączniku I pkt 3, właściwej władzy wyznaczonej przez Państwo Członkowskie, w którym znajduje się pierwszy port docelowy lub kotwicowisko.

3. Państwa Członkowskie mogą wprowadzić procedury upoważniające operatora, agenta lub kapitana statku, określonych w ust. 1 i 2, do zgłaszania informacji wymienionych w załączniku I pkt 3 władzom portowym portu, z którego wypływa statek lub, odpowiednio, portu docelowego we Wspólnocie.

Wprowadzona procedura musi zapewniać, aby właściwy organ miał dostęp do informacji wymienionych w załączniku I pkt 3 w każdej chwili, kiedy zajdzie taka potrzeba. Ze swojej strony, administracja zainteresowanego portu przechowuje informacje wymienione w załączniku I pkt 3 przez okres tak długi, jak długo mogą się one okazać przydatne, w razie wydarzenia się wypadku morskiego lub kolizji. Władze portowe zapewniają niezbędne środki w celu dostarczenia tych informacji niezwłocznie, w formie elektronicznej, właściwej władzy, przez całą dobę, na każde żądanie.

4. Operator, agent lub kapitan statku mają obowiązek przekazania informacji o ładunku wymienionych w załączniku I pkt 3 do władz portowych lub właściwej władzy.

We wszelkich wypadkach, gdy jest to możliwe, informacje przekazuje się w formie elektronicznej. Prowadząc wymianę wiadomości w formie elektronicznej, stosuje się składnię i procedury określone w załączniku III.

Artykuł 14

Skomputeryzowana wymiana danych między Państwami Członkowskimi

Państwa Członkowskie współpracują w celu zapewnienia połączeń i współdziałania używanych krajowych systemów do zarządzania informacjami wymienionymi w załączniku I.

Systemy łączności utworzone zgodnie z wykonaniem akapitu pierwszego muszą posiadać następujące cechy:

a) wymiana danych musi odbywać się w formie elektronicznej oraz musi umożliwiać otrzymywanie i przetwarzanie wiadomości zgłaszanych zgodnie z art. 13;

b) system musi umożliwiać przekazywanie informacji przez dwadzieścia cztery godziny na dobę;

c) każde Państwo Członkowskie musi mieć możliwość wysyłania, niezwłocznie i na każde żądanie, informacji o statku i niebezpiecznych lub zanieczyszczających towarach na pokładzie statku do właściwej władzy innego Państwa Członkowskiego.

Artykuł 15

Wyłączenia

1. Państwa Członkowskie mogą wyłączać przewozy wykonywane regularnie, między portami znajdującymi się na swoim terytorium, spod obowiązków ustanowionych w art. 13, jeżeli spełnione są następujące warunki:

a) przedsiębiorstwo wykonujące regularne przewozy określone powyżej prowadzi i stale uaktualnia wykaz statków obsługujących te przewozy oraz wysyła ten wykaz właściwej władzy;

b) dla każdej odbywanej podróży informacje wymienione w załączniku I pkt 3 udostępnia się właściwemu organowi na każde żądanie. Przedsiębiorstwo musi stworzyć wewnętrzny system zapewniający, że na każde żądanie, niezwłocznie, przez dwadzieścia cztery godziny na dobę jest możliwość przekazania tych informacji w formie elektronicznej właściwej władzy, zgodnie z art. 13 ust. 4.

2. W sytuacjach gdy regularne przewozy wykonywane są między dwoma lub więcej państwami, z których co najmniej jedno jest Państwem Członkowskim, każde zainteresowane Państwo Członkowskie może zażądać od innego Państwa Członkowskiego, aby przyznało wyłączenie dla takich przewozów. Wszystkie zainteresowane Państwa Członkowskie, w tym również państwa nadbrzeżne, współpracują w przyznawaniu wyłączeń takim przewozom, zgodnie z warunkami ustanowionymi w ust. 1.

3. Państwa Członkowskie okresowo sprawdzają, czy warunki ustanowione w ust. 1 i 2 są spełniane. W przypadku stwierdzenia, że choćby jeden z warunków przestał być spełniany, Państwa Członkowskie niezwłocznie wycofują przywileje wyłączenia, przyznane zainteresowanym przedsiębiorstwom.

4. Państwa Członkowskie przekazują Komisji wykaz przedsiębiorstw i statków, którym przyznano wyłączenia zgodnie z niniejszym artykułem, oraz są zobowiązane do jego każdorazowego uaktualnienia po wprowadzeniu zmian.

TYTUŁ III

MONITOROWANIE NIEBEZPIECZNYCH STATKÓW I INTERWENCJE W PRZYPADKACH WYPADKÓW I KOLIZJI MORSKICH

Artykuł 16

Przekazywanie informacji dotyczących niektórych statków

1. Statki spełniające określone poniżej kryteria uważa się za statki stanowiące potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska:

a) statki, które w czasie swojej podróży:

— uległy wypadkowi lub kolizji na morzu określonym w art. 17,

— nie wywiązały się z obowiązków zgłaszania lub powiadamiania, nałożonych przez niniejszą dyrektywę,

— nie wywiązały się z obowiązku dostosowania się do systemów wyznaczania dróg morskich i SRS administrowanych przez Państwo Członkowskie;

b) statki, w odniesieniu do których istnieją dowody lub uzasadnione podejrzenia o dokonywaniu umyślnych zrzutów oleju lub łamaniu innych przepisów Konwencji MARPOL na wodach podlegających właściwości Państwa Członkowskiego;

c) statki, którym odmówiono dostępu do portów Państwa Członkowskiego lub które były podmiotem zgłoszeń lub powiadomień sporządzonych przez Państwo Członkowskie zgodnie z załącznikiem I pkt 1 do dyrektywy Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu) ([1]).

2. Stacje nadbrzeżne posiadające istotne informacje na temat statków określonych w ust. 1, przekazują te informacje zainteresowanym stacjom nadbrzeżnym w innych Państwach Członkowskich, ulokowanym wzdłuż planowanej trasy takiego statku.

3. Państwa Członkowskie zapewniają, aby informacje przekazane im zgodnie z ust. 2 były przekazywane właściwym władzom portowym i/lub każdej innej władzy wyznaczonej przez Państwo Członkowskie. W granicach możliwości posiadanego personelu, Państwa Członkowskie dokonują wszelkich uznanych za właściwe inspekcji lub badań w swoich portach, zarówno ze swojej własnej inicjatywy, jak również na żądanie innego Państwa Członkowskiego, bez uszczerbku dla jakichkolwiek obowiązków kontroli państwa portu. Powiadamiają one wszystkie pozostałe zainteresowane Państwa Członkowskie o wynikach podjętych działań.

Artykuł 17

Zgłaszanie wypadków i kolizji na morzu

1. Bez uszczerbku dla prawa międzynarodowego oraz w celu zapobiegania oraz złagodzenia znacznego zagrożenia dla bezpieczeństwo na morzu, bezpieczeństwa ludzi i środowiska, Państwa Członkowskie monitorują oraz zapewniają właściwe środki w celu zapewnienia, że kapitan statku płynącego w rejonach poszukiwań i ratownictwa lub po obszarach wyłącznych stref ekonomicznych lub posiadających równorzędny status, niezwłocznie informuje stację nadbrzeżną odpowiedzialną za daną strefę geograficzną, o:

a) każdej kolizji lub wypadku mającym wpływ na bezpieczeństwo statku, takim jak zderzenie, wpłynięcie na mieliznę, uszkodzenie, defekt, niesprawność, przeciek oraz przemieszczenie się ładunku, jak również o każdym uszkodzeniu kadłuba lub konstrukcji;

b) każdej kolizji lub wypadku zmniejszającym bezpieczeństwo żeglugi, takim jak uszkodzenia mogące ograniczać zdolność manewrową statku lub jego zdolność do żeglugi, jak również o każdym uszkodzeniu wpływającym na system napędowy lub stery, generatory prądotwórcze, wyposażenie nawigacyjne oraz systemy łączności;

c) każdej sytuacji mogącej doprowadzić do zanieczyszczenia wód lub wybrzeża Państwa Członkowskiego, takiej jak zrzut lub zagrożenie zrzutem do morza produktów zanieczyszczających;

d) wszelkich zauważonych plamach zanieczyszczających materiałów oraz pojemnikach lub opakowaniach dryfujących po morzu.

([1]) Dz.U. L 157 z 7.7.1995, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2001/106/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 19 z 22.1.2002, str. 17).

2. Zgłoszenie zawierające informacje przesłane zgodnie z ust. 1 zawiera co najmniej określenie statku, jego pozycję, port, z którego wypłynął, port docelowy, adres, pod jakim można uzyskać informacje na temat niebezpiecznych i zanieczyszczających ładunków przewożonych na pokładzie, liczbę ludzi na pokładzie, szczegółowy opis wypadku oraz wszelkie inne istotne informacje określone w rezolucji A.851(20) IMO.

Artykuł 18

Działania w przypadku wyjątkowo złej pogody

1. W sytuacjach, w których właściwe władze wyznaczone przez Państwa Członkowskie uznają, w wypadku wyjątkowo złej pogody i stanu morza, że istnieje poważne zagrożenie zanieczyszczenia obszarów żeglugi morskiej lub strefy przybrzeżnej innych państw lub że istnieje zagrożenie bezpieczeństwa życia ludzkiego:

a) powinny, w miarę możliwości, przekazać kapitanowi statku znajdującego się w rejonie danego portu i zamierzającego wejść do portu lub opuścić ten port wyczerpującą informację o stanie morza i warunkach pogodowych oraz, w sytuacjach gdy ma to istotne znaczenie i gdy jest to możliwe, o niebezpieczeństwie, jakie może zagrażać jego statkowi, ładunkowi, załodze i pasażerom;

b) mają prawo podjąć, bez uszczerbku dla obowiązku pomocy statkom w niebezpieczeństwie i zgodnie z art. 20, wszelkie inne właściwe środki, które mogą obejmować zalecenia lub zakazy, albo dla określonego statku, albo ogólne dla statków, do wchodzenia lub opuszczania portu na zagrożonych obszarach, aż do czasu kiedy zostanie ustalone, że nie ma już zagrożenia dla życia ludzkiego i/lub środowiska naturalnego;

c) podejmują właściwe środki w celu ograniczenia, w możliwie największym stopniu, lub jeżeli jest to konieczne, nawet zakazania pobierania przez statki paliwa na swoich wodach terytorialnych.

2. Kapitan powiadamia przedsiębiorstwo o właściwych środkach lub zaleceniach wymienionych w ust. 1. Nie zwalnia to jednak kapitana z obowiązku podjęcia decyzji opartej na swojej własnej profesjonalnej ocenie, zgodnie z Konwencją SOLAS. W sytuacji, gdy kapitan statku podejmuje decyzję niezgodną z działaniami opisanymi w ust. 1, powiadamia właściwe władze o powodach swojej decyzji.

3. Właściwe środki lub zalecenie określone w ust. 1 opierają się na prognozie stanu morza i pogody, dostarczonej przez wykwalifikowane służby meteorologiczne, uznane przez Państwo Członkowskie.

Artykuł 19

Środki odnoszące się do wypadków lub kolizji na morzu

1. W przypadku wypadku lub kolizji na morzu określonych w art. 17, Państwa Członkowskie podejmują w sytuacjach, w których jest to konieczne, wszelkie właściwe środki zgodnie z prawem międzynarodowym, w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, bezpieczeństwa osób oraz ochrony środowiska morskiego i wybrzeża.

Załącznik IV ustala otwarty wykaz środków pozostających w dyspozycji Państwa Członkowskiego na mocy niniejszego artykułu.

2. Operator, kapitan statku i właściciel towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających przewożonych na statku, zgodnie z prawem krajowym i międzynarodowym ma obowiązek w pełni współpracować z właściwymi władzami krajowymi, na ich żądanie, w celu zminimalizowania skutków wypadku lub kolizji na morzu.

3. Kapitan statku, do którego stosują się przepisy Kodeksu ISM, zgodnie z tym Kodeksem, powiadamia przedsiębiorstwo o każdym wypadku lub kolizji, wymienionych w art. 17 ust. 1, które wydarzyły się na morzu. Natychmiast po uzyskaniu informacji o takim zdarzeniu przedsiębiorstwo ma obowiązek skontaktować się z właściwą stacją nadbrzeżną i, jeżeli jest to konieczne, pozostać do jej dyspozycji.

Artykuł 20

Miejsca schronienia

Państwa Członkowskie, po skonsultowaniu się z zainteresowanymi stronami, opracowują, uwzględniając stosowne wytyczne IMO, plany przyjęcia zagrożonych statków, na wodach pozostających pod ich jurysdykcją. Takie plany zawierają niezbędne uzgodnienia i procedury uwzględniające ograniczenia operacyjne i środowiskowe, w celu zapewnienia, aby statki w niebezpieczeństwie mogły niezwłocznie wpłynąć do miejsca schronienia, po uzyskaniu odpowiedniego zezwolenia właściwej władzy. W sytuacji gdy Państwo Członkowskie uznaje to za niezbędne i możliwe, plany te zawierają ustalenia przewidujące odpowiednie środki i urządzenia służące do niesienia pomocy, ratowania i zapobieganiu zanieczyszczeniom.

Plany przyjęcia zagrożonych statków udostępnia się na żądanie. Państwa Członkowskie powiadomią Komisję do dnia 5 lutego 2004 r. o podjętych środkach w związku ze stosowaniem ust. 1.

Artykuł 21

Powiadomienia zainteresowanych stron

1. W sytuacji gdy jest to konieczne, właściwa stacja nadbrzeżna zainteresowanego Państwa Członkowskiego rozpowszechnia na określonym obszarze informacje o każdej kolizji lub wypadku zgłoszonym na mocy art. 17 ust. 1 oraz informacje w odniesieniu do każdego statku, który powoduje zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, zarówno dla bezpieczeństwa ludzi, jak i środowiska.

2. Właściwe władze, posiadające informacje zgłoszone zgodnie z art. 13 i 17, dokonują odpowiednich uzgodnień, w celu zapewnienie przekazania tych informacji w każdej chwili, na żądanie, w celu zapewnienia bezpieczeństwa przez właściwe władze innego Państwa Członkowskiego.

3. Każde Państwo Członkowskie, którego właściwe władze zostały powiadomione na mocy niniejszej dyrektywy, lub w jakikolwiek inny sposób, o faktach, które dla innego Państwa Członkowskiego powodują lub zwiększają ryzyko zagrożenia wobec określonych obszarów żeglugi i stref przybrzeżnych, podejmuje właściwe środki, aby powiadomić o tym fakcie każde zainteresowane Państwo Członkowskie, natychmiast gdy tylko będzie to możliwe, oraz udziela konsultacji w sprawie podjętych działań. W miarę potrzeb Państwa Członkowskie współpracują w celu gromadzenia informacji i prowadzenia uzgodnień dotyczących wspólnego działania.

Każde Państwo Członkowskie dokonuje niezbędnych przygotowań, aby w pełni wykorzystywać zgłoszenia, do których przekazywania statku są zobowiązane na podstawie art. 17.

TYTUŁ IV

ŚRODKI TOWARZYSZĄCE

Artykuł 22

Wyznaczenie i opublikowanie wykazu właściwych władz

1. Każde Państwo Członkowskie wyznacza właściwe władze, władze portowe i stacje nadbrzeżne, do których muszą być wysyłane zgłoszenia wymagane niniejszą dyrektywą.

2. Każde Państwo Członkowskie zapewnia, aby flota handlowa była właściwie powiadamiana i aby informacje były regularnie uaktualniane, szczególnie przez publikacje morskie, dotyczące władz i stacji wyznaczonych w zastosowaniu ust. 1, w tym, w miarę potrzeby, w odniesieniu do obszarów geograficznych, za które są one odpowiedzialne oraz o procedurach ustanowionych w celu przekazywania informacji wymaganych przez niniejszą dyrektywę.

3. Państwa Członkowskie przekazują Komisji wykaz władz i stacji wyznaczonych w zastosowaniu ust. 1, jak również wszelkie jej uaktualnienia.

Artykuł 23

Współpraca między Państwami Członkowskimi a Komisją

Państwa Członkowskie i Komisja współpracują w celu osiągnięcia następujących celów:

a) zapewnienie optymalnego wykorzystania informacji uzyskiwanych na mocy niniejszej dyrektywy, w szczególności przez rozwijanie odpowiednich połączeń telematycznych między stacjami nadmorskimi i władzami portowymi w celu wymiany danych odnoszących się do ruchu statków, ich szacunkowym czasie przybycia do portu i o przewożonym ładunku;

b) rozwijanie i poprawa efektywności połączeń telematycznych między stacjami nadmorskimi Państw Członkowskich, w celu otrzymywania dokładnych informacji o ruchu statków, poprawy monitorowania przepływu statków i uzgadniania oraz, w sytuacjach, w których jest to możliwe, optymalizowania zgłoszeń wymaganych od statków w drodze;

c) rozszerzanie zasięgu i/lub unowocześnianie wspólnotowego systemu monitorowania oraz informacji o ruchu statków w celu ulepszenia rozpoznawania i monitorowania statków. Państwa Członkowskie i Komisja ze swojej strony, pracują razem nad opracowaniem, w sytuacjach, w których jest to konieczne, obowiązkowego systemu informowania, obowiązkowego systemu ruchu statków oraz odpowiedniego systemu wyznaczania dróg morskich, w celu przekazania ich IMO do zatwierdzenia;

d) opracowanie, jeżeli jest to właściwe, wspólnych planów zapewnienia schronienia statkom w niebezpieczeństwie.

Artykuł 24

Poufność informacji

Państwa Członkowskie zgodnie ze swoim ustawodawstwem krajowym podejmują niezbędne działania w celu zapewnienia poufności informacji przekazywanych im na mocy niniejszej dyrektywy.

Artykuł 25

Monitorowanie wykonania niniejszej dyrektywy i sankcje

1. Państwa Członkowskie regularnie dokonują inspekcji i wszelkich innych czynności wymaganych w celu sprawdzenia funkcjonowania usytuowanych na nabrzeżu systemów telematycznych utworzonych w celu spełnienia wymogów niniejszej dyrektywy, w szczególności, czy spełniają one wymagania w odniesieniu do zdolności do niezwłocznego wysyłania, przez dwadzieścia cztery godziny na dobę, informacji zgłaszanych zgodnie z art. 13 i 15.

2. Państwa Członkowskie ustanawiają sankcje za łamanie przepisów krajowych, przyjętych na mocy niniejszej dyrektywy i podejmują wszelkie niezbędne środki, aby zapewnić, że sankcje te są stosowane. Ustanowione w ten sposób sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne oraz odstraszające.

3. Państwa Członkowskie niezwłocznie powiadamiają państwo bandery i każde inne zainteresowane państwo o działaniach podjętych wobec statków niepływających pod ich banderą na podstawie art. 16 i 19 oraz ust. 2 niniejszego artykułu.

4. W przypadku gdy Państwo Członkowskie stwierdza, przy okazji kolizji lub wypadku na morzu wymienionych w art. 19, że przedsiębiorstwo nie było w stanie nawiązać i utrzymać łączności ze statkiem lub z właściwą stacją nadmorską, przekazuje odpowiednią informację do państwa, które wydało dokument zgodności ISM oraz odpowiedni certyfikat zarządzania bezpieczeństwem lub w imieniu którego dokumenty te zostały wydane.

Jeżeli zaniedbania okazują się poważne i wskazują na znaczne nieprawidłowości w zakresie funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa mającego siedzibę w Państwie Członkowskim, Państwo Członkowskie, które wydało dokument zgodności lub certyfikat zarządzania bezpieczeństwem danemu statkowi, niezwłocznie podejmuje niezbędne środki wobec danego przedsiębiorstwa, mające na celu wycofanie wydanego dokumentu zgodności i odpowiedniego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem.

Artykuł 26

Ocena

1. Państwa Członkowskie muszą przedstawić Komisji, do dnia 5 lutego 2007 r., sprawozdanie dotyczące postępów w wykonywaniu niniejszej dyrektywy oraz, w szczególności, przepisów art. 9, 10, 18, 20, 22, 23 i 25. Państwa Członkowskie muszą przedstawić Komisji, do dnia 31 grudnia 2009 r., sprawozdanie dotyczące pełnego wykonania niniejszej dyrektywy.

2. W sześć miesięcy później, na podstawie sprawozdań określonych w ust. 1, Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wykonania niniejszej dyrektywy. W swoich sprawozdaniach Komisja stwierdza, czy i w jakim zakresie przepisy niniejszej dyrektywy wykonane przez Państwa Członkowskie, wpływają na wzrost bezpieczeństwa i skuteczności transportu morskiego i zapobiegają zanieczyszczaniu środowiska przez statki.

3. Komisja zbada potrzebę i możliwości zapewnienia środków na poziomie wspólnotowym przeznaczonych na umożliwienie zwrotu lub rekompensaty kosztów i strat, jakie pociągnęło za sobą stworzenie schronienia dla statków w niebezpieczeństwie, w tym spełnienie wymagań w odniesieniu do ubezpieczenia i innych zabezpieczeń finansowych.

Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i do Radzie sprawozdanie dotyczące wyników tego badania do dnia 5 lutego 2007 r.

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 27

Procedura wprowadzania zmian

1. Definicje zawarte w art. 3, odniesienia do dokumentów Wspólnoty i IMO oraz załączniki mogą być zmieniane zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 28 ust. 2 w celu doprowadzenia do ich zgodności z prawem wspólnotowym lub prawem międzynarodowym, które zostało dostosowane, zmienione lub wprowadzone w życie, o ile takie zmiany nie rozszerzają zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy.

2. Ponadto załączniki I, III i IV mogą być zmienione zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 28 ust. 2, w świetle doświadczeń nabytych w związku z wykonywaniem niniejszej dyrektywy, jeżeli takie zmiany nie rozszerzają zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy.

Artykuł 28

Procedura Komitetu

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet.

2. Gdy następuje odniesienie do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

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

3. Komitet uchwala swój regulamin.

Artykuł 29

1. Państwa Członkowskie przyjmują przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 5 lutego 2004 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji przepisy prawa krajowego przyjęte w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 30

Dyrektywa Rady 93/75/EWG traci moc z dniem 5 lutego 2004 r.

Artykuł 31

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 32

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 27 czerwca 2002 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
P. COX	M. ARIAS CAŃETE
Przewodniczący	*Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK I

WYKAZ ZGŁASZANYCH INFORMACJI

1. **Informacje, które mają być zgłoszone zgodnie z art. 4 — Informacje ogólne:**

   a) rozpoznanie statku (nazwa, sygnał rozpoznawczy, numer identyfikacyjny IMO lub numer MMSI);

   b) port docelowy;

   c) przewidywany czas przybycia do portu docelowego lub stanowiska pilota, zgodnie z wymaganiami właściwego organu, i szacunkowy czas wyjścia z tego portu;

   d) łączna liczba osób na pokładzie.

2. **Informacje, które mają być zgłoszone zgodnie z art. 12 — Informacje o ładunku:**

   a) właściwe nazwy techniczne towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających, numery Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ), jeżeli istnieją, klasa niebezpieczeństwa IMO zgodnie z Kodeksami IMDG, IBC i IGC oraz, gdzie stosowne, klasa statku wymagana dla ładunków INF zgodnie z prawidłem VII/14.2, ilość takich towarów oraz, jeżeli są one przewożone w jednostkach transportujących towar innych niż zbiorniki, numer identyfikacyjny tej jednostki;

   b) adres, pod jakim można uzyskać szczegółowe informacje o ładunku.

3. **Informacje, które mają być zgłoszone zgodnie z art. 13:**

   A. Informacje ogólne:

      a) rozpoznanie statku (nazwa, sygnał rozpoznawczy, numer identyfikacyjny IMO lub numer MMSI);

      b) port docelowy;

      c) w przypadku statków opuszczających port Państwa Członkowskiego: przewidywany czas wyjścia z portu lub stanowiska pilota, zgodnie z wymaganiami właściwej władzy, i przewidywany czas przybycia do portu docelowego;

      d) w przypadku statków przybywających z portów leżących poza Wspólnotą i udających się do portu w Państwie Członkowskim: przewidywany czas przybycia do portu docelowego lub stanowiska pilota, zgodnie z wymaganiami właściwej władzy;

      e) łączna liczba osób na pokładzie.

   B. Informacje o ładunku:

      a) właściwe nazwy techniczne towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających, numery Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ), jeżeli istnieją, klasa niebezpieczeństwa IMO zgodnie z Kodeksami IMDG, IBC i IGC oraz, gdzie stosowne, klasę statku zgodnie z Kodeksem INF, ilość takich towarów i ich umiejscowienie na pokładzie oraz, jeżeli są one przewożone w jednostkach transportujących towar innych niż zbiorniki, numer identyfikacyjny tej jednostki;

      b) potwierdzenie, że na pokładzie znajduje się spis, deklaracja ładunkowa lub właściwy plan załadunku, zawierający szczegóły dotyczące przewożonych towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających oraz ich rozmieszczenia na statku;

      c) adres, pod jakim można uzyskać szczegółowe informacje o ładunku.

4. **Informacje określone w art. 5:**

   — A. rozpoznanie statku (nazwa, sygnał rozpoznawczy, numer identyfikacyjny IMO lub numer MMSI),

   — B. data i godzina,

— C lub D. pozycja statku: szerokość geograficzna i długość geograficzna oraz odległość w milach morskich mierzona od jednoznacznie określonego punktu na lądzie,

— E. kurs,

— F. prędkość,

— I. port przeznaczenia i przewidywany czas przybycia,

— P. ładunek i jeżeli na pokładzie znajdują się towary niebezpieczne, ich ilość i klasa IMO,

— T. adres do przekazania informacji o ładunku,

— W. łączna liczba osób na pokładzie,

— X. informacje różne:

  — właściwości i szacunkowa ilość paliwa w zbiornikach, dla statków przewożących więcej niż 5 000 ton paliwa w zbiornikach,

  — status nawigacyjny.

5. Kapitan statku musi niezwłocznie powiadomić właściwe władze lub zainteresowane władze portowe o wszelkich zmianach w informacjach zgłoszonych wcześniej na mocy niniejszego załącznika.

ZAŁĄCZNIK II

PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO WYPOSAŻENIA POKŁADOWEGO

I. Automatyczne rozpoznawanie statków (AIS)

1. Statki wybudowane po dniu 1 lipca 2002 r. włącznie

Statki pasażerskie, bez względu na wielkość, i wszystkie statki o pojemności 300 ton brutto i większej, zbudowane w okresie od dnia 1 lipca 2002 r. włącznie, które wchodzą do portu Państwa Członkowskiego, podlegają wymaganiom przewozowym ustanowionym w art. 6.

2. Statki wybudowane przed dniem 1 lipca 2002 r.

Statki pasażerskie, bez względu na wielkość, i wszystkie statki o pojemności 300 ton brutto i większej, zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r., które wchodzą do portu Państwa Członkowskiego, podlegają wymaganiom przewozowym ustanowionym w art. 6 według następującego harmonogramu:

a) statki pasażerskie: najpóźniej do dnia 1 lipca 2003 r.;

b) tankowce: najpóźniej do dnia pierwszego przeglądu technicznego wyposażenia bezpieczeństwa w lub po dniu 1 lipca 2003 r.;

c) statki, inne niż statki pasażerskie i tankowce, o pojemności 50 000 ton brutto i większe: najpóźniej do dnia 1 lipca 2004 r.;

d) statki, inne niż statki pasażerskie i tankowce, o pojemności 10 000 ton brutto i większe, jednakże mniejsze niż 50 000 ton: najpóźniej do dnia 1 lipca 2005 r. lub, w odniesieniu do statków odbywających podróże międzynarodowe, każda inna wcześniejsza data ustalona w ramach IMO;

e) statki, inne niż statki pasażerskie i tankowce, o pojemności 3 000 ton brutto i większe, jednakże mniejsze niż 10 000 ton: najpóźniej do dnia 1 lipca 2006 r. lub, w odniesieniu do statków odbywających podróże międzynarodowe, każda inna wcześniejsza data ustalona w ramach IMO;

f) statki, inne niż statki pasażerskie i tankowce, o pojemności 300 ton brutto i większe, jednakże mniejsze niż 3 000 ton: najpóźniej do dnia 1 lipca 2005 r. lub, w odniesieniu do statków odbywających podróże międzynarodowe, każda inna wcześniejsza data ustalona w ramach IMO.

Państwa Członkowskie mogą wyłączyć statki pasażerskie o pojemności poniżej 300 ton brutto, wykonujące przewozy krajowe, z obowiązku dostosowania się do wymogów dotyczących AIS ustanowionych w tym załączniku.

II. Systemy rejestrowania przebiegu podróży (VDR)

1. Statki w następujących klasach muszą, w związku z tym, że wpływają do portu Państwa Członkowskiego, być wyposażone w systemy rejestrowania przebiegu podróży, odpowiadające normom określonym w rezolucji IMO A.861(20) i zbadane zgodnie z zasadami określonymi w Normie nr 61996 Międzynarodowej Komisji Elektroniki (IEC):

a) statki pasażerskie zbudowane w po dniu 1 lipca 2002 r. włącznie, najpóźniej do dnia 1 lipca 2002 r.;

b) statki pasażerskie ro-ro zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r., najpóźniej do dnia pierwszego przeglądu w lub po dniu 1 lipca 2002 r.;

c) statki pasażerskie inne niż ro-ro, zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r., najpóźniej do dnia 1 stycznia 2004 r.;

d) statki inne niż pasażerskie, o pojemności 3 000 ton brutto i większe, zbudowane w okresie po dniu 1 lipca 2002 r. włącznie, najpóźniej do dnia 5 sierpnia 2002 r.

2. Statki w następujących klasach oraz zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r. muszą, w związku z tym, że wpływają do portu Państwa Członkowskiego, być wyposażone w systemy rejestrowania przebiegu podróży odpowiadające określonym normom IMO:

   a) statki towarowe, o pojemności 20 000 ton brutto i większe, najpóźniej do dnia ustalonego przez IMO, lub w przypadku braku decyzji IMO, najpóźniej do dnia 1 stycznia 2007 r.;

   b) statki towarowe, o pojemności 3 000 ton brutto i większe, ale mniejsze niż 20 000 ton brutto, najpóźniej do dnia ustalonego przez IMO, lub w przypadku braku decyzji IMO, najpóźniej do dnia 1 stycznia 2008 r.

3. Państwa Członkowskie mogą zwolnić statki uczestniczące jedynie w przewozach krajowych, na obszarach morskich klasy innej niż A, zgodnie z art. 4 dyrektywy Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich ([1]), z obowiązku posiadania systemu rejestrowania przebiegu podróży, ustanowionego niniejszą dyrektywą.

([1]) Dz.U. L 144 z 15.5.1998, str. 1.

ZAŁĄCZNIK III

WIADOMOŚCI ELEKTRONICZNE

1. Państwa Członkowskie rozwijają i utrzymują infrastrukturę niezbędną do umożliwienia przekazywania, odbioru i przetwarzania danych między systemami wykorzystującymi składnię XML lub EDIFACT, w oparciu o urządzenia komunikacyjne typu Internet lub X.400.

2. Komisja, w porozumieniu z Państwami Członkowskimi, rozwija i utrzymuje „Interface Control Document" opisujący urządzenia systemowe, przedstawiając układ wiadomości, funkcje wiadomości oraz zależności między wiadomościami. Aktualność wiadomości i ich treść, jak również Protokoły wymiany danych i parametry podaje się szczegółowo. „Interface Control Document" określa bardziej szczegółowo zawartość danych do celów wymaganych funkcji wiadomości oraz opisuje te wiadomości.

3. Procedury i infrastruktura powinny obejmować, w sytuacjach, w których jest to wskazane, obowiązek zgłaszania i wymiany informacji wynikający z innych dyrektyw, takich jak dyrektywa 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku ([1]).

([1]) Dz.U. L 332 z 28.12.2000, str. 81.

ZAŁĄCZNIK IV

Środki dostępne Państwom Członkowskim w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa na morzu i środowiska naturalnego

(zgodnie z art. 19 ust. 1)

Jeżeli w następstwie wypadku lub okoliczności opisanych w art. 17, mających wpływ na statek, właściwe władze zainteresowanego Państwa Członkowskiego uważają, w ramach prawa międzynarodowego, że konieczne jest zapobieganie, zmniejszenie lub usunięcie poważnych i trwałych zagrożeń dla jego wybrzeża lub związanych z wybrzeżem interesów, bezpieczeństwa innych statków i ich załóg oraz pasażerów lub dla ludzi na wybrzeżu, dla ochrony środowiska morskiego, władze te mogą, między innymi:

a) ograniczyć poruszanie się statku lub skierować go tak, aby płynął określonym kursem. Ten wymóg nie zwalnia kapitana statku z odpowiedzialności za bezpieczne kierowanie nim;

b) skierować urzędowe żądanie do kapitana statku, aby zaprzestał zagrażać środowisku naturalnemu lub bezpieczeństwu na morzu;

c) wysłać zespół badawczy na pokład statku w celu zbadania stopnia ryzyka, udzielenia pomocy kapitanowi, aby zaradzić zaistniałej sytuacji i zawiadomić właściwą stację nadbrzeżną o zaistniałej sytuacji;

d) poinstruować kapitana statku aby udał się do miejsca schronienia w przypadku nieuchronnego niebezpieczeństwa lub spowodować aby statek był pilotowany lub holowany.