



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 23.8.2005
COM(2005) 379 końcowy

2003/0291 (COD)

KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

**zgodnie z art. 251 ust. 2 akapit drugi Traktatu WE w odniesieniu do wspólnego
stanowiska przyjętego przez Radę dotyczącego przyjęcia rozporządzenia Parlamentu
Europejskiego i Rady wprowadzającego we Wspólnocie Międzynarodowy Kodeks
Zarządzania Bezpieczeństwem (kodeks ISM)**

KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

zgodnie z art. 251 ust. 2 akapit drugi Traktatu WE w odniesieniu do wspólnego

stanowiska przyjętego przez Radę dotyczącego przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady wprowadzającego we Wspólnocie Międzynarodowy Kodeks Zarządzania Bezpieczeństwem (kodeks ISM)

1- INFORMACJE OGÓLNE

Data przekazania wniosku Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2003) 767 końcowy - 2003/0291 (COD)):	11-12-2003
Data wydania opinii przez Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny:	30-06-2004
Data wydania opinii przez Parlament Europejski w pierwszym czytaniu:	10-03-2004
Data przyjęcia wspólnego stanowiska:	18-07-2005

2 PRZEDMIOT WNIOSKU KOMISJI

Wniosek ma na celu wprowadzenie do prawa Unii Europejskiej Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczeństwem Morskim (International Safety Management Code).

Po wypadku *Estonii*, Rada przyjęła rozporządzenie (WE) nr 3051/95 z dnia 8 grudnia 1995 r., które dotyczyło jedynie zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo na promach pasażerskich (typu ro - ro).

W związku z obowiązkiem stosowania kodeksu ISM w odniesieniu do wszystkich typów statków prowadzący transport międzynarodowy, wniosek Komisji ma na celu zastąpienie rozporządzenia (WE) 3051/95 Rady rozporządzeniem ogólnym. W praktyce, zgodnie z filozofią opartą o podejście globalne, projekt ma na celu zastosowanie kodeksu ISM, do armatorów wykorzystujących statki wszystkich typów pod banderą jednego z Państw Członkowskich Wspólnoty, jak również do statków, bez względu pod jaką banderą, prowadzących transport krajowy na terenie UE i regularny transport pasażerski promami typu ro – ro do lub z portów europejskich.

Celem proponowanego rozporządzenia jest poprawa bezpieczeństwa, zarządzania bezpieczeństwem i zapobieganie zanieczyszczaniu morza przez statki kursujące na szlakach krajowych i międzynarodowych. Rozporządzenie ma również na celu włączenie zmian wprowadzonych do kodeksu ISM, które uzupełniają przepisy dotyczące ważności certyfikatów zgodności, certyfikatów tymczasowych i formy certyfikatów. Zmiany te weszły w życie dnia 1 lipca 2002 roku w ramach konwencji SOLAS (rezolucja MOM (MSC.104(73))).

Ponadto, projekt przewiduje obowiązek prowadzenia kontroli, rocznych sprawozdań dla Komisji i wprowadzenie przez Państwa Członkowskie systemu sankcji.

3 UWAGI DOTYCZĄCE WSPÓLNEGO STANOWISKA

Mimo że Parlament Europejski przyjął wniosek bez sprawozdania i bez poprawek, Rada wprowadziła szereg modyfikacji, które jednak nie zmieniają ani celu ani ducha wniosku.

- w odniesieniu do definicji

Modyfikacje wprowadzone przez wspólne stanowisko mające na celu rozszerzenie zakresu stosowania projektu rozporządzenia na inny sprzęt pływający, taki jak szybkobieżne urządzenia pływające, ruchome platformy wiertnicze, turystyczne łodzie podwodne i na statki o wielkiej wyporności.

Z tego punktu widzenia, wspólne stanowisko systematyzuje definicje różnych obowiązujących aktów prawnych.

- w odniesieniu do zakresu stosowania

Projekt Komisji wprowadzał rozróżnienie typu statku w zależności od jego bandery lub w odniesieniu do wszystkich bander oraz charakteru trasy – międzynarodowej lub krajowej.

Wspólne stanowisko wyrównuje status statków pod banderą Państw Członkowskich i pod banderą krajów trzecich, gdy są to regularne kursy statków towarowych i pasażerskich.

- w odniesieniu do wymogów zarządzania bezpieczeństwem

Wspólne stanowisko wprowadza wzajemną zależność pomiędzy zakresem zastosowania i postanowieniami kodeksu, mającymi zastosowanie.

- w odniesieniu do certyfikacji i weryfikacji

Projekt rozporządzenia przewidywał dwa osobne artykuły (art. 5 i 6). Wspólne stanowisko odnosi się do nich w jednym wspólnym artykule, usuwając wszystkie postanowienia, które znajdowały się już w części B załącznika II, odsyłając do tego załącznika.

- w odniesieniu do procedury zabezpieczenia

Projekt przyjął procedurę, ujętą w rozporządzeniu (WE) 3051/95. Wspólne stanowisko skreśla ten artykuł, który nie był nigdy stosowany w praktyce.

- w odniesieniu do odstępstw

Projekt rozporządzenia nie zawierał takiego postanowienia. Celem jest obniżenie kosztów administracyjnych dla małych przedsiębiorstw żeglugowych i niektórych statków pływających jedynie na szlakach krajowych, zezwalając na częściowe lub całkowite od stosowania przepisów kodeksu ISM (ust. 6, 7, 9, 11 i 12 części A), zachowując filozofię kodeksu ISM.

Wspólne stanowisko przewiduje, że Państwa Członkowskie uprzednio notyfikują do Komisji równoważne środki krajowe (art. 5 lit. a) oraz procedurę ich zatwierdzenia przez Komisję.

- w odniesieniu do ważności, dopuszczania i uznawania certyfikatów

Postanowienia te nie znalazły się w propozycji rozporządzenia, lecz były zawarte w postanowieniach, które zostały zmodyfikowane w trakcie negocjacji z Radą (art. 5 i 6).

Wspólne stanowisko ujednocza weryfikację ważności, przyjmowania i uznawania certyfikatów dla statków pod banderą Państw Członkowskich i pod banderą krajów trzecich.

- odnośnie procedury komitologii

We wspólnym stanowisku nie stosuje się już procedury komitologii do kwestii okresu ważności certyfikatów.

- w odniesieniu do wejścia w życie

Wspólne stanowisko opóźnia o rok wejście w życie rozporządzenia w odniesieniu do statków, których obecnie nie dotyczy kodeks ISM (w tym przypadku statków innych niż promy pasażerskie typu ro – ro pływających na szlakach krajowych). Przepisy będą miały zastosowanie dwa lata po wejściu rozporządzenia w życie.

4 WNIOSKI

Komisja uznaje, że wspólne stanowisko nie zmienia ani celów, ani ducha jej wniosku, w związku z czym może mu udzielić swojego poparcia.