

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2017/2110****z dnia 15 listopada 2017 r.****w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej oraz zmieniająca dyrektywę 2009/16/WE i uchylająca dyrektywę Rady 1999/35/WE****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Przepisy unijne dotyczące systemu obowiązkowych przeglądów na potrzeby bezpiecznej, regularnej żeglugi statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich pochodzą z 1999 r. Obecnie niezbędne stało się zaktualizowanie tych przepisów w celu uwzględnienia postępów w zakresie wdrażania systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu wprowadzonego na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE <sup>(3)</sup> oraz doświadczeń zdobytych podczas funkcjonowania memorandum paryskiego w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, podpisanego w Paryżu w dniu 26 stycznia 1982 r.
- (2) Kontrola sprawności w ramach Programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) pokazuje, że unijne ramy prawne dotyczące bezpieczeństwa statków pasażerskich doprowadziły do osiągnięcia wspólnego poziomu bezpieczeństwa w odniesieniu do statków pasażerskich w Unii. Pokazuje również, że w wyniku zmian w unijnych przepisach dotyczących bezpieczeństwa pasażerów, które pojawiały się z biegiem czasu w odpowiedzi na różne potrzeby i sytuacje, istnieje pewne nakładanie się i dublowanie działań, co można i należy usprawnić oraz uprościć w celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych dla właścicieli statków, a także w celu zracjonalizowania działań wymaganych od administracji morskich państw członkowskich.
- (3) Większość państw członkowskich łączy już w miarę możliwości obowiązkowe przeglądy na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro w żegludze na linii regularnej z przeglądami i inspekcjami innego rodzaju, a mianowicie przeglądami państwa bandery i inspekcjami kontrolnymi przeprowadzanymi przez państwo portu. W celu dalszego ograniczenia nakładu pracy w zakresie inspekcji oraz w celu maksymalnego wydłużenia czasu, w którym statek lub jednostka mogą być eksploatowane do celów komercyjnych, przy jednoczesnym ciągłym zapewnianiu wysokich standardów bezpieczeństwa, statki, które podlegają inspekcjom kontrolnym przeprowadzanym przez państwo portu, należy objąć zakresem stosowania dyrektywy 2009/16/WE. Zakres stosowania niniejszej dyrektywy powinien ograniczać się do statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej między portami na terytorium danego państwa członkowskiego lub między portem w państwie członkowskim a portem w państwie trzecim, w przypadku gdy bandera statku jest taka sama jak bandera danego państwa członkowskiego. Do statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej między państwem członkowskim a państwem trzecim powinna mieć zastosowanie dyrektywa 2009/16/WE, jeśli bandera nie jest taka sama jak bandera danego państwa członkowskiego.
- (4) Pojęcie „państwo przyjmujące” zostało wprowadzone dyrektywą Rady 1999/35/WE <sup>(4)</sup> w celu ułatwienia współpracy z państwami trzecimi przed rozszerzeniem Unii w 2004 r. Pojęcie to nie ma już zastosowania, należy je zatem usunąć.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 34 z 2.2.2017, s. 176.<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 4 października 2017 r. (dotychczas nieopublikowane w Dz.U.) oraz decyzja Rady z dnia 23 października 2017 r.<sup>(3)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57).<sup>(4)</sup> Dyrektywa 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 (Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 1).

- (5) W dyrektywie 1999/35/WE przewidziano obowiązek przeprowadzania przez państwa przyjmujące co 12 miesięcy przeglądu specjalnego oraz przeglądu w trakcie wykonywania regularnej usługi. Chociaż celem tego wymogu było zapewnienie, aby te dwie inspekcje były przeprowadzane w wystarczających odstępach czasu, kontrola sprawności w ramach programu REFIT wykazała, że nie zawsze tak jest. W celu doprecyzowania systemu inspekcji oraz aby zapewnić zharmonizowane ramy inspekcji zapewniające wysoki poziom bezpieczeństwa, przy jednoczesnym uwzględnieniu wspólnych potrzeb w zakresie usług pasażerskich, należy doprecyzować, że te dwie coroczne inspekcje powinny odbywać się regularnie, w około półrocznych odstępach czasowych. Jeżeli statek uprawia żeglugę, czas pomiędzy tymi kolejnymi inspekcjami nie powinien być krótszy niż cztery miesiące ani dłuższy niż osiem miesięcy.
- (6) W dyrektywie 1999/35/WE używa się terminu „przeгляд”, a nie „inspekcja”. Termin „przeгляд” jest stosowany w konwencjach międzynarodowych w celu wskazania obowiązków państw bandery w zakresie monitorowania przestrzegania przez statki norm międzynarodowych oraz wydawania lub, w stosownych przypadkach, odnawiania certyfikatów. Jednakże specjalnego systemu inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej nie można uznać za przeгляд, a odnośne formularze inspekcyjne nie są i nie mogą być traktowane jako certyfikaty zdolności żeglugowej. Dlatego termin „przeгляд” należy zastąpić terminem „inspekcja” w odniesieniu do przeglądów specjalnych przewidzianych obecnie w dyrektywie 1999/35/WE.
- (7) Z uwagi na szczególnie profil ryzyka statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich, ich regularne inspekcje powinny mieć charakter priorytetowy. Wszelkie inspekcje statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich objętych zakresem stosowania dyrektywy 2009/16/WE powinny zostać ujęte w łącznej rocznej liczbie inspekcji przeprowadzanych przez każde państwo członkowskie.
- (8) Koszty związane z inspekcjami prowadzącymi do zakazu wypływania statków powinny być ponoszone przez armatora.
- (9) W celu uwzględnienia zmian na poziomie międzynarodowym oraz zgromadzonych doświadczeń należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do niestosowania, w razie potrzeby, do celów niniejszej dyrektywy, zmian instrumentów międzynarodowych, oraz w odniesieniu do aktualizacji specyfikacji technicznych. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. <sup>(1)</sup> w sprawie lepszego stanowienia prawa. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (10) Należy zmienić dyrektywę 2009/16/WE w celu zapewnienia utrzymania obecnego zakresu i częstotliwości inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich. Szczegółowe przepisy dotyczące inspekcji i weryfikacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej i kwalifikujących się do kontroli przeprowadzanej przez państwo portu należy zatem wprowadzić do dyrektywy 2009/16/WE.
- (11) Podczas inspekcji przeprowadzanych na mocy dyrektywy 2009/16/WE należy dokładać wszelkich starań, aby żaden statek nie został bezpodstawnie zatrzymany ani opóźniony.
- (12) Ważne jest branie pod uwagę warunków pracy i życia załogi na pokładzie statku oraz wyszkolenia i kwalifikacji członków załogi, zważywszy, że względy związane ze zdrowiem i bezpieczeństwem oraz względy społeczne są ze sobą ściśle powiązane.
- (13) Mając na uwadze pełny cykl monitorowania poprzez wizyty Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego, Komisja powinna przeprowadzić ocenę wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż siedem lat po terminie transpozycji niniejszej dyrektywy oraz przedstawić w tej sprawie sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Państwa członkowskie powinny współpracować z Komisją w celu gromadzenia wszystkich informacji niezbędnych do przeprowadzenia takiej oceny.
- (14) Aby nie nakładać nieproporcjonalnego obciążenia administracyjnego na państwa członkowskie nieposiadające dostępu do morza, należy umożliwić takim państwom odstępstwo od przepisów niniejszej dyrektywy poprzez zastosowanie zasady *de minimis*, co oznacza, że dopóki warunki te są spełnione, nie są one zobowiązane do transpozycji niniejszej dyrektywy.
- (15) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie zapewnienie bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie – zważywszy na znaczenie pasażerskich przewozów

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

morskich dla rynku wewnętrznego oraz transgraniczny charakter eksploatacji takich statków i jednostek w Unii oraz na szczeblu międzynarodowym – natomiast możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii poprzez ustanowienie wspólnego poziomu bezpieczeństwa i unikanie zakłóceń konkurencji, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym samym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

- (16) W celu zwiększenia jasności i spójności prawa oraz ze względu na liczbę zmian należy uchylić dyrektywę 1999/35/WE, a dyrektywę 2009/16/WE należy odpowiednio zmienić,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

### Artykuł 1

#### Zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich eksploatowanych:
  - a) w ramach uprawiania żeglugi na linii regularnej między portem państwa członkowskiego a portem państwa trzeciego, w przypadku gdy bandera statku jest taka sama jak danego państwa członkowskiego; lub
  - b) w ramach uprawiania żeglugi krajowej na linii regularnej na obszarach morskich, na których mogą pływać statki klasy A zgodnie z art. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE <sup>(1)</sup>.
2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich objętych zakresem stosowania dyrektywy 2009/16/WE.
3. Państwa członkowskie mogą stosować niniejszą dyrektywę do statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę krajową na linii regularnej na obszarach morskich innych niż te, o których mowa w ust. 1 lit. b).
4. Państwa członkowskie, które nie mają portów morskich i które mogą wykazać, że statki pasażerskie lub szybkie jednostki pasażerskie objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy stanowiły mniej niż 5 % łącznej liczby statków, zawijających rocznie do ich portów rzecznych w ciągu ostatnich trzech lat, mogą odstąpić od przepisów niniejszej dyrektywy, z wyjątkiem obowiązku określonego w akapicie drugim.

Do dnia 21 grudnia 2019 r. państwa członkowskie, które nie mają portów morskich, powiadomią Komisję o łącznej liczbie statków oraz liczbie statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich, które zawinęły do ich portów w trzyletnim okresie, o którym mowa w akapicie pierwszym, a następnie co roku poinformują Komisję o wszelkich późniejszych zmianach wyżej wymienionych liczb.

### Artykuł 2

#### Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- 1) „statek pasażerski typu ro-ro” oznacza statek z urządzeniami umożliwiającymi wtaczanie na statek i wytaczanie ze statku pojazdów drogowych lub szynowych, przewożący więcej niż 12 pasażerów;
- 2) „szybka jednostka pasażerska” oznacza jednostkę zdefiniowaną w rozdziale X prawidło 1 SOLAS 74, przewożącą więcej niż 12 pasażerów;
- 3) „SOLAS 74” oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r., w tym również jej protokoły i zmiany do niej, w zaktualizowanej wersji;

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1).

- 4) „kodeks jednostek szybkich” oznacza Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich zawarty w rezolucji IMO MSC 36 (63) z dnia 20 maja 1994 r. lub Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich z 2000 r. zawarty w rezolucji IMO MSC.97(73) z dnia grudnia 2000 r., w zaktualizowanej wersji;
- 5) „HSSC” oznacza opracowane przez IMO wytyczne do przeglądów zgodnie ze Zharmonizowanym systemem nadzorów i certyfikacji, w zaktualizowanej wersji;
- 6) „żegluga na linii regularnej” oznacza serię przepraw statków pasażerskich typu ro-ro lub szybkich jednostek pasażerskich wykonywanych w celu obsługi ruchu między tymi samymi dwoma portami lub większą liczbą tych samych portów, lub serię rejsów z tego samego portu i z powrotem bez zawijania do portów pośrednich:
  - a) zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów; albo
  - b) w taki sposób, że połączenia te są na tyle regularne lub częste, że stanowią dający się wyróżnić systematyczny szereg połączeń;
- 7) „obszar morski” oznacza każdy obszar morski lub szlak morski ustalony na podstawie art. 4 dyrektywy 2009/45/WE;
- 8) „certyfikaty” oznaczają:
  - a) w odniesieniu do statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę międzynarodową – certyfikaty bezpieczeństwa wydane, odpowiednio, w ramach SOLAS 74 lub na podstawie kodeksu jednostek szybkich, łącznie z odpowiednimi dołączonymi wykazami wyposażenia;
  - b) w odniesieniu do statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę krajową – certyfikaty bezpieczeństwa wydane zgodnie z dyrektywą 2009/45/WE, łącznie z odpowiednimi dołączonymi wykazami wyposażenia;
- 9) „administracja państwa bandery” oznacza właściwe organy państwa, pod którego banderą ma prawo pływać statek pasażerski typu ro-ro lub szybka jednostka pasażerska;
- 10) „żegluga krajowa” oznacza żeglugę, która odbywa się na obszarach morskich z portu państwa członkowskiego do tego samego portu lub do innego portu tego państwa członkowskiego;
- 11) „armator” oznacza organizację lub osobę, która wyraziła zgodę na przejęcie wszystkich obowiązków i odpowiedzialności nałożonych przez Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (kodeks ISM), w zaktualizowanej wersji, lub – w przypadku gdy nie ma zastosowania rozdział IX SOLAS 74 – właściciela statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej, lub każdą inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub podmiot czarterujący statek, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej;
- 12) „inspektor” oznacza pracownika sektora publicznego lub inną osobę odpowiednio upoważnioną przez właściwy organ państwa członkowskiego do przeprowadzania inspekcji przewidzianych w niniejszej dyrektywie, która jest odpowiedzialna przed tym właściwym organem oraz spełnia minimalne kryteria określone w załączniku XI do dyrektywy 2009/16/WE;
- 13) „właściwy organ państwa członkowskiego” oznacza organ wyznaczony przez państwo członkowskie na podstawie niniejszej dyrektywy, odpowiedzialny za wykonywanie zadań przydzielonych mu na mocy niniejszej dyrektywy.

### Artykuł 3

#### Inspekcje wstępne

1. Przed rozpoczęciem uprawiania przez statek pasażerski typu ro-ro lub szybką jednostkę pasażerską żeglugi na linii regularnej objętej zakresem stosowania niniejszej dyrektywy właściwe organy państw członkowskich przeprowadzają inspekcję wstępną, polegającą na:
  - a) weryfikacji zgodności z wymogami określonymi w załączniku I; oraz
  - b) inspekcji, zgodnie z załącznikiem II, w celu upewnienia się, że dany statek pasażerski typu ro-ro lub dana szybka jednostka spełnia wymogi niezbędne do bezpiecznego uprawiania żeglugi na linii regularnej.
2. Inspekcję wstępną przeprowadza inspektor.
3. Na wniosek państwa członkowskiego armatorzy dostarczają dowody zgodności z wymogami załącznika I z wyprzedzeniem, ale nie wcześniej niż miesiąc przed inspekcją wstępną.

## Artykuł 4

**Wyjątki od obowiązku inspekcji wstępnej**

1. W przypadku inspekcji wstępnych państwo członkowskie może postanowić o niestosowaniu niektórych wymogów lub procedur określonych w załącznikach I i II w odniesieniu do któregośkolwiek corocznego przeglądu państwa bandery lub inspekcji przeprowadzanej przez państwo bandery w ciągu ostatnich sześciu miesięcy, o ile przestrzegane były właściwe procedury i wytyczne dotyczące przeglądów określone w HSSC lub procedury służące osiągnięciu tego samego celu. Państwa członkowskie przekazują odpowiednie informacje do bazy danych wyników inspekcji zgodnie z art. 10.
2. Gdy statek pasażerski typu ro-ro lub szybka jednostka pasażerska ma uprawiać żeglugę na linii regularnej, państwo członkowskie może uwzględniać inspekcje i przeglądy przeprowadzone uprzednio w odniesieniu do tego statku pasażerskiego typu ro-ro lub tej szybkiej jednostki pasażerskiej celem dopuszczenia do uprawiania żeglugi na innej linii regularnej objętej zakresem stosowania niniejszej dyrektywy. O ile te uprzednie inspekcje i przeglądy spełniają wymogi państwa członkowskiego oraz w przypadku, gdy są one przydatne w odniesieniu do nowych warunków eksploatacji, inspekcje przewidziane w art. 3 ust. 1 nie są konieczne przed rozpoczęciem uprawiania przez ten statek pasażerski typu ro-ro lub tę szybką jednostkę pasażerską żeglugi na linii regularnej.
3. Na wniosek armatora państwa członkowskie mogą potwierdzić z wyprzedzeniem swoją zgodę w odniesieniu do przydatności wcześniejszych inspekcji i przeglądów w nowych warunkach eksploatacyjnych.
4. W przypadku gdy w wyniku nieprzewidzianych okoliczności zachodzi pilna potrzeba szybkiego wprowadzenia zamiennego statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej w celu zapewnienia ciągłości żeglugi, a ust. 2 nie ma zastosowania, państwo członkowskie może zezwolić na rozpoczęcie uprawiania żeglugi przez ten statek pasażerski typu ro-ro lub tę jednostkę, o ile spełnione są następujące warunki:
  - a) oględziny oraz kontrola dokumentów nie budzą wątpliwości, że dany statek pasażerski typu ro-ro lub dana szybka jednostka pasażerska nie spełnia wymogów niezbędnych do bezpiecznej eksploatacji; oraz
  - b) państwo członkowskie dokona inspekcji wstępnej przewidzianej w art. 3 ust. 1 w terminie jednego miesiąca.

## Artykuł 5

**Regularne inspekcje**

1. Państwo członkowskie przeprowadza raz w ciągu każdego 12-miesięcznego okresu:
  - a) inspekcję, zgodnie z załącznikiem II; oraz
  - b) inspekcję w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej, odbywającą się nie wcześniej niż cztery miesiące, lecz nie później niż osiem miesięcy po inspekcji, o której mowa w lit. a), obejmującą elementy wymienione w załączniku III oraz wystarczającą, zgodnie z fachową oceną inspektora, liczbę pozycji wymienionych w załącznikach I i II, aby zapewnić dalsze spełnianie przez statek pasażerski typu ro-ro lub szybką jednostkę pasażerską wszystkich wymogów niezbędnych do bezpiecznej eksploatacji.

Inspekcję wstępną zgodnie z art. 3 uznaje się za inspekcję do celów lit. a).

2. Inspekcję, o której mowa w ust. 1 lit. a), można, według uznania państwa członkowskiego, przeprowadzić jednocześnie lub w połączeniu z corocznym przeglądem państwa bandery, o ile przestrzegane są odpowiednie procedury i wytyczne dotyczące przeglądów określone w HSSC lub procedury służące osiągnięciu tego samego celu.
3. Państwa członkowskie przeprowadzają inspekcję zgodnie z załącznikiem II za każdym razem, gdy statek pasażerski typu ro-ro lub szybka jednostka pasażerska podlega naprawie, zmianom i przebudowom o większym zakresie, lub gdy zachodzi zmiana przedsiębiorstwa zarządzającego lub przeniesienie do innej klasy. W przypadku zmiany przedsiębiorstwa zarządzającego lub przeniesienia do innej klasy państwo członkowskie może jednak, po uwzględnieniu inspekcji dokonanych poprzednio w odniesieniu do danego statku pasażerskiego typu ro-ro lub danej szybkiej jednostki pasażerskiej oraz pod warunkiem że ta zmiana lub to przeniesienie nie wpłynie na bezpieczeństwo eksploatacji tego statku pasażerskiego typu ro-ro lub tej jednostki, zwolnić ten statek pasażerski typu ro-ro lub tę szybką jednostkę pasażerską z inspekcji wymaganej na mocy zdania pierwszego niniejszego ustępu.

## Artykuł 6

**Protokół inspekcji**

1. Na zakończenie każdej inspekcji przeprowadzonej zgodnie z niniejszą dyrektywą inspektor przygotowuje protokół zgodnie z załącznikiem IX do dyrektywy 2009/16/WE.
2. Informacje zawarte w protokole są przekazywane do bazy danych wyników inspekcji przewidzianej w art. 10. Kopia protokołu inspekcji zostaje przekazana kapitanowi.

## Artykuł 7

**Usuwanie uchybień, zakaz wyjścia w morze i zawieszenie inspekcji**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby wszelkie uchybienia potwierdzone lub wykryte w drodze inspekcji przeprowadzonej zgodnie z niniejszą dyrektywą zostały usunięte.
2. W przypadku uchybień, które stwarzają wyraźne zagrożenie dla zdrowia lub bezpieczeństwa, lub które stwarzają bezpośrednio niebezpieczeństwo dla zdrowia lub życia, dla statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej, jego lub jej załogi i pasażerów, właściwy organ państwa członkowskiego zapewnia, aby dany statek pasażerski typu ro-ro lub dana szybka jednostka pasażerska zostały objęte zakazem wyjścia w morze. Kopia tego zakazu zostaje przekazana kapitanowi.
3. Zakaz wyjścia w morze zostaje zniesiony dopiero wtedy, gdy uchybienie i zagrożenie zostaną usunięte zgodnie z wymogami właściwego organu państwa członkowskiego lub gdy właściwy organ państwa członkowskiego stwierdzi, że statek lub jednostka może, z zastrzeżeniem wszelkich niezbędnych warunków, wypłynąć w morze lub jego eksploatacja może zostać wznowiona bez zagrożenia dla bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów lub załogi, lub zagrożenia dla statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej, lub dla innych statków.
4. Jeżeli uchybienie, o którym mowa w ust. 2, nie może zostać z łatwością usunięte w porcie, w którym uchybienie to zostało potwierdzone lub wykryte, właściwy organ państwa członkowskiego może zezwolić statkowi lub jednostce na przepłynięcie do odpowiedniej stoczni remontowej, gdzie uchybienie to może zostać z łatwością usunięte.
5. W wyjątkowych okolicznościach, w przypadku gdy ogólny stan statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej w oczywisty sposób nie odpowiada normom, właściwy organ państwa członkowskiego może zawiesić inspekcję tego statku lub tej jednostki do czasu podjęcia przez armatora kroków niezbędnych do zapewnienia, aby dany statek pasażerski typu ro-ro lub dana szybka jednostka pasażerska nie stanowiły już wyraźnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lub zdrowia ani nie stwarzały już bezpośredniego zagrożenia dla życia załogi i pasażerów lub do zapewnienia, aby spełniały odpowiednie wymogi mających zastosowanie konwencji międzynarodowych.
6. W przypadku gdy właściwy organ państwa członkowskiego zawiesza inspekcję zgodnie z ust. 5, dany statek pasażerski typu ro-ro lub dana szybka jednostka pasażerska zostają automatycznie objęte zakazem wyjścia w morze. Zakaz wyjścia w morze zostaje cofnięty po wznowieniu i pomyślnym zakończeniu inspekcji oraz gdy zostaną spełnione warunki określone w ust. 3 niniejszego artykułu i w art. 9 ust. 2.
7. Aby rozładować nadmierne zagęszczenie jednostek w porcie, właściwy organ państwa członkowskiego może zezwolić statkowi pasażerskiemu typu ro-ro lub szybkiej jednostce pasażerskiej objętym zakazem wyjścia w morze na przepłynięcie w inne miejsce w obrębie portu, jeżeli takie przepłynięcie jest bezpieczne. Ryzyko nadmiernego zagęszczenia jednostek w porcie nie może jednak wpływać na podjęcie decyzji o nałożeniu lub o uchyleniu zakazu wyjścia w morze. Organy portowe lub zarządzające portem ułatwiają przyjmowanie takich statków.

## Artykuł 8

**Prawo do odwołania**

1. Armator ma prawo do odwołania się od zakazu wyjścia w morze wydanego przez właściwy organ państwa członkowskiego. Odwołanie nie ma skutku zawieszającego w odniesieniu do zakazu wyjścia w morze, chyba że zostaną wydane decyzje tymczasowe zgodnie z prawem krajowym. Państwa członkowskie ustanawiają i stosują w tym celu odpowiednie procedury zgodnie z przepisami krajowymi.
2. Właściwy organ państwa członkowskiego informuje kapitana statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej objętych zakazem wyjścia w morze o prawie do odwołania i o mających zastosowanie procedurach. Jeżeli w wyniku odwołania zakaz wyjścia w morze zostanie cofnięty lub zmieniony, państwa członkowskie zapewniają, aby baza danych wyników inspekcji przewidziana w art. 10 została niezwłocznie odpowiednio zaktualizowana.

### Artykuł 9

#### **Koszty**

1. W przypadku gdy w trakcie inspekcji, o których mowa w art. 3 i 5, zostaną potwierdzone lub wykryte uchybienia uzasadniające zakaz wyjścia w morze, wszystkie koszty związane z inspekcjami pokrywa armator.
2. Zakaz wyjścia w morze nie może zostać uchylony do czasu, kiedy zostanie wniesiona pełna opłata lub przedstawiona zostanie wystarczająca gwarancja zwrotu kosztów.

### Artykuł 10

#### **Baza danych wyników inspekcji**

1. Komisja opracowuje, utrzymuje i aktualizuje bazę danych wyników inspekcji, z którą połączone są wszystkie państwa członkowskie i która zawiera wszystkie informacje wymagane do wdrożenia systemu inspekcji przewidzianego w niniejszej dyrektywie. Ta baza danych opiera się na bazie danych wyników inspekcji, o której mowa w art. 24 dyrektywy 2009/16/WE, oraz posiada podobne funkcjonalności jak ta baza.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje dotyczące inspekcji przeprowadzonych zgodnie z niniejszą dyrektywą, w tym informacje dotyczące uchybień i zakazów wyjścia w morze, były niezwłocznie przekazywane do bazy danych wyników inspekcji po zakończeniu sporządzania protokołu inspekcji lub po uchyleniu zakazu wyjścia w morze. W odniesieniu do szczegółowych informacji stosuje się odpowiednio przepisy załącznika XIII do dyrektywy 2009/16/WE.
3. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje przekazane do bazy danych wyników inspekcji były potwierdzane do celów ich publikacji w terminie 72 godzin.
4. Komisja zapewnia, aby baza danych wyników inspekcji umożliwiała pozyskanie wszelkich odpowiednich danych dotyczących wykonania niniejszej dyrektywy w oparciu o dane z inspekcji przekazane przez państwa członkowskie.
5. Państwa członkowskie muszą mieć dostęp do wszystkich informacji zapisanych w bazie danych wyników inspekcji, mających znaczenie dla wdrożenia systemu inspekcji określonego w niniejszej dyrektywie i dyrektywie 2009/16/WE.

### Artykuł 11

#### **Sankcje**

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mające zastosowanie do naruszeń przepisów krajowych przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy oraz podejmują wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia, aby sankcje te były wykonywane. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

### Artykuł 12

#### **Procedura wprowadzania zmian**

1. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 13, zmieniających załączniki do niniejszej dyrektywy w celu uwzględnienia zmian na szczeblu międzynarodowym, w szczególności w ramach IMO, oraz w celu poprawienia zawartych w nich specyfikacji technicznych w świetle uzyskanego doświadczenia.
2. W wyjątkowych okolicznościach, należycie uzasadnionych w oparciu o odpowiednią analizę przeprowadzoną przez Komisję, oraz w celu uniknięcia poważnego i niedopuszczalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa na morzu, zdrowia, warunków życia lub warunków pracy, lub środowiska morskiego, lub w celu uniknięcia niezgodności z unijnym prawodawstwem morskim, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 13, zmieniających niniejszą dyrektywę w celu niestosowania, do celów niniejszej dyrektywy, zmiany instrumentów międzynarodowych, o których mowa w art. 2.

Te akty delegowane przyjmuje się co najmniej trzy miesiące przed upływem terminu ustalonego na szczeblu międzynarodowym dla dorozumianego przyjęcia danej zmiany lub przed przewidzianą datą wejścia w życie takiej zmiany. W okresie poprzedzającym wejście w życie takiego aktu delegowanego państwa członkowskie powstrzymują się od wszelkich inicjatyw zmierzających do włączenia zmiany do przepisów krajowych lub stosowania zmiany danego instrumentu międzynarodowego.

## Artykuł 13

**Wykonywanie przekazanych uprawnień**

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 12, podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 12, powierza się Komisji na okres siedmiu lat od dnia 20 grudnia 2017 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu siedmiu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 12, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 12 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

## Artykuł 14

**Zmiany w dyrektywie 2009/16/WE**

W dyrektywie 2009/16/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 dodaje się punkty w brzmieniu:

- „25) »statek pasażerski typu ro-ro« oznacza statek z urządzeniami umożliwiającymi wtaczanie na statek i wytaczanie ze statku pojazdów drogowych lub szynowych, przewożący więcej niż 12 pasażerów;
- 26) »szybka jednostka pasażerska« oznacza jednostkę zdefiniowaną w rozdziale X prawidło 1 SOLAS 74, w jej zaktualizowanej wersji, przewożącą więcej niż 12 pasażerów;
- 27) »żegluga na linii regularnej« oznacza serię przepraw statków pasażerskich typu ro-ro lub szybkich jednostek pasażerskich wykonywanych w celu obsługi ruchu między tymi samymi dwoma portami lub większą liczbą tych samych portów, lub serię rejsów z tego samego portu i z powrotem bez zawijania do portów pośrednich:
  - (i) zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów; albo
  - (ii) w taki sposób, że połączenia te są na tyle regularne lub częste, że stanowią dający się wyróżnić systematyczny szereg połączeń;”;

- 2) w art. 3 ust. 1 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Niniejsza dyrektywa ma również zastosowanie do inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich, wykonywanych poza portem lub poza miejscem kotwiczenia w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej zgodnie z art. 14a.”;

- 3) w art. 13 zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Państwa członkowskie zapewniają, aby statki, które zostały wybrane do inspekcji zgodnie z art. 12 lub 14a, zostały poddane inspekcji wstępnej lub inspekcji bardziej szczegółowej, zgodnie z poniższym:”;



4) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 14a

### **Inspekcje statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej**

1. Statki pasażerskie typu ro-ro i szybkie jednostki pasażerskie uprawiające żeglugę na linii regularnej kwalifikują się do inspekcji zgodnie z harmonogramem i innymi wymogami określonymi w załączniku XVII.

2. Państwa członkowskie, planując inspekcje statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej, należy uwzględnić harmonogram eksploatacji i konserwacji danego statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej.

3. Jeżeli statek pasażerski typu ro-ro lub szybka jednostka pasażerska podlega inspekcji zgodnie z załącznikiem XVII, inspekcja ta zostaje wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji i jest uwzględniana do celów art. 10, 11 i 12 oraz do obliczania wypełnienia zobowiązania inspekcyjnego każdego państwa członkowskiego. Uwzględnia się ją w całkowitej liczbie corocznych inspekcji przeprowadzanych przez każde państwo członkowskie zgodnie z art. 5.

4. Art. 9 ust. 1, art. 11 lit. a) i art. 14 nie mają zastosowania do statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej poddanych inspekcji zgodnie z niniejszym artykułem.

5. Właściwy organ zapewnia, aby statki pasażerskie typu ro-ro lub szybkie jednostki pasażerskie, które podlegają dodatkowej inspekcji zgodnie z art. 11 lit. b), były wybierane do inspekcji zgodnie z załącznikiem I część II sekcja 3A lit. c) i sekcja 3B lit. c). Inspekcje przeprowadzane na mocy niniejszego ustępu nie mają wpływu na częstotliwość inspekcji określoną w załączniku XVII pkt 2.

6. Inspektor właściwego organu państwa portu może wyrazić zgodę na to, aby podczas inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro lub szybkich jednostek pasażerskich, towarzyszył mu w charakterze obserwatora inspektor państwa portu innego państwa członkowskiego. W przypadku gdy banderą statku jest bandera państwa członkowskiego, państwo portu, na wniosek, zaprasza przedstawiciela państwa bandery do uczestniczenia w inspekcji w charakterze obserwatora.”;

5) w art. 15 skreśla się ust. 3;

6) art. 16 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwo członkowskie odmawia dostępu do swoich portów i kotwicowisk każdemu statkowi, który:

— pływa pod banderą państwa, które z racji wskaźnika zatrzymań znajduje się na czarnej liście przyjętej zgodnie z memorandum paryskim na podstawie informacji zapisanych w bazie danych wyników inspekcji i publikowanej corocznie przez Komisję, oraz został zatrzymany więcej niż dwukrotnie w ciągu ostatnich 36 miesięcy w porcie lub na kotwicowisku państwa członkowskiego lub państwa sygnatariusza memorandum paryskiego, lub

— pływa pod banderą państwa, które z racji wskaźnika zatrzymań znajduje się na szarej liście przyjętej zgodnie z memorandum paryskim na podstawie informacji zapisanych w bazie danych wyników inspekcji i publikowanej corocznie przez Komisję, oraz został zatrzymany więcej niż dwukrotnie w ciągu ostatnich 24 miesięcy w porcie lub na kotwicowisku państwa członkowskiego lub państwa sygnatariusza memorandum paryskiego.

Akapit pierwszy nie ma zastosowania do sytuacji opisanych w art. 21 ust. 6.

Decyzję o odmowie dostępu stosuje się od chwili, gdy statek opuścił port lub kotwicowisko, w którym lub na którym został zatrzymany po raz trzeci i w którym lub na którym wydano decyzję o odmowie dostępu.”;

7) dodaje się załącznik w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK XVII

Inspekcje statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej

1.1. Przed rozpoczęciem uprawiania przez statek pasażerski typu ro-ro lub szybką jednostkę pasażerską żeglugi na linii regularnej, objętej zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, państwa członkowskie przeprowadzają inspekcję, zgodnie z art. 3 ust. 1 dyrektywy (UE) 2017/2110 (\*), w celu zapewnienia, aby ten statek pasażerski typu ro-ro lub szybka jednostka pasażerska spełniały wymogi niezbędne do bezpiecznego uprawiania żeglugi na linii regularnej.

- 1.2. W przypadku gdy statek pasażerski typu ro-ro lub szybka jednostka pasażerska mają rozpocząć uprawianie żeglugi na linii regularnej, zainteresowane państwo członkowskie może uwzględnić inspekcje przeprowadzone w ciągu ostatnich ośmiu miesięcy przez inne państwo członkowskie w odniesieniu do tego statku pasażerskiego typu ro-ro lub tej szybkiej jednostki pasażerskiej celem dopuszczenia ich do żeglugi na innej linii regularnej, objętej zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że państwo członkowskie w każdym przypadku upewniło się, że te poprzednie inspekcje są przydatne w nowych warunkach eksploatacji i że podczas tych inspekcji zostały spełnione wymogi niezbędne do bezpiecznego uprawiania żeglugi na linii regularnej. Inspekcje przewidziane w pkt 1.1 nie muszą być przeprowadzane przed rozpoczęciem uprawiania przez statek pasażerski typu ro-ro lub szybką jednostkę pasażerską żeglugi na nowej linii regularnej.
- 1.3. W przypadku gdy w wyniku nieprzewidzianych okoliczności zachodzi pilna potrzeba szybkiego wprowadzenia zamiennego statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej w celu zapewnienia ciągłości żeglugi, a pkt 1.2 nie ma zastosowania, państwo członkowskie może zezwolić na rozpoczęcie uprawiania żeglugi przez ten statek pasażerski lub tę jednostkę, o ile spełnione są następujące warunki:
  - a) oględziny oraz kontrola dokumentów nie budzą podejrzeń, że dany statek pasażerski typu ro-ro lub dana szybka jednostka pasażerska nie spełnia wymogów niezbędnych do bezpiecznej eksploatacji; oraz
  - b) państwo członkowskie dokona inspekcji przewidzianej w art. 3 ust. 1 dyrektywy (UE) 2017/2110 w terminie jednego miesiąca.
2. Państwa członkowskie raz w roku, ale nie wcześniej niż cztery miesiące i nie później niż osiem miesięcy po poprzedniej inspekcji, przeprowadzają:
  - a) inspekcję obejmującą, stosownie do przypadku, wymogi załącznika II do dyrektywy (UE) 2017/2110 oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 428/2010 (\*\*); oraz
  - b) inspekcję w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej. Inspekcja ta obejmuje elementy wymienione w załączniku III do dyrektywy (UE) 2017/2110 oraz wystarczającą, zgodnie z fachową oceną inspektora, liczbę pozycji wymienionych w załącznikach I i II do dyrektywy (UE) 2017/2110, aby zapewnić dalsze spełnianie przez statek pasażerski typu ro-ro lub szybką jednostkę pasażerską wszystkich wymogów niezbędnych do bezpiecznej eksploatacji.
3. W przypadku gdy statek pasażerski typu ro-ro lub szybka jednostka pasażerska nie zostały poddane inspekcji zgodnie z pkt 2, dany statek pasażerski typu ro-ro lub daną szybką jednostkę pasażerską należy uznać za priorytet I.
4. Inspekcję przeprowadzoną zgodnie z pkt 1.1 uznaje się za inspekcję do celów pkt 2 lit. a) niniejszego załącznika.

(\*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej oraz zmieniająca dyrektywę 2009/16/WE i uchylająca dyrektywę Rady 1999/35/WE (Dz.U. L 315 z 30.11.2017, s. 61).

(\*\*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 428/2010 z dnia 20 maja 2010 r. w sprawie wykonania art. 14 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE w odniesieniu do rozszerzonych inspekcji statków (Dz.U. L 125 z 21.5.2010, s. 2)."

#### Artykuł 15

#### Uchylenie

Dyrektywa 1999/35/WE traci moc.

Odesłania do uchylonej dyrektywy traktuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy i odczytuje zgodnie z tabelą korelacji w załączniku IV.

#### Artykuł 16

#### Przegląd

Komisja dokona oceny wykonania niniejszej dyrektywy i przedstawi wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia 21 grudnia 2026 r.

*Artykuł 17***Transpozycja**

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują przepisy niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 21 grudnia 2019 r. Niezwłocznie przekazują one Komisji tekst tych przepisów.

Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia 21 grudnia 2019 r.

Przepisy przyjmowane przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty najważniejszych przepisów prawa krajowego w dziedzinie objętej zakresem niniejszej dyrektywy.

*Artykuł 18***Wejście w życie**

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

*Artykuł 19***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 15 listopada 2017 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

A. TAJANI

*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*

M. MAASIKAS

*Przewodniczący*

\_\_\_\_\_

## ZAŁĄCZNIK I

## SZCZEGÓŁOWE WYMogi DOTYCZĄCE STATKÓW UPRAWIAJĄCYCH ŻEGLUGĘ NA LINII REGULARNEJ

(o których mowa w art. 3 i 5)

Weryfikuje się następujące elementy:

- 1) czy przed rozpoczęciem rejsu przez statek pasażerski typu ro-ro lub szybką jednostką pasażerską kapitanowi przekazano odpowiednie informacje o dostępności zlokalizowanych na wybrzeżu nawigacyjnych systemów wspomaganie żegluga oraz innych systemów informacyjnych wspomagających go w bezpiecznym prowadzeniu żegluga oraz czy wykorzystuje on nawigacyjne systemy wspomaganie żegluga oraz systemy informacyjne ustanowione przez państwa członkowskie;
- 2) czy stosowane są odpowiednie przepisy pkt 2–6 okólnika MSC 699 z dnia 17 lipca 1995 r. „Poprawione wytyczne odnośnie do instrukcji bezpieczeństwa pasażerów”;
- 3) czy w łatwo dostępnym miejscu wywieszona jest tabela z rozkładem pracy na statku, zawierająca:
  - a) harmonogram służby na morzu i służby w porcie; oraz
  - b) maksymalną liczbę godzin pracy lub minimalną liczbę godzin wypoczynku wymaganą dla wachtowych;
- 4) czy kapitan nie jest ograniczany w podejmowaniu decyzji, które zgodnie z jego fachową oceną są niezbędne do bezpiecznej żegluga i pracy, szczególnie przy niesprzyjającej pogodzie i wzburzonym morzu;
- 5) czy kapitan prowadzi zapisy czynności nawigacyjnych oraz zdarzeń ważnych z punktu widzenia bezpieczeństwa żegluga;
- 6) czy wszelkie uszkodzenia lub trwałe wygięcia furt oraz połączonych z nimi płyt kadłuba mogące wpływać na integralność statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej oraz wszelkie uchybienia w układach zabezpieczających takie furty są niezwłocznie zgłaszane zarówno administracji państwa bandery, jak i państwu portu oraz natychmiast naprawiane zgodnie z ich wymogami;
- 7) czy przed wyruszeniem w rejs statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej dostępny jest aktualny plan podróży oraz czy w trakcie przygotowywania takiego planu w pełni uwzględnione są wytyczne ustalone w rezolucji Zgromadzenia IMO A.893(21) z dnia 25 listopada 1999 r. „Wytyczne planowania podróży”;
- 8) czy przekazywane są do wiadomości pasażerów ogólne informacje o usługach i pomocy dostępnej na pokładzie dla osób starszych i niepełnosprawnych oraz czy informacje takie są udostępniane w formach odpowiednich dla osób słabowidzących.

## ZAŁĄCZNIK II

## PROCEDURY STOSOWANE W ODNIESIENIU DO INSPEKCJI

(o których mowa w art. 3 i 5)

1. Celem inspekcji jest zapewnienie, aby spełnione były wymogi ustawowe wydane przez państwo bandery lub w jego imieniu, w szczególności związane z konstrukcją statku, niezatapialnością i statecznością, urządzeniami maszynowymi i instalacjami elektrycznymi, załadunkiem i statecznością, ochroną przeciwpożarową, maksymalną liczbą pasażerów, środkami ratunkowymi i przewozem towarów niebezpiecznych, radiokomunikacją i nawigacją. W tym celu inspekcje obejmują:
  - uruchamianie generatora awaryjnego,
  - inspekcję świateł awaryjnych,
  - inspekcję awaryjnych źródeł zasilania instalacji radiowej,
  - sprawdzenie działania publicznego systemu powiadamiania,
  - ćwiczenie pożarowe, obejmujące zademonstrowanie umiejętności użycia ekwipunku strażackiego,
  - funkcjonowanie awaryjnej pompy pożarowej z dwoma węzami strażackimi przyłączonymi do głównej linii pożarowej w działaniu,
  - sprawdzenie działania urządzeń sterujących zdalne odcięcie dopływu paliwa do kotłów, silników głównych i pomocniczych oraz silników wentylatorów,
  - sprawdzenie działania zdalnych i lokalnych urządzeń sterujących zamykaniem klap pożarowych,
  - sprawdzenie działania systemów wykrywania pożaru i alarmowych,
  - sprawdzenie działania właściwego zamykania drzwi pożarowych,
  - działanie pomp zęzowych,
  - zamykanie wodoszczelnych wrót grodziowych, zarówno z miejsca, jak i zdalnie,
  - sprawdzenie znajomości planu zabezpieczenia niezatapialności statku przez głównych członków załogi,
  - opuszczenie co najmniej jednej łodzi ratowniczej i jednej łodzi ratunkowej na wodę, uruchomienie i sprawdzanie działania ich systemu napędowego i sterowania oraz podniesienie ich z wody i ponowne umieszczenie na miejscach składowania na pokładzie,
  - sprawdzenie, czy wszystkie łodzie ratunkowe i łodzie ratownicze odpowiadają spisowi inwentarza,
  - sprawdzenie działania głównego i pomocniczego urządzenia sterowego statku.
2. Inspekcje koncentrują się na sprawdzeniu znajomości wśród członków załogi i umiejętności skutecznego przestrzegania przez nich procedur bezpieczeństwa, procedur awaryjnych, konserwacji, praktyk działania, bezpieczeństwa pasażerów, procedur pracy na mostku oraz operacji związanych z ładunkiem i pojazdami. Sprawdzeniu podlega zdolność marynarzy do rozumienia oraz, w stosownych przypadkach, wydawania komend i poleceń oraz ich zwrotnego raportowania we wspólnym języku roboczym, zgodnie z zapisami w dzienniku okrętowym. Sprawdza się również udokumentowane poświadczenie pomyślnego zaliczenia specjalnego szkolenia przez członków załogi, w szczególności w odniesieniu do:
  - szkolenia panowania nad tłumem,
  - szkolenia zapoznawczego,
  - szkolenia bezpieczeństwa dla personelu udzielającego w sytuacjach zagrożenia bezpośredniej pomocy pasażerom w przestrzeniach pasażerskich, a w szczególności osobom starszym i niepełnosprawnym, oraz
  - szkolenia w zakresie zarządzania kryzysowego i zachowań ludzkich.Inspekcja obejmuje ocenę, czy rozplanowanie dyżurów nie powoduje nadmiernego zmęczenia personelu, szczególnie personelu wachtowego.
3. Świadczenia kompetencji członków załogi zatrudnionych na pokładzie statków objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy muszą być zgodne z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (Dz.U. L 323 z 3.12.2008, s. 33).

## ZAŁĄCZNIK III

**PROCEDURY PRZEPROWADZANIA INSPEKCJI W TRAKCIE UPRAWIANIA ŻEGLUGI NA LINII  
REGULARNEJ****(o których mowa w art. 5)**

Przeprowadzając inspekcje w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej, sprawdza się następujące elementy:

**1. Informacje dotyczące pasażerów**

Czy liczba pasażerów, dla której statek pasażerski typu ro-ro lub szybka jednostka pasażerska (dalej zwane „statkiem”) ma certyfikat, nie została przekroczona oraz czy rejestracja informacji o pasażerach jest zgodna z dyrektywą Rady 98/41/WE<sup>(1)</sup>. Jak przekazywane są kapitanowi informacje o całkowitej liczbie pasażerów oraz, w stosownych przypadkach, w jaki sposób pasażerowie dokonują podwójnej przeprawy bez schodzenia na brzeg są ujmowani w całkowitej liczbie pasażerów w rejsie powrotnym.

**2. Informacje o ładunku i stateczności**

Czy są zainstalowane i używane, w stosownych przypadkach, wiarygodne wskaźniki zanurzenia. Czy podjęto środki w celu zapewnienia, aby statek nie był przeciążony, a odpowiednia podziałowa wodnica ładunkowa nie znajdowała się pod wodą. Czy ocena ładunku i stateczności jest przeprowadzana zgodnie z wymogami. Czy towary, pojazdy i inne ładunki są ważone, w przypadkach gdy jest to wymagane, a wyniki są przekazywane na statek do wykorzystania w ocenie ładunku i stateczności. Czy plany zabezpieczenia niezatapialności są stale uwidocznione i czy dla oficerów statku są dostępne broszury zawierające informacje o zabezpieczeniu niezatapialności.

**3. Bezpieczeństwo na morzu**

Czy przestrzegana jest procedura przed opuszczeniem nabrzeża zapewniająca, aby statek był bezpieczny na morzu, obejmująca pozytywne potwierdzenie, że wszystkie wodoszczelne oraz strugoszczelne furty są zamknięte. Czy wszystkie wrota na pokładzie pojazdowym są zamknięte przed opuszczeniem nabrzeża przez statek lub pozostają otwarte jedynie tak długo, jak to jest konieczne w celu zamknięcia furty dziobowej; sprawdzenie działania układów zamykania furt dziobowych, rufowych i burtowych oraz działania lampek sygnalizacyjnych i telewizyjnego systemu nadzoru pokazujących ich stan na mostku nawigacyjnym. Wszelkie zakłócenia w działaniu lampek sygnalizacyjnych, szczególnie wyłączników przy furtach, powinny być ustalone i zgłaszane.

**4. Ogłoszenia dotyczące bezpieczeństwa**

Czy forma rutynowych ogłoszeń dotyczących bezpieczeństwa oraz wywieszenia instrukcji i wskazówek dotyczących procedur awaryjnych jest podana w odpowiednim języku lub językach. Czy rutynowe ogłoszenia dotyczące bezpieczeństwa są podawane do wiadomości w momencie rozpoczęcia rejsu i są słyszalne we wszystkich miejscach publicznych, włącznie z otwartymi pokładami, do których pasażerowie mają dostęp.

**5. Zapisy w dzienniku okrętowym**

Czy dziennik okrętowy jest sprawdzany w celu zapewnienia, aby dokonywane były zapisy dotyczące zamknięcia furt dziobowych, rufowych i innych furt wodoszczelnych i strugoszczelnych, ćwiczeń dotyczących wrót wodoszczelnych poniżej podziałowej wodnicy ładunkowej, sprawdzania działania urządzenia sterowego itp. Także czy dokonywane są zapisy odnośnie do zanurzenia, wolnej burty i stateczności oraz wspólnego języka roboczego dla załogi.

**6. Towary niebezpieczne**

Czy każdy ładunek towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających jest przewożony zgodnie z odpowiednimi przepisami, w szczególności czy na statku znajduje się deklaracja dotycząca towarów niebezpiecznych i zanieczyszczających wraz z manifestem lub planem załadunku ukazującym ich położenie na pokładzie; czy przewożenie danego ładunku jest dozwolone na statkach pasażerskich i czy towary niebezpieczne i zanieczyszczające są właściwie oznakowane, opisane, sztauowane, zabezpieczone i rozdzielone.

Czy pojazdy transportujące towary niebezpieczne i zanieczyszczające są właściwie oznaczone i zabezpieczone. Czy w przypadku przewożenia towarów niebezpiecznych i zanieczyszczających dostępna jest na lądzie kopia odnośnego manifestu lub planu sztauowania. Czy kapitan jest świadomy wymogów dotyczących powiadamiania, zgodnie

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty (Dz.U. L 188 z 2.7.1998, s. 35).

z dyrektywą 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(1)</sup>, oraz instrukcji wykonywania procedur awaryjnych, jak również zasad udzielania pierwszej pomocy w razie wystąpienia wypadku z udziałem ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczeń morskich. Czy środki wentylacji pokładów pojazdowych są zawsze stosowane, czy intensywność wentylacji jest zwiększana, gdy silniki pojazdów są uruchomione, oraz czy na mostku nawigacyjnym dostępna jest jakaś forma sygnalizacji pracy urządzeń wentylacyjnych pokładu pojazdowego.

#### 7. Zabezpieczanie przewożonych pojazdów

W jaki sposób zabezpieczone są przewożone pojazdy: czy za pomocą bloków do sztauowania, czy mocowań indywidualnych. Czy dostępna jest dostateczna liczba zaczepów. W jaki sposób zabezpieczane są przewożone pojazdy, gdy występują lub są oczekiwane niesprzyjające warunki pogodowe. Metody zabezpieczania autokarów i motocykli, jeżeli takie są na pokładzie. Czy statek posiada poradnik mocowania ładunków.

#### 8. Pokłady pojazdowe

Czy przestrzenie o specjalnej kategorii i przestrzenie ładunków pojazdowych są w sposób ciągły patrolowane lub monitorowane przez telewizyjny system nadzoru, tak że można zaobserwować przemieszczanie się pojazdów w wypadku niesprzyjających warunków pogodowych lub nieupoważnionego wejścia pasażerów. Czy drzwi i wejścia pożarowe są zamknięte i czy są wywieszane ostrzeżenia zabraniające pasażerom wstępu na pokłady pojazdowe, gdy statek znajduje się na morzu.

#### 9. Zamknięcie furt wodoszczelnych

Czy przestrzegana jest procedura ustanowiona w instrukcjach operacyjnych statku odnośnie do furt wodoszczelnych poniżej podziałowej wodnicy ładunkowej. Czy są przeprowadzane wymagane ćwiczenia. Czy sterowanie furtami wodoszczelnymi z mostku jest utrzymywane, w miarę możliwości, w trybie „z miejsca”. Czy furty są utrzymywane w położeniu zamkniętym w warunkach ograniczonej widoczności i w każdej sytuacji niebezpiecznej. Czy załogi są we właściwy sposób poinstruowane, jak obsługiwać furty, i czy są świadome zagrożeń związanych z ich nieprawidłowym używaniem.

#### 10. Patrole przeciwpożarowe

Czy prowadzone jest skuteczne patrolowanie, tak aby można było łatwo wykryć każde pojawienie się ognia. Powinno to obejmować przestrzenie specjalnej kategorii, gdzie nie są zainstalowane stałe systemy wykrywania ognia i systemy alarmowe. Przestrzenie te mogą być patrolowane w sposób wskazany w pkt 8.

#### 11. Komunikacja w sytuacji awaryjnej

Czy jest wystarczająca liczba członków załogi zgodnie z listą zamustrowania, mogących pomóc pasażerom w sytuacji awaryjnej, oraz zapewnienie ich dostępności oraz możliwości porozumiewania się z pasażerami w takiej sytuacji, biorąc pod uwagę właściwą i wystarczającą kombinację któregokolwiek z poniższych czynników:

- a) język lub języki, którymi posługują się najczęściej pasażerowie przewożeni na danej trasie;
- b) prawdopodobieństwo, że umiejętność korzystania ze słownictwa w języku angielskim na poziomie podstawowym, celem udzielania podstawowych poleceń, może stanowić sposób porozumiewania się z potrzebującym pomocy pasażerem, jeżeli pasażer i członek załogi nie posługują się wspólnym językiem;
- c) ewentualna potrzeba porozumiewania się w sytuacji awaryjnej innymi sposobami (na przykład przez zademonstrowanie, sygnalizację ręczną lub zwrócenie uwagi na położenie instrukcji, miejsc zbiórek, urządzeń ratujących życie lub drogi ewakuacji, gdy porozumiewanie się słowne nie jest możliwe);
- d) czy pełne instrukcje dotyczące bezpieczeństwa zostały wydane pasażerom w ich języku ojczystym lub językach ojczystych;
- e) języki, w jakich mogą zostać nadane ogłoszenia alarmowe w sytuacji awaryjnej, lub ćwiczenia służące do przekazania pasażerom zasadniczych wskazówek oraz ułatwiający członkom załogi udzielanie pasażerom pomocy.

#### 12. Wspólny język roboczy członków załogi

Czy ustalony jest wspólny język roboczy, zapewniający skuteczne działanie załogi w sprawach bezpieczeństwa, oraz czy ten język roboczy jest odnotowany w dzienniku okrętowym.

<sup>(1)</sup> 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 (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

### 13. Wyposażenie bezpieczeństwa

Czy urządzenia ratujące życie i urządzenia przeciwpożarowe, włączając w to drzwi przeciwpożarowe i inne elementy konstrukcyjnej ochrony przeciwpożarowej, które mogą być łatwo skontrolowane, są właściwie utrzymywane. Czy plany ochrony przeciwpożarowej są stale uwidocznione lub czy broszury zawierające równoważne informacje są dostępne dla oficerów statku. Czy rozmieszczenie pasów ratunkowych jest odpowiednie oraz czy można łatwo ustalić rozmieszczenie pasów ratunkowych dla dzieci. Czy załadunek pojazdów nie uniemożliwia działania czujników pożarowych, odcięć awaryjnych, sterowania klapami sztormowymi itp., które to czujniki mogą być umieszczone na pokładach pojazdowych.

### 14. Sprzęt nawigacyjny i radiowy

Czy sprzęt nawigacyjny i wyposażenie radiokomunikacyjne, wraz z radiopławami (EPIRB), są sprawne.

### 15. Dodatkowe oświetlenie awaryjne

Czy jest zainstalowane dodatkowe oświetlenie awaryjne tam, gdzie wymagają tego przepisy, i czy jest prowadzony rejestr uchybień.

### 16. Środki ewakuacji

Czy środki ewakuacji, w tym drogi ewakuacji, są oznaczone w sposób zgodny z odpowiednimi wymogami i oświetlone zarówno z głównych, jak i z awaryjnych źródeł zasilania. Czy przyjęte są środki w celu utrzymania wolnych od pojazdów dróg ewakuacji w miejscach, gdzie te drogi ewakuacji przecinają pokłady pojazdowe lub przez nie przechodzą. Czy wyjścia, a szczególnie wyjścia ze sklepów bezcłowych, co do których istnieje możliwość zablokowania nadmiarem towarów, nie są zatarasowane.

### 17. Czystość pomieszczeń maszynowni

Czy pomieszczenia maszynowni są utrzymywane w czystości zgodnie z procedurami konserwacji.

### 18. Usuwanie śmieci

Czy ustalenia dotyczące postępowania ze śmieciami i ich usuwania są odpowiednie.

### 19. Planowa konserwacja

Czy wszyscy armatorzy zapewniają określoną obsługę techniczną, w systemie planowej konserwacji, w odniesieniu do wszystkich obszarów związanych z bezpieczeństwem, włączając w to furty dziobowe i rufowe oraz otwory boczne, wraz z ich urządzeniami zamykającymi, obejmujące jednak również konserwację pomieszczeń maszynowni i wyposażenia ratunkowego. Czy istnieją plany okresowych przeglądów wszystkich elementów, tak aby zapewnić utrzymanie norm bezpieczeństwa na najwyższym poziomie. Czy istnieją procedury odnotowywania uchybień i potwierdzania ich prawidłowego usunięcia, tak aby kapitan i wyznaczona osoba na łodzi wchodząca w skład zarządu armatora byli świadomi istniejących uchybień oraz byli powiadamiani o ich usunięciu w określonym terminie. Czy okresowe sprawdzenie działania układów zamykających wrota dziobowe i furty dziobowe obejmuje wskaźniki, wyposażenie nadzorujące i wszelkie szpigaty w przestrzeniach pomiędzy furtą dziobową a wrotami wewnętrznymi, a zwłaszcza mechanizmy zamykające i związane z nimi systemy hydrauliczne.

### 20. Odbywanie rejsu

W czasie rejsu należy wykorzystać sposobność do sprawdzenia przepelnienia, włączając w to dostępność miejsc do siedzenia i blokowanie przejść, schodów i wyjść awaryjnych przez bagaże i pasażerów, którzy nie mogą znaleźć miejsc siedzących. Konieczne jest również sprawdzenie, czy pokład pojazdowy został opróżniony z pasażerów przed wyjściem statku w morze, i czy nie mają oni ponownego wstępu na ten pokład aż do chwili bezpośrednio poprzedzającej przybicie statku do nabrzeża.

---



## ZAŁĄCZNIK IV

## TABELA KORELACJI

Dyrektywa 1999/35/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 1	—
art. 2 lit. a), b), d), e), f), g), h), j), m), o) i r)	art. 2 pkt 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11 i 12
art. 2, lit. c), i), k), l), n), p), q) i s)	—
art. 3	art. 1
art. 4	—
art. 5 ust. 1 lit. a)	art. 3
art. 5 ust. 1 lit. b) oraz ust. 2	—
art. 6	art. 3
art. 7	art. 4
art. 8 ust. 1	art. 5 ust. 1
art. 8 ust. 2	art. 5 ust. 3
art. 8 ust. 3	art. 9 ust. 1
art. 9	art. 6
art. 10 ust. 1 lit. a), b) i c)	art. 7
art. 10 ust. 1 lit. d)	—
art. 10 ust. 2	art. 7
art. 10 ust. 3	art. 8
art. 10 ust. 4	—
art. 11 ust. 1, 2, 3, 4, 5, 7 i 8	—
art. 11 ust. 6	art. 6 ust. 1
art. 13 ust. 1, 2, 4 i 5	—
art. 13 ust. 3	art. 6 ust. 2 oraz art. 10
art. 14	—
art. 15	—
art. 16	—
art. 17	art. 12
art. 18	art. 11
art. 19	art. 17
art. 20	art. 16
art. 21	art. 18
art. 22	art. 19
Załącznik I	Załącznik I