



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, 23.11.2005 r.
COM(2005) 586 wersja ostateczna

2005/0236 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery

(przedstawiony przez Komisję)

{SEC(2005) 1497}

UZASADNIENIE

1) KONTEKST WNIOSKU

- **Podstawa i cele wniosku**

Wniosek Komisji wpisuje się w kontekst międzynarodowy i europejski, który podlega istotnym przemianom. Wyraża on ogólną refleksję na temat odpowiedzialności państw co do realizacji międzynarodowych konwencji, które zostały przez nie ratyfikowane i które weszły w życie.

Wniosek również świadczy o coraz większej potrzebie pogłębiania istniejących reguł i ich właściwego stosowania, naprawiając stwierdzone braki, wprowadzając wystarczająco dużo wzajemnej pomocy i współpracy między państwami, pozwalając im wymieniać się swoim doświadczeniem i umiejętnościami.

Wniosek świadczy o konieczności skonkretyzowania przez Komisję art. 3 ust. 1 dyrektywy 94/57/WE, który przewiduje wymagania zgodności państw bandery. Nie chodzi tu więc o przyjmowanie nowych reguł zawierających nowe zobowiązania, ale sprawienie, aby obowiązujące reguły w sposób efektywny wspierały bardziej ogólne działania w dziedzinie bezpieczeństwa na morzu, ochrony mórz i środowiska.

Niepokojące jest, że pomimo ratyfikacji przez 164 Państwa Członkowskie Międzynarodowej Organizacji Morskiej i ich zobowiązań do stosowania konwencji dotyczących bezpieczeństwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczeniu powodowanemu przez statki, rzeczywisty poziom bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu przez statki różni się znacznie w zależności od bandery. Z tego powodu statki nieprzestrzegające norm, które wciąż pływają po wodach całego świata, stanowią stałe ryzyko dla wybrzeży europejskich i powodują istnienie nieuczciwej konkurencji między przedsiębiorstwami transportu morskiego. Ta smutna rzeczywistość została naświetlona w 2003 r. przez przedstawicieli przemysłu morskiego (Wytyczne dla sektora żeglugi morskiej w sprawie funkcjonowania państwa bandery, Marisec 2003), a szczególnie przez ministrów 34 państw regionu Pacyfiku i Atlantyku zebranych w Vancouver pod koniec 2004 r. (Druga Wspólna Konferencja Ministerialna Paryskiego Protokołu Ustaleń i Tokijskiego Protokołu Ustaleń o kontroli statków przez państwo portu „Wzmocnić krąg odpowiedzialności” Międzyregionalna akcja mająca na celu położyć kres eksploatacji statków nieprzestrzegających norm – (Kolumbia Brytyjska) Kanada 2 i 3 listopada 2004 r.)

Ze swojej strony przedstawiciele przemysłu przedstawili w swoich wytycznych dotyczących wyboru bandery i skierowanych do przedsiębiorstw żeglugi morskiej, które posiadają lub obsługują statki handlowe, rozbieżności między państwami bandery.

W swej Wspólnej Deklaracji z Vancouver ministrowie podkreślają, że „w niektórych regionach nadal ma miejsce eksploatacja statków nieprzestrzegających norm. Jest więc konieczne zastosowanie innych środków zaradczych w celu zwalczania armatorów i użytkowników statków, którzy prowadzą swą działalność w sposób nieodpowiedzialny, bez przestrzegania międzynarodowych reguł i zasad bezpieczeństwa. Od pierwszej konferencji, która odbyła się w marcu 1998 r.,

zaobserwowano inne alarmujące wypadki i incydenty morskie, które spowodowały śmierć ludzi i zanieczyszczenie oceanów. Te wypadki i incydenty morskie pociągnęły za sobą duże straty ekonomiczne, szkody dla środowiska i zaniepokojenie społeczeństwa, co wskazuje na konieczność zastosowania dodatkowych środków zwiększających bezpieczeństwo i zapobiegających zanieczyszczeniu (...). Statki nieprzestrzegające norm są eksploatowane głównie przez tych, którzy chcą uzyskać korzyści ekonomiczne z eksploatacji statku niezgodnego z normami międzynarodowymi (...). Niektóre władze państwa bandery wciąż nie biorą pod uwagę, że ich podstawowym obowiązkiem jest zapewnienie, że statki pływające pod ich banderą przestrzegają międzynarodowych konwencji. Niektóre administracje państw bandery nie przykładają wagi do skutecznego kontrolowania i nadzorowania organów i, którym przekazują uprawnienia i których funkcjonowanie nie zapewnia całkowitego i skutecznego przeprowadzania kontroli i zatwierdzania (...). Ciągłe straty statków oraz wynikające z nich straty istnień ludzkich i powodowanie zanieczyszczenia sprawiają, że konieczne jest znalezienie dodatkowych rozwiązań, mających na celu wzmocnienie ogólnego bezpieczeństwa transportu morskiego i zapobieganie zanieczyszczeniu środowiska morskiego”.

Na poziomie Unii Europejskiej ta uderzająca rozbieżność ma swe przyczyny w istotnych różnicach ilości zatrzymanych statków ze względu na banderę, pod którą pływają. Dane w dziedzinie kontroli przez państwa portu Paryskiego Protokołu Ustaleń ilustrują to zjawisko.

W okresie 2002–2004, współczynnik zatrzymań statków Państw Członkowskich, mających pod swą banderą dużą flotę, wahał się między 1,1 % a 7,3 %. Trzeba przyznać, że po rozszerzeniu Wspólnoty Europejskiej średnia liczba zatrzymanych statków europejskich znacznie się zwiększyła. Osiągnęła ona 4,6 % w latach 2002-2004, dla wszystkich statków 25 Państw Członkowskich, podczas gdy średnia dla 15 pierwszych Państw Członkowskich wynosi 2,9 %. Dla Komisji, która posiłkowała się statystykami, obowiązki państw bandery to brakujące ogniwo w przepisach w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego.

W praktyce wniosek Komisji ma na celu naprawę dwóch podstawowych słabości IMO, poza brakiem uprawnień kontrolnych odnoszących się do stosowania ustanawianych przez nią zasad:

- wysokiego stopnia swobody działania przyznawanego każdej ze stron umowy, w celu korzystania ze zwolnień lub odstępstw od podstawowych reguł konwencji,
- niezobowiązującego charakteru środków dodatkowych przyjętych w formie rezolucji IMO, które są jednak postrzegane jako kluczowe dla skutecznego stosowania tych obowiązków.

Te słabe punkty wyjaśniają w dużej mierze różnice w jakości bander i zmniejszają możliwość podjęcia działań prawnych (kontrola przez państwa portu) w stosunku do statków, nieprzestrzegających norm. Dlatego właśnie niniejszy wniosek ma na celu wymienienie w dyrektywie wspólnotowej obowiązków Państw Członkowskich jako państw bandery, jednocześnie biorąc pod uwagę wyjaśnienia dostarczone przez IMO.

Zasada obowiązku dostosowania się do reguł międzynarodowych konwencji bezpieczeństwa morskiego jest już zawarta w art. 3 dyrektywy 94/57/WE, który ustanawia konieczność wprowadzenia przez Państwa Członkowskie rezolucji IMO A.847 (20) dotyczącej wytycznych w sprawie pomocy państwom bandery w stosowaniu instrumentów IMO.

W stosunku do tej mało szczegółowej i czasem nieprecyzyjnej rezolucji, IMO zobowiązała się do ponownego spisania jej założeń w formie kodeksu, poświęconego wprowadzeniu obowiązkowych instrumentów. Tak jak początkowa rezolucja, kodeks ten nie będzie obowiązujący dla członków IMO. Równolegle, IMO pragnęła uzupełnić kodeks o system audytu administracji państw. System audytu IMO nie ma na celu karania państw, które nie wypełniają swych obowiązków lub robią to częściowo jako strony konwencji IMO, ale pomóc im w poprawieniu ich zdolności do wprowadzenia w życie konwencji wymienionych przez kodeks.

Kodeks jak i program audytu będą przyjęte podczas walnego posiedzenia IMO w listopadzie 2005 r.

Komisja na bieżąco zbiera wnioski, jakie można wyciągnąć z międzynarodowych prac na płaszczyźnie wspólnotowej tym bardziej, że sama Rada wypowiedziała się już o postępowaniu, które należy przyjąć. I tak w swych konkluzjach z 6 grudnia 2002 r., dotyczących następstw zatonięcia Prestige, Rada wyraziła swe wsparcie dla prac IMO w celu opracowania kodeksu państw bandery i obowiązkowego systemu audytu, mającego zapewnić wypełnianie obowiązków, które spadają na państwa bandery na mocy międzynarodowych konwencji.

To zaangażowanie polityczne Rady tłumaczy przyczynę, dla której Zjednoczone Królestwo, Cypr i Francja zgłosiły się dobrowolnie do audytu ich bandery w 2004.

Biorąc pod uwagę nowe wytyczne IMO, celem Komisji jest przetransponowanie do prawa wspólnotowego części kodeksu dotyczącego państwa bandery oraz zapewnienie, aby Państwa Członkowskie wywiązywały się ze swych międzynarodowych obowiązków w sposób efektywny i skoordynowany.

W swym wniosku dotyczącym dyrektywy, Komisja chce wprowadzić wspólnotową zachętę w obliczu braku ratyfikacji niektórych konwencji międzynarodowych, mających ważny wpływ na bezpieczeństwo morskie i prewencję zanieczyszczenia. Zachęca ona do stworzenia mechanizmu, który będzie miał za zadanie, zgodnie z procedurą komitetu, zapewnić, jeśli będzie to konieczne, zharmonizowanego zastosowania norm i dyspozycji, zależnych od Państw Członkowskich.

Ostatecznie celem Komisji jest sprawienie, aby bandery Państw Członkowskich były bardziej atrakcyjne, aby z floty europejskiej stworzyć flotę dobrej jakości, zachowując konkurencyjne otoczenie w stosunku dla krajów trzecich. Opiera się to na możliwości zawierania porozumień ze Wspólnotą Europejską przez państwa trzecie, gwarantujące system o porównywalnej jakości w zamian za dostęp do tych samych korzyści co Państwa Członkowskie.

- **Kontekst ogólny**

Należy podkreślić, że kodeks dla zastosowania obowiązkowych instrumentów IMO konkretyzuje i uzupełnia rezolucję IMO A.847 (20), dotyczącą wytycznych w sprawie pomocy państwom bandery w stosowaniu instrumentów IMO; ponadto, należy zwrócić szczególną uwagę na fakt, że aktualnie administracje morskie Państw Członkowskich, na mocy art. 3 ust. 1 dyrektywy 94/57/WE, muszą już działać w ramach procesu inspekcji i certyfikacji ich statków w zgodności z właściwymi przepisami określonymi w Załączniku i Dodatku do tej rezolucji.

W dziedzinie odpowiedzialności państw bandery braki dotyczące stosowania i przestrzegania międzynarodowych instrumentów przez niektóre Państwa Członkowskie tworzą różnego rodzaju zniekształcenia:

- Ekonomiczne między państwami, które lepiej nadzorują statki, gdy przyznają swą banderę i tymi, które robią to w sposób mniej odpowiedzialny. Ten stopień przestrzegania ma wpływ na koszt utrzymania statku w dobrym stanie.
- Społeczne: brak przestrzegania międzynarodowych obowiązków przez państwa bandery wpływa na zatrudnienie mniej wykwalifikowanych załóg, które są w konsekwencji mniej kosztowne, jest więc rodzajem dumpingu społecznego, który powoduje brak zatrudnienia dla wykwalifikowanego personelu. Co więcej, sprawia, że kariera w zawodach związanych z morzem jest coraz mniej atrakcyjna, gdy prawo wspólnotowe bezpieczeństwa morskiego narzuca wprowadzenie systemów zarządzania bezpieczeństwem na podkładzie przez personel wykwalifikowany i uznawanie kwalifikacji marynarzy oraz kontrolę certyfikatów (dyrektywa 2001/25/WE).
- Ostatecznie kwestie ekonomiczne i społeczne mają swój bezpośredni wpływ na ochronę środowiska w miarę jak używanie statków, które nie przestrzegają norm, wyposażonych w niewykwalifikowaną załogę, zwiększa ryzyko strat życia ludzkiego na morzu, szkód dla środowiska i kosztów reparacji, które z nich wynikają.

- **Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Wyraźne odesłanie do rezolucji IMO A. 847(20) wpisane jest do art. 3 ust. 1 dyrektywy 94/57/WE, który wymaga wprowadzenia tej rezolucji w życie.

- **Spójność z innymi politykami i celami Unii**

Wniosek jest brakującym ogniwem innych instrumentów legislacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego. Wniosek wpisuje się w wyrażoną przez Państwa Członkowskie chęć wprowadzenia systemu wspólnotowej kontroli ich obowiązków wynikających z międzynarodowych instrumentów, których są stronami, szczególnie

przez transpozycję do prawa wspólnotowego kodeksu o wprowadzeniu odpowiedzialności państw bandery i schematu audytu. Całość tych elementów przyczyni się do wzmocnienia miejsca Unii Europejskiej na scenie międzynarodowej.

2) KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCENA

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Metody stosowanych konsultacji, główne sektory brane pod uwagę i ogólny profil zainteresowanych

Komisja przystąpiła w maju 2004 r., następnie w lutym 2005 r. do konsultacji z przedstawicielami Państw Członkowskich i przemysłu morskiego, na podstawie dokumentów roboczych swych służb, zawierających szczegółowe kwestie dotyczące planowanych projektów. Komisja poprosiła ponadto konsultowanych uczestników o przekazanie jej szczegółowych komentarzy na piśmie.

Ze strony przemysłu morskiego konsultowane sektory dotyczą interesów armatorów, przedsiębiorstw zajmujących się ładowaniem, kampanii naftowych, władz portowych, towarzystw klasyfikujących, ubezpieczycieli, konstruktorów statków, pilotów i przedstawicieli ludzi morza. Chodzi ogólnie o stowarzyszenia zawodowe na poziomie europejskim, czasem międzynarodowym.

Według Państw Członkowskich przestrzeganie norm w dziedzinie obowiązków państw bandery, pociągnie za sobą koszty bezpośrednie (kontrole kwalifikowane, wprowadzenie systemu administracyjnego, wykwalifikowani audytorzy) i niebezpośrednie (niektóre Państwa delegują kontrole i certyfikacje towarzystwom klasyfikującym) dla państw. Jednakże Państwa Członkowskie, które wprowadziły już te normy zgadzają się co do tego, że koszty inwestycji są w dużej mierze kompensowane przez racjonalizację ich działań i przez ekonomię skali w odpowiednim terminie.

Na podstawie konsultacji i różnych badań Komisja doszła do wniosku, że kodeks należy wprowadzić za pomocą dyrektywy w celu zrealizowania obowiązkowych instrumentów IMO dla państw bandery.

Szczegółowe elementy, dotyczące branych pod uwagę opcji i wybór aktu zamieszczone są w badaniu wpływu (SEC(2005) 1497). Badanie wskazało, że zaproponowane rozporządzenie jest właściwe.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób, w jaki były one uwzględniane

Przedstawiciele przemysłu przyjęli przychylnie inicjatywę Komisji, zalecając jednocześnie pewną ostrożność w stosunku do inicjatywy, która wspierałaby tylko bandery Państw Członkowskich Unii Europejskiej. Co więcej, przedstawiciele przemysłu poprosili Komisję o jak najwierniejsze przetransponowanie prac IMO, dotyczących tego problemu.

Te ogólne lub dotyczące bardziej szczegółowych punktów prośby zostały odpowiednio wzięte pod uwagę. I tak teksty IMO są załączone do wniosku dotyczącego dyrektywy, a Komisja zaproponowała, aby niektóre zawarte w nich przepisy były obowiązkowe dla Państw Członkowskich. Co więcej, statkom zarejestrowanym pod jedną z bander europejskich zostały przyznane rozwiązania zachęcające, które znajdą swój wyraz w lżejszych kontrolach bander europejskich przestrzegających swych obowiązków przez państwo portu. Państwa trzecie, pod warunkiem zawarcia zewnętrznych porozumień, będą mogły korzystać z tych samych przywilejów, jeśli otrzymają te same wyniki jakości. Ostatecznie Komisja będzie pomagała Państwom Członkowskim, w których będzie przeprowadzany audyt i które sobie tego życzą. (przygotowanie i przebieg audytu)

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

Dziedziny naukowe /specjalistyczne, których dotyczy wnioszek

Bezpieczeństwo morskie, ochrona życia ludzkiego i ochrona środowiska

Stosowana metodologia

Korzystano z metody używanej przez Międzynarodową Organizację Morską, poprzez samoocenę wyników państwa bandery. Państwa Członkowskie zgodziły się, aby samooceny ich bander były przedmiotem dodatkowych kryteriów i aby były one poddane głębszej analizie na poziomie europejskim.

Główne organizacje / główni konsultowani eksperci

Poproszono o ekspertyzę Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego

Synteza otrzymanych i wykorzystanych opinii

Wspomniano o istnieniu potencjalnie poważnego ryzyka o nieodwracalnych konsekwencjach. Zgodzono się jednogłośnie co do występowania takiego ryzyka.

Otrzymane opinie zawarte są w sprawozdaniu komitetu MARE Parlamentu Europejskiego, pod następującym adresem:

http://www.europarl.eu.int/tempcom/mare/default_en.htm

Środki użyte w celu upublicznienia porad ekspertów

Strona internetowa Agencji: <http://www.emsa.eu.int/end802.html>

- **Ocena wpływu**

Wzięto pod uwagę dwa rozwiązania: indywidualne działanie Państw Członkowskich i wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery.

W przypadku opcji 1, analiza skutków ekonomicznych, społecznych i środowiskowych doprowadziła do następującego wniosku: każde indywidualne działanie Państw Członkowskich, czy będzie ono drobiazgowe czy rozbieżne (a tym bardziej brak działania) nie przyczyni się do realizacji celów w całej Wspólnocie i nie przyniesie wartości dodanej, którą może wnieść działanie wspólnotowe celem jednolitego stosowania w Unii Europejskiej międzynarodowych przepisów prawnych ustanowionych przez IMO. Indywidualne działanie może pociągnąć za sobą różnicowanie poziomów bezpieczeństwa i ochrony w zależności od państwa bandery oraz ryzyko zakłóceń gospodarczych.

W przypadku drugiej opcji ocena doprowadziła do wniosku zgodnie z którym włączenie kodeksu IMO do prawa wspólnotowego nie tworzy nowych zobowiązań dla Państw Członkowskich, jeśli ich administracje morskie przestrzegają zobowiązań z tytułu międzynarodowych konwencji. Działanie to nie powinno więc oznaczać dodatkowych wydatków budżetowych, przyczyniając się jednak w znacznym stopniu do bezpieczeństwa morskiego, a w związku z tym środowiskowego, jak i warunków socjalnych ludzi morza.

Komisja przystąpiła do oceny wpływu, wpisanej w program legislacyjny i roboczy Komisji, z którego sprawozdanie jest dostępne na stronie internetowej Komisji http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm

3) ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

- **Krótki opis proponowanych działań**

Zaproponowano wzmocnienie bezpieczeństwa na morzach, ochronę ludzi morza i środowiska poprzez zwrócenie uwagi państw bandery na konieczność wypełniania międzynarodowych zobowiązań, których się podjęły. Ta odpowiedzialność musi być ponoszona przed i po przyznaniu bandery.

Konkretniej chodzi tutaj o nałożenie obowiązku przestrzegania przepisów kodeksu w odniesieniu do stosowania obowiązkowych instrumentów IMO dotyczących państw bandery i wprowadzenia programu audytu państw bandery.

- **Podstawa prawna**

Podstawą wniosku jest art. 80 ust. 2 Traktatu i art. 3 ust. 1 dyrektywy 94/57/WE.

- **Zasada pomocniczości**

Zasada pomocniczości stosowana jest w stopniu, w którym wniosek nie dotyczy dziedziny należącej do wyłącznej kompetencji Wspólnoty.

Cele wniosku nie mogą zostać zrealizowane w sposób wystarczający poprzez działania Państw Członkowskich z następujących powodów:

Nawet jeśli przyznawanie bandery pozostanie wyłącznym prawem państw, warunki przyznawania i utrzymania bandery są ustalane przez międzynarodowe konwencje, które zostały ratyfikowane przez Państwa Członkowskie. Zharmonizowane stosowanie tych reguł przyznawania i utrzymania wynika z kompetencji wspólnotowej, o ile nie istnieje system kontroli międzynarodowej.

Działanie jednego Państwa Członkowskiego nie jest wystarczające, aby osiągnąć te cele, ponieważ transport morski jest z natury międzynarodowy i obowiązki wynikające z międzynarodowych instrumentów oraz mające na celu zwalczanie bander stosujących niższe wymogi nie przyniosłyby pożądaných rezultatów jeśli Państwa Członkowskie działałyby indywidualnie.

Indywidualne działania Państw Członkowskich byłyby w konflikcie z dyrektywą 94/57/WE, która przewiduje wprowadzenie rezolucji IMO A.847 (20), będącej podstawą prawną niniejszego wniosku na poziomie wspólnotowym.

Cele wniosku mogą być lepiej zrealizowane przez działania Wspólnoty z następujących przyczyn.

Podczas badania samooceny Państw Członkowskich (formularz samooceny) dotyczącego wprowadzania międzynarodowych zobowiązań wynikających z konwencji, których Państwa Członkowskie są stronami, w kolejnych państwach pojawiło się wiele rozbieżności wpływających na bezpieczeństwo nawigacji. Rozbieżności te dotyczą szczególnie kontroli wykonywanych przez towarzystwa klasyfikacyjne, traktowania wypadków, struktury administracji morskich i wprowadzenia systemu jakości. Dlatego właśnie działanie Unii Europejskiej jest konieczne szczególnie w dziedzinie metodologii i praktyk.

Wniosek dotyczący dyrektywy zachęca Państwa Członkowskie do ratyfikowania międzynarodowych konwencji, co może być lepiej realizowane przez Państwa Członkowskie niż przez Wspólnotę, o ile nie dysponuje ona wyłącznymi kompetencjami w dziedzinie, której dotyczy konwencje. Wniosek przewiduje wprowadzenie systemu jakości przez krajowe administracje morskie, ustalając cele jakościowe i pozwalając Państwom Członkowskim na wybór normy ISO 9001:2000 lub równoważnych norm, aby osiągnąć ten cel. Tylko Państwa Członkowskie są w stanie wprowadzić ten system w odniesieniu do norm najbardziej odpowiednich dla ich administracji morskich pod warunkiem osiągnięcia ustalonych celów.

Wniosek przewiduje także audyt bander Państw Członkowskich i pozostawienie Państwom Członkowskim wyboru co do daty audytu i co do możliwości uzyskania pomocy Komisji.

Wniosek jest więc zgodny z zasadą pomocniczości.

- **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących przyczyn.

Państwa Członkowskie zobowiązały się do wprowadzenia przepisów IMO dotyczących odpowiedzialności państw bandery i do poddawania się audytom ich bander przez IMO. Odpowiedź Komisji jest więc proporcjonalna do oczekiwań Państw Członkowskich.

Co więcej, wprowadzenie proponowanej dyrektywy przez Państwa Członkowskie nie będzie wiązało się z dodatkowymi kosztami, ponieważ chodzi o racjonalizację wydatków administracji morskich. Używanie środków dostępnych na mocy Traktatu jest gwarantem jakości i harmonizacji stosowania obowiązków państw bandery jako członków Unii Europejskiej.

- **Wybór instrumentów**

Zaproponowany(e) instrument(y): dyrektywa

Inne instrumenty nie byłyby adekwatne z następujących przyczyn.

W rzeczywistości konieczność przetransponowania do prawa wspólnotowego obowiązków IMO zasadza się na dwóch elementach: braku mechanizmów kontroli i sankcji w międzynarodowym prawie morskim z jednej strony oraz wadze rozbieżności jakości, stwierdzonej między banderami europejskimi z drugiej.

Na mocy obowiązków wynikających z konwencji IMO, których stronami są wszystkie Państwa Członkowskie, wszystkie Państwa Członkowskie przetransponowały lub zakłada się, że przetransponowały reguły będące przedmiotem kodeksu stosowania obowiązkowych instrumentów IMO do swych prawodawstw krajowych. Wybór dyrektywy jest konieczny, o ile Komisja proponuje Państwom Członkowskim ratyfikację konwencji, jeśli będzie to konieczne, których dotyczy kodeks i wprowadzenie systemu kontroli jakości

Inne środki nie byłyby adekwatne. W rzeczywistości prosta współpraca między Państwami Członkowskimi byłaby wystarczająca. Jednak te ostatnie ratyfikowały już konwencje, których dotyczy kodeks, o wprowadzeniu obowiązkowych instrumentów IMO. Chodzi w konsekwencji o wykonanie jakościowego kroku w stronę harmonizacji i kontroli wprowadzenia obowiązkowych instrumentów międzynarodowych. Przede wszystkim nie istnieje żaden środek na poziomie międzynarodowym, w szczególności przy Międzynarodowej Organizacji Morskiej, który zapewniłby stosowanie konwencji międzynarodowych i sankcjonowanie ewentualnych uchybień.

Komisja chce podkreślić, że Państwa Członkowskie, które jako państwa bandery poprzez swą krajową legislację zapewniają efektywne wykonywanie swych obowiązków, wynikających z konwencji, nie będą musiały przyjmować nowego prawodawstwa. Będą one mogły odtąd w ramach obowiązków wynikających z art. 19 dyrektywy ograniczyć się do informowania Komisji o ich istniejącym prawodawstwie i przedkładać Komisji jej kopię.

4) WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet Wspólnoty

5) INFORMACJE DODATKOWE

Symulacja, faza pilotażowa i okres przejściowy

Wniosek miał lub będzie miał okres przejściowy.

- **Ponowne przeegzaminowanie /rewizja/ klauzula automatycznego usunięcia**

Wniosek zawiera klauzulę rewizji

- **Tabela zgodności**

Państwa Członkowskie są zobowiązane przekazywać Komisji teksty przepisów krajowych, transponujących dyrektywę oraz tabelę zgodności między tymi przepisami i niniejszą dyrektywą.

- **Europejski Obszar Gospodarczy**

Proponowany akt prawny ma znaczenie dla EOG i w związku z tym jego zakres powinien być rozszerzony na Europejski Obszar Gospodarczy.

- **Szczegółowe wyjaśnienie wniosku ze względu na rozdział lub artykuł**

Artykuł 1 określa cele: upewnić się, że prawodawstwo Państw Członkowskich jest zgodne z konwencjami IMO, wzmocnić bezpieczeństwo i zapobieganie zanieczyszczeniu przez statki pływające pod banderą Państw Członkowskich.

Artykuł 2 zawiera listę definicji terminów, konceptów i odesłań wykorzystanych we wniosku dotyczącym dyrektywy.

Artykuł 3 ma na celu zapewnienie wprowadzenia międzynarodowych ram regulujących obowiązki państw bandery, pochodzące z konwencji IMO i zachęca Państwa Członkowskie do zostania stroną tych konwencji.

Artykuł 4 powtarza obowiązki administracji państw bandery, dotyczące posiadania administracji wyposażonej w odpowiednie środki i procedury.

Artykuł 5 precyzuje, w zgodności z wytycznymi IMO w tej dziedzinie, obowiązki i procedury, których trzeba przestrzegać przed i podczas rejestrowania statku pod banderą Państwa Członkowskiego Unii Europejskiej.

Artykuł 6 mówi o wiążących przepisach kodeksu, które mają zapewnić harmonizację inspekcji i certyfikacji statków opierającą się na stosownych regulacjach IMO.

Artykuł 7 wyjaśnia obowiązki państw bandery w dziedzinie skutecznej i stałej kontroli organizacji, do których delegowały obowiązki statutowe w dziedzinie inspekcji i

certyfikacji swych statków.

Artykuł 8 definiuje obowiązki państw w stosunku do personelu zajmującego się zarządzaniem pracami związanymi z bezpieczeństwem i zapobieganiem zanieczyszczeniu oraz relacje między członkami personelu.

Artykuł 9 wprowadza obowiązek prowadzenia śledztwa po wypadku na morzu lub incydencie związanym z zanieczyszczeniem.

Artykuł 10 nakazuje Państwom Członkowskim wyposażenie swych statków w odpowiedni personel wysokiej jakości oraz sprawia, że rezolucja IMO A.890 (21) o zasadach, których należy przestrzegać w celu ustalenia bezpiecznego stanu liczbowego załogi staje się obowiązkowa.

Artykuł 11 wymienia liczbę środków towarzyszących.

Artykuł 12 nakazuje Państwom Członkowskim ocenianie i badanie każdego roku wyników ich bandery.

Artykuł 13 ma na celu wprowadzenie niezależnego audytu administracji państwa bandery i uznaje schemat audytu stworzonego przez IMO.

Artykuł 14 nakazuje Państwom Członkowskim poddanie ich administracji morskich certyfikacji ISO w celu otrzymania znaku jakości.

Artykuł 15 zaleca możliwość zawarcia porozumienia współpracy z państwami trzecimi.

Artykuł 16 przewiduje przekazywanie Komisji najważniejszych danych w celu umożliwienia jej wykonania oceny stosowania dyrektywy i wykonania raportu.

Artykuł 17 wprowadza możliwość, dzięki której Komisja może wprowadzać zmiany do dyrektyw w świetle decyzji podjętych przez IMO i OIT.

Artykuł 18 powierza COSS (Komitetowi ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki) wykonanie zadań, o których jest mowa w różnych artykułach dyrektywy.

Artykuły 19 i 20 ustalają terminy dla transpozycji i wejścia w życie przepisów dyrektywy.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów³,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu⁴,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Należy zawsze zapewniać bezpieczeństwo żeglugi morskiej Wspólnoty i korzystających z niej obywateli oraz dbać o ochronę środowiska naturalnego.
- (2) W odniesieniu do międzynarodowej żeglugi morskiej stworzono wyczerpujące ramy wzmacniające bezpieczeństwo na morzu i ochronę środowiska w zakresie zanieczyszczeń pochodzących ze statków przyjmując szereg konwencji, których depozytariuszem jest Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO).
- (3) Na mocy postanowień Konwencji ONZ o Prawie Morza z 1982 r. (UNCLOS) oraz konwencji, których depozytariuszem jest IMO, państwa będące stronami tych instrumentów prawnych są odpowiedzialne za publikowanie przepisów i standardów oraz podejmowanie wszystkich innych kroków, które mogą być konieczne, aby nadać tym instrumentom pełną moc prawną gwarantującą, że z punktu widzenia bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego, statek jest zdolny do działania zgodnie z przeznaczeniem i obsadzony kompetentną załogą.
- (4) Z należyłą uwagą należy traktować właśnie trwającą szeroko zakrojoną konsolidację obowiązujących instrumentów dotyczących pracowników zatrudnionych na morzu w

¹ Dz. U. C [...], [...], str. [...].

² Dz. U. C [...], [...], str. [...].

³ Dz. U. C [...], [...], str. [...].

⁴ Dz. U. C [...], [...], str. [...].

jeden instrument prawny, realizowaną przez Międzynarodową Organizację Pracy (ILO). Konsolidacja ta obejmuje także zobowiązania związane z państwem bandery, które na późniejszym etapie powinny zostać włączone do niniejszej dyrektywy.

- (5) Z uwagi na to, że wszystkie Państwa Członkowskie muszą być stronami konwencji IMO oraz muszą przestrzegać określonych w nich zobowiązań w zakresie statków pływających pod ich banderami, w celu zapewnienia skuteczności konwencji IMO na terenie Wspólnoty, postanowienia tych konwencji powinny zostać włączone do prawodawstwa wspólnotowego.
- (6) Te obowiązkowe przepisy należy wdrożyć łącznie z odpowiednim prawodawstwem wspólnotowym dotyczącym bezpieczeństwa statków, ich załóg, pasażerów i ładunku oraz zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków i czasu pracy marynarzy.
- (7) Kilka Państw Członkowskich nie zakończyło jeszcze realizacji procesu przystąpienia do konwencji IMO, takich jak SOLAS z 1988 r. i Protokoły o liniach ładunkowych, załączniki IV i VI do konwencji MARPOL lub szczególne konwencje IMO cytowane w prawodawstwie wspólnotowym. Państwa te należy zmobilizować do sfinalizowania tej procedury.
- (8) Na mocy [dyrektywy .../.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich⁵], Państwa Członkowskie muszą działać zgodnie z odpowiednimi przepisami załącznika i dodatku do rezolucji IMO A.847(20) dotyczącej wytycznych w sprawie pomocy państwom bandery we wprowadzaniu instrumentów IMO w celu zapewnienia, aby ich właściwe administracje mogły w odpowiedni sposób wprowadzić w życie przepisy konwencji międzynarodowych, w szczególności w zakresie inspekcji i przeglądów statków oraz wydawania świadectw oraz świadectw zwolnienia.
- (9) Rezolucja IMO A 847 (20) została uchylona rezolucją IMO A.973 (24) w sprawie kodeksu zasad wprowadzania obowiązkowych instrumentów IMO, zawierającego przepisy, które państwa bandery są zobowiązane wprowadzić w życie.
- (10) Państwa Członkowskie muszą skutecznie i stale wywiązywać się ze zobowiązań dotyczących państw bander, zgodnie z konwencjami IMO i z uwzględnieniem rezolucji IMO A.973 (24).
- (11) Konwencje IMO dają państwom bander prawo do zwalniania statków z konieczności stosowania podstawowych zasad dla państwa bandery określonych w konwencjach IMO i do zastosowania równoważnych przepisów oraz pozostawiają znaczną liczbę wymagań w gestii administracji. Pozostawienie tej możliwości całkowicie i wyłącznie do decyzji poszczególnych administracji może spowodować zróżnicowanie poziomu bezpieczeństwa osiąganego w różnych Państwach Członkowskich oraz zniekształcać konkurencję między państwami bander.

⁵ Dz.U. L [...],[...], str. [...].

- (12) Wspólnota zobowiązała się do ustalenia zharmonizowanej interpretacji technicznych norm bezpieczeństwa dotyczących statków pasażerskich odbywających podróże międzynarodowe, określonych w art. 12 dyrektywy Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich⁶. To samo podejście powinno obowiązywać, jeśli jest to konieczne i bez uszczerbku dla przyjęcia zharmonizowanej interpretacji przez IMO, w stosunku do podobnych postanowień związanych z innymi typami statków, wobec których obowiązują konwencje IMO.
- (13) Administracje morskie Państw Członkowskich powinny mieć możliwość wykorzystywania stosownych zasobów przy wprowadzaniu zobowiązań dotyczących państwa bandery, współmiernie do wielkości i charakteru ich floty i w oparciu o stosowne wymagania IMO.
- (14) Minimalne kryteria dotyczące tych zasobów należy opracować na podstawie doświadczeń praktycznych Państw Członkowskich.
- (15) Obowiązkowe wprowadzanie w życie procedur zalecanych przez IMO w okólnikach MSC/Circ.1140/ MEPC/Circ.424 z dnia 20 grudnia 2004 r. w sprawie „Transferu statków między państwami” powinno wzmocnić przepisy dotyczące zmiany bandery w konwencjach IMO oraz we wspólnotowych przepisach dotyczących bezpieczeństwa na morzu oraz zwiększyć przejrzystość w relacjach między państwami bander w interesie bezpieczeństwa na morzu.
- (16) Państwa Członkowskie powinny stosować wobec statków pływających pod ich banderą zharmonizowane wymagania w zakresie certyfikacji i przeglądów dokonywanych przez państwo bandery, określone w stosownych procedurach i wytycznych zamieszczonych w załączniku do rezolucji zgromadzenia IMO A.948(23) w sprawie wytycznych dotyczących przeglądów w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji.
- (17) Ścisła i wszechstronna oraz współmierna do rozmiaru i charakteru flot Państwa Członkowskiego kontrola uznanych organizacji wykonujących obowiązki państwa bandery w imieniu Państwa Członkowskiego powinna podnieść ogólną jakość statków pływających pod banderą Państwa Członkowskiego.
- (18) Spełnienie minimalnych kryteriów przez inspektorów państwa bandery powinno zapewnić jednakowe warunki działania administracjom morskim i przyczyni się do podniesienia jakości statków pływających pod banderą Państwa Członkowskiego.
- (19) Państwa Członkowskie są zobowiązane jako państwa bandery w zakresie badania wypadków i incydentów z udziałem ich statków.
- (20) Szczególne zasady przeprowadzania dochodzeń w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego, których muszą przestrzegać Państwa Członkowskie są określone w dyrektywie (.../.../WE).

⁶ Dz. U. L 144 z 15.5.1998, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2003/75/WE (Dz.U. L 190 z 30.7.2003, str. 6).

- (21) Obowiązkowe wdrożenie zasad bezpiecznej obsady załogowej IMO powinno przyczynić się do poniesienia jakości statków pływających pod banderą Państwa Członkowskiego.
- (22) Rozbudowa baz danych zawierających podstawowe informacje na temat statków pływających pod banderą Państwa Członkowskiego oraz statków, które zostały wypisane z rejestru Państwa Członkowskiego powinny poprawić przejrzystość działań floty wysokiej jakości oraz przyczynić się do lepszego monitorowania zobowiązań państw bandery oraz zapewnienia równych reguł obowiązujących administracje morskie.
- (23) Ocena i przegląd działania państw bandery oraz podejmowanie, w razie konieczności, środków korygujących powinny zagwarantować zamieszczenie wszystkich Państw Członkowskich na białej liście Paryskiego protokołu ustaleń (MOU) dotyczącego kontroli państwa portu.
- (24) Państwa Członkowskie zobowiązały się do wykazania swojej zgodności z przepisami obowiązkowych instrumentów IMO zgodnie z rezolucją A.974 (24) w sprawie ram i procedur dla dobrowolnego systemu audytu Państw Członkowskich przez IMO, przyjętą przez zgromadzenie IMO w dniu 1 grudnia 2005 r.
- (25) Dobrowolny system audytu Państw Członkowskich przez IMO jest zgodny ze standardowym podejściem do zarządzania jakością, obejmującego zasady, kryteria, obszary kontroli, proces i procedury kontrolne, które mogą być stosowane w celu ustalenia, w jakim zakresie Państwa Członkowskie wdrażają zobowiązania i egzekwują zakres odpowiedzialności państwa bandery, określone w obowiązkowych konwencjach IMO, których są stronami. Z tego względu proces audytu mógłby zostać już wprowadzony do wspólnotowego prawa o bezpieczeństwie na morzu.
- (26) Certyfikacja jakościowa procedur administracyjnych zgodnie z ISO lub równoważnymi normami powinna dodatkowo zagwarantować jednakowe reguły obowiązujące wszystkie administracje morskie.
- (27) W celu zapewnienia jednakowych reguł obowiązujących właścicieli statków pływających pod banderą Państwa Członkowskiego oraz właścicieli statków pływających pod innymi banderami, należy doprowadzić do współdziałania między państwami bandery, które zobowiązują się do obowiązkowego stosowania Kodeksu zasad wprowadzania obowiązkowych instrumentów IMO, przyjętego przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w drodze rezolucji zgromadzenia ogólnego A 973 (24) listopadzie dnia 1 grudnia 2005 r. oraz wyrażają zgodę na poddanie się audytowi zgodnie z postanowieniami rezolucji A. 974 (24) przyjętej przez zgromadzenie IMO w dniu 1 grudnia 2005 r.
- (28) Komisja powinna popierać powstanie porozumienia państw bander, aby doprowadzić do ścisłego współdziałania pomiędzy nimi.

- (29) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) powołana na mocy rozporządzenia (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady⁷ powinna zapewnić niezbędne wsparcie w celu wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy.
- (30) Środki konieczne do wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁸.
- (31) W związku z tym, iż Państwa Członkowskie nie mogą w zadowalający sposób spełnić celów działań, które mają być podjęte, tj. wprowadzić i zastosować stosowne środki w zakresie polityki transportu morskiego, które to cele można ze względu na skalę działania, w lepszym stopniu zrealizować na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości w rozumieniu art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną we wspomnianym artykule, zakres niniejszej dyrektywy nie wykracza poza to, co jest niezbędne dla osiągnięcia tych celów.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1
Przedmiot dyrektywy

1. Celem niniejszej dyrektywy jest:
 - (a) zagwarantowanie skutecznego i spójnego spełniania obowiązków państwa bandery przez Państwa Członkowskie zgodnie z konwencjami IMO;
 - (b) zwiększenie bezpieczeństwa i zapobieganie zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków, które pływają pod banderą Państwa Członkowskiego i biorą udział w handlu międzynarodowym;
 - (c) zapewnienie mechanizmu zharmonizowanej interpretacji środków określonych w konwencjach IMO, o których zastosowaniu decydują umawiające się Strony tych konwencji.
2. Niniejsza dyrektywa obowiązuje bez uszczerbku dla prawodawstwa morskiego Wspólnoty, wymienionego w art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady⁹ oraz dla przepisów dyrektywy Rady 1999/63/WE¹⁰.

⁷ Dz. U. L 208 z 5.8.2002, str. 1, rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 724/2004, (Dz.U. L 129 z 29.4.2004, str. 1).

⁸ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

⁹ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.

¹⁰ Dz.U. L 167 z 2.7.1999, str. 33.

Artykuł 2
Definicje

1. Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:
- (a) „Konwencje IMO” oznaczają aktualne wersje następujących konwencji wraz z Protokołami i zmianami do nich oraz związane z nimi wiążące kodeksy przyjęte w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO):
 - (i) Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS 74);
 - (ii) Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych z 1966 r. (LL 66);
 - (iii) Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r. (Tonnage 69);
 - (iv) Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki;
 - (v) Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (STCW 1978);
 - (vi) Konwencja o międzynarodowych przepisach w sprawie zapobiegania zderzeniom na morzu z 1972 r. (COLREG 72).
 - (b) „Szczególne konwencje IMO” oznaczają Protokół z Torremolinos z 1993 r. dotyczący Międzynarodowej konwencji z Torremolinos z 1977 r. o Bezpieczeństwie statków rybackich oraz Międzynarodową konwencję z 2001 r. o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach;
 - (c) „Kodeks państwa bandery (FSC)” oznacza część 1 i 2 „Kodeksu zasad wprowadzania obowiązkowych instrumentów IMO” przyjętych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w drodze rezolucji zgromadzenia A 973 (24) z dnia 1 grudnia 2005 r.;
 - (d) „Statki” oznaczają statki i jednostki, które podlegają przepisom jednej lub wielu konwencji IMO;
 - (e) „Administracja” oznacza właściwe władze morskie Państwa Członkowskiego, pod którego banderą statek lub jednostka ma prawo pływać;
 - (f) „Wykwalifikowany inspektor państwa bandery” oznacza pracownika sektora publicznego lub inną osobę, upoważnioną przez właściwe władze Państwa Członkowskiego do przeprowadzania przeglądów i inspekcji w zakresie świadectw i spełniającą kryteria kwalifikacji i niezależności określone w załączniku II;
 - (g) „Uznana organizacja” oznacza organizację uznaną zgodnie z [dyrektywą .../.../WE (w sprawie wspólnych reguł i standardów dotyczących

organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich)];

(h) „Świadectwa” oznaczają wszystkie ustawowe poświadczenia związane z konwencjami IMO;

2. Zgodnie z procedurą określoną w art. 18 ust. 2, mogą zostać przyjęte środki w celu zmiany definicji podanych w ust. 1 pkt. (a), (b) i (c) w świetle nowych konwencji lub postanowień.

Artykuł 3

Wdrażanie międzynarodowych ram

1. Państwa Członkowskie staną się stroną konwencji IMO i szczególnych konwencji IMO. Jednak obowiązek ten dotyczy wyłącznie konwencji w wersji obowiązującej w dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy.
2. Państwa Członkowskie, które w dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy nie są jeszcze stroną wszystkich konwencji IMO oraz szczególnych konwencji IMO, rozpoczynają procedurę ratyfikacji lub przystąpienia do danych konwencji zgodnie ze swoim prawem krajowym. Państwa te powiadamiają Komisję w ciągu 90 dni od wejścia w życie niniejszej dyrektywy o przewidywanym terminie złożenia przez nie Sekretarzowi Generalnemu Międzynarodowej Organizacji Morskiej instrumentu ratyfikacyjnego lub akcesyjnego do tych konwencji.
3. Każde Państwo Członkowskie jednoznacznie przydziela w ramach swojej administracji zadania związane z opracowaniem i rozwojem polityki wdrażania zobowiązań państwa bandery w ramach konwencji IMO i gwarantuje, że jego administracja we właściwy sposób przyczyni się do wydania prawodawstwa krajowego i zapewni pomoc w jego wdrażaniu i wprowadzaniu w życie.
4. W zakresie żeglugi międzynarodowej Państwa Członkowskie stosują w całości obowiązkowe postanowienia dotyczące państwa bandery określone w konwencjach IMO, zgodnie z warunkami i w odniesieniu do statków, których dotyczą te konwencje, uwzględniając należyte przepisy Kodeksu państwa bandery (FSC) zawarte w załączniku I do niniejszej dyrektywy.
5. Państwa Członkowskie stale ulepszają adekwatność środków, jakie stosują w celu wdrożenia konwencji IMO. Następuje to w drodze rygorystycznego i skutecznego stosowania i egzekwowania prawodawstwa krajowego, w zakresie w jakim jest to stosowne oraz ciągłego monitorowania zgodności.
6. Zgodnie z procedurą określoną w art. 18 ust. 2 istnieje możliwość przyjęcia środków w celu:
 - (a) rozwoju zharmonizowanych procedur stosowania wyłączeń i równoważników stosowanych zgodnie z konwencjami IMO;
 - (b) opracowania zharmonizowanej interpretacji kwestii pozostawionych w konwencjach IMO do decyzji administracji;

- (c) zastosowania ujednoczonej interpretacji przepisów określonych w konwencjach.

Artykuł 4

Zasoby i procesy stosowane w celu administrowania wymaganiami w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom

1. Każde Państwo Członkowskie gwarantuje swoim administracjom dostęp do stosownych zasobów, współmiernych do wielkości i charakteru jego floty. Zasoby te:
 - (a) zapewniają zgodność z wymaganiami konwencji IMO;
 - (b) gwarantują przeprowadzanie dochodzeń w sprawie wypadków oraz terminowe rozpatrywanie przypadków statków, w których stwierdzono niezgodności oraz
 - (c) zapewnią przygotowanie, udokumentowanie i dostarczenie wytycznych w zakresie tych wymagań, które administracja uzna za zadowalające, zawartych w odpowiednich konwencjach IMO.
 - (d) obejmują stosowną liczbę pracowników zajmujących się wprowadzaniem i egzekwowaniem krajowych przepisów wprowadzających w życie konwencje IMO, łącznie z personelem przeprowadzającym dochodzenia i przeglądy;
 - (e) obejmują odpowiednią liczbę wykwalifikowanego personelu państwa bandery w celu rozpatrzenia przypadków zatrzymania przez państwo portu statków pływających pod banderą danego Państwa Członkowskiego oraz
 - (f) obejmują odpowiednią liczbę wykwalifikowanego personelu państwa bandery w celu rozpatrzenia przypadków zakwestionowania przez państwo portu ważności świadectwa lub potwierdzenia lub kompetencji osób posiadających świadectwa lub poświadczenia wydane przez władze danego Państwa Członkowskiego.
2. Każde Państwo Członkowskie zapewnia szkolenie i nadzór pracy inspektorów i kontrolerów państwa bandery.
3. Każde Państwo Członkowskie rozwija alub utrzymuje zdolność kontroli konstrukcji i podejmowania decyzji technicznych współmierną do rozmiaru i charakteru jego floty.
4. Minimalne wymagania w zakresie wykonania obowiązków, o których mowa w ust. 1 i 2 ustala się zgodnie z procedurą opisaną w art. 18 ust. 2.

Artykuł 5

Rejestracja statku pod banderą Państwa Członkowskiego

1. Przed rejestracją statku, dane Państwo Członkowskie sprawdza tożsamość statku, w tym numer identyfikacyjny IMO statku, jeśli tam gdzie to stosowne, oraz inne rejestry statku w celu ustalenia, czy jednostka nie pływa pod banderami kilku Państw

jednocześnie. Konieczne jest uzyskanie dowodu potwierdzającego, że statek został usunięty z rejestru państwa, pod którego banderą uprzednio pływał lub że uzyskano z rejestru tego państwa zgodę na transfer statku.

2. Przy rejestracji statku w rejestrze po raz pierwszy, dane Państwo Członkowskie dokłada wszelkich starań w celu zapewnienia zgodności tego statku z międzynarodowymi regułami i standardami. W razie konieczności kontaktuje się w tym celu z poprzednim państwem bandery.
3. Jeśli inne państwo bandery wystąpi o informacje o statku, który został wypisany z rejestru Państwa Członkowskiego, to Państwo Członkowskie niezwłocznie przedstawi temu państwu bandery szczegółowe informacje na temat niezgodności i nieprzestrzegania wymaganych przez nie terminów oraz inne informacje dotyczące bezpieczeństwa.
4. Przepisy ust. 1, 2 i 3 stosuje się bez uszczerbku dla art. 4 rozporządzenia (WE) nr 789/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady¹¹.

Artykuł 6

Zapewnianie bezpieczeństwa statku pływającego pod banderą Państwa Członkowskiego

1. Państwa Członkowskie podejmują wszelkie konieczne środki w celu zapewnienia zgodności z międzynarodowymi regułami i standardami przez statki uprawnione do pływania pod ich banderą. Środki te obejmują w szczególności:
 - (a) zakaz żeglowania dla statków do czasu aż takie statki będą mogły wypłynąć na morze zgodnie z wymaganiami międzynarodowych reguł i standardów;
 - (b) okresowe inspekcje statków w celu sprawdzenia rzeczywistego stanu statku oraz tego, czy stan załogi statku odpowiada opisom zawartym w świadectwach przechowywanych na pokładzie statku.
 - (c) zapewnienie, aby w trakcie okresowej inspekcji, o której mowa w pkt. b) inspektor sprawdził, czy marynarze pełniący służbę na statkach znają swoje obowiązki i procedury obowiązujące na statku oraz zamontowany na nim sprzęt i instalacje;
 - (d) zagwarantowanie, że cała załoga statku w sytuacjach awaryjnych skutecznie koordynuje swoje działania oraz wykonuje funkcje niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa i zapobieżenia zanieczyszczeniom lub ograniczenia ich skutków;
 - (e) uwzględnienie, w krajowych przepisach i standardach, odpowiednio surowych kar zniechęcających do naruszania międzynarodowych zasad i norm przez statki;

¹¹ Dz.U. L 138 z 30.4.2004, str. 19.

- (f) wszczynanie postępowania, po przeprowadzeniu dochodzenia, wobec statków, które dopuściły się naruszenia międzynarodowych przepisów i standardów, niezależnie od miejsca w którym nastąpiło naruszenie;
 - (g) uwzględnienie w krajowych przepisach i standardach odpowiednio surowych kar zniechęcających do naruszania międzynarodowych zasad i norm przez osoby posiadające świadectwa lub poświadczenia wydane przez władze tych państw;
 - (h) wszczynanie postępowania, po przeprowadzeniu dochodzenia, wobec osób posiadających świadectwa lub poświadczenia, które dopuściły się naruszenia międzynarodowych reguł i standardów, niezależnie od miejsca w którym nastąpiło naruszenie.
2. Państwa Członkowskie opracowują i wdrażają stosowny program kontroli i monitoringu umożliwiający szybkie reagowanie na niezgodności i domniemane przypadki zanieczyszczenia morza, zgłoszone przez port lub państwa nadbrzeżne.
 3. Państwa Członkowskie lub uznane organizacje działające w ich imieniu wydają lub zatwierdzają świadectwa statku dopiero po stwierdzeniu, że statek ten spełnia wszystkie właściwe wymagania.
 4. Państwa Członkowskie wystawiają międzynarodowe świadectwo kompetencji lub potwierdzenie wyłącznie osobom, które spełniają wszystkie mające zastosowanie wymagania.
 5. Państwa Członkowskie zapewniają przeglądy swoich statków zgodnie z odpowiednimi procedurami i wytycznymi w ramach zharmonizowanego systemu przeglądów i certyfikacji w brzmieniu załączonym do rezolucji zgromadzenia IMO A.948 (23), w wersji aktualnej.
 6. W przypadku zatrzymania w państwie portu statku pływającego pod banderą Państwa Członkowskiego, państwo bandery podejmuje działania zgodnie z wytycznymi określonymi w załączniku III.
 7. Treść załącznika III może ulegać zmianie zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 18 ust. 2 w celu poprawienia wytycznych w świetle doświadczenia zdobytego w trakcie wdrażania istniejących ustaleń.

Artykuł 7

Przekazanie uprawnień do realizacji zadań ustawowych

1. Bez uszczerbku dla [dyrektywy 94/57/WE lub dyrektywy .../.../WE (w sprawie wspólnych reguł i standardów dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich)], Państwa Członkowskie polegające w kwestii certyfikacji swoich statków na uznanych organizacjach rozwijają lub utrzymują zdolność stałego monitorowania procesu przeglądów i certyfikacji realizowanego przez uznane organizacje działające w ich imieniu, współmiernie do wielkości i charakteru ich floty.

Państwa Członkowskie zapewniają bezpośrednie internetowe łącze komunikacyjne między administracją a uznanymi organizacjami i gwarantują, że osoby biorące udział w monitorowaniu uznanych organizacji posiadają dobrą znajomość zasad tych organizacji oraz państwa bandery i mogą prowadzić skuteczny terenowy nadzór tych organizacji.

2. Państwa Członkowskie, których dotyczą przepisy ust. 1 gwarantują, że każdy statek pływający pod ich banderą poddawany jest dodatkowym przeglądom, z co najmniej 12-miesięczną częstotliwością, w celu sprawdzenia, czy statki te spełniają wymagania konwencji IMO i przepisów krajowych.
3. Dodatkowy przegląd, o którym mowa w ust. 2, nie jest wymagany dla statków, które:
 - (a) znajdują się w rejestrze Państwa Członkowskiego od co najmniej 2 lat;
 - (b) w czasie poprzednich 12 miesięcy zostały co najmniej raz skontrolowane zgodnie z przepisami dyrektywy 95/21/WE¹² lub [dyrektywą .../.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie kontroli państwa portu]¹³; oraz
 - (c) w czasie ostatnich 12 miesięcy nie były zatrzymane zgodnie z przepisami dyrektywy 95/21/WE lub [dyrektywy .../.../WE (w sprawie kontroli państwa portu)].
4. Po wejściu w życie szczegółowych zasad dokonywania przeglądów przyjętych na mocy art. 5 ust. 2 dyrektywy [(.../.../WE) w sprawie kontroli państwa portu], dodatkowy przegląd, o którym mowa w ust. 2, nie jest wymagany dla statków, którym przypisano profil niskiego ryzyka na mocy tej dyrektywy podczas jego ostatniego przeglądu.
5. Ponadto Państwa Członkowskie, których dotyczą przepisy ust. 1:
 - (a) wydają swoim uznanym organizacjom szczegółowe instrukcje dotyczące działań, które podejmuje się w przypadku stwierdzenia, że stan statku w przypadku jego wypłynięcia na morze stanowiłby zagrożenie dla jednostki lub osób znajdujących się na pokładzie lub, że statek stanowi zagrożenie dla środowiska morskiego; oraz
 - (b) zapewniają swoim uznanym organizacjom wszystkie instrumenty prawa krajowego oraz ich interpretacje konieczne do wykonania postanowień konwencji IMO lub ustalają, w których punktach normy administracji wykraczają poza ramy wymagań konwencji.
6. Procedury i wytyczne dotyczące dodatkowych przeglądów oraz minimalnych kryteriów dla inspektorów i kontrolerów przeprowadzających dodatkowe przeglądy ustala się zgodnie z procedurą określoną w art. 18 ust. 2.

¹² Dz.U. L 157 z 7.7.1995, str. 1.

¹³ Dz.U. L [...],[...], str. [...].

Artykuł 8
Inspektorzy państwa bandery

1. Państwa Członkowskie określają i dokumentują obowiązki, uprawnienia i wzajemne relacje personelu państwa bandery, który wykonuje i kontroluje prace związane z bezpieczeństwem i zapobieganiem zanieczyszczeniom lub wpływające na nie oraz kieruje takimi pracami.
2. Państwa Członkowskie gwarantują zgodność z minimalnymi kryteriami określonymi w załączniku II osób odpowiedzialnych za wykonywanie przeglądów, inspekcji i audytów na statkach oraz w towarzystwach żeglugowych.
3. Państwa Członkowskie gwarantują, że personel, poza personelem określonym w ust. 2, biorący udział w realizacji zobowiązań państwa bandery posiada stosowne wykształcenie, wykształcenie, wykształcenie współmierne do zadań, do których wykonywania jest uprawniony oraz że jest odpowiednio nadzorowany.
4. Państwa Członkowskie zapewniają wdrożenie udokumentowanego systemu szkolenia personelu oraz stałej aktualizacji jego wiedzy w zakresie zadań, do których wykonywania jest uprawniony.
5. Państwo bandery wydaje dokumenty tożsamości wszystkim inspektorom wykonującym w jego imieniu prace na pokładzie statków.
6. Minimalne wymagania w zakresie wykonywania obowiązków dla personelu, o którym mowa w ust. 3 mogą zostać ustanowione zgodnie z procedurą określoną w art. 18 ust. 2.

Artykuł 9
Dochodzenia prowadzone przez państwo bandery

Bez uszczerbku dla zobowiązań wynikających z Kodeksu postępowania dochodzeniowego w sprawie wypadków i incydentów morskich, przyjętego przez IMO w drodze rezolucji A.849(20), w brzmieniu określonym w załączniku do rezolucji zgromadzenia IMO A.884 (21) w aktualnej wersji, Państwa Członkowskie przeprowadzają dochodzenie w sprawie wypadku morskiego lub incydentu związanego z zanieczyszczeniem morza przez statek pływający pod ich banderą. Takie dochodzenia w sprawie wypadków są wykonywane przez odpowiednio wykwalifikowanych kontrolerów, kompetentnych w sprawach dotyczących katastrof. W tym celu Państwo Członkowskie zapewnia wykwalifikowanych kontrolerów, niezależnie od miejsca, w którym nastąpił wypadek lub incydent.

Artykuł 10
Bezpieczna obsada załogowa

Państwa Członkowskie zapewniają obsadzenie statków pływających pod ich banderą załogą, która jest odpowiednia z punktu widzenia bezpieczeństwa życia na morzu oraz przestrzegają zasad bezpiecznej obsady załogowej określonych w Rezolucji Zgromadzenia IMO A.890 (21) w sprawie zasad zapewniania bezpiecznej obsady załogowej, w wersji aktualnej, z uwzględnieniem stosownych wytycznych załączonych do tej rezolucji.

Artykuł 11
Środki towarzyszące

1. Państwa Członkowskie tworzą lub utrzymują bazę danych swojej floty, która zawiera podstawowe informacje techniczne dotyczące każdego statku oraz informacje wymienione w ust. 2, lub zapewniają bezpośredni dostęp do bazy danych zawierającej podobne informacje. Państwa Członkowskie udzielają Komisji prawa dostępu do danych z ich baz danych oraz wymiany danych z nimi.
2. W bazie danych znajdują się następujące informacje:
 - (a) dane statku (nazwa, numer IMO, itp.);
 - (b) daty przeprowadzonych przeglądów, w tym przeglądów dodatkowych i uzupełniających, jeśli były wykonane, oraz audytów;
 - (c) dane identyfikacyjne uznanych organizacji uczestniczących w certyfikacji i klasyfikacji statku;
 - (d) dane identyfikacyjne organu, który dokonał inspekcji statku zgodnie z przepisami dotyczącymi kontroli państwa portu oraz daty inspekcji;
 - (e) wyniki inspekcji przeprowadzonej przez kontrolę państwa portu (niezgodności: Tak lub Nie, zatrzymanie Tak lub Nie);
 - (f) informacje dotyczące wypadków;
 - (g) informacje w sprawie naruszenia postanowień MARPOL i przepisów dyrektywy 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa¹⁴;
 - (h) dane identyfikacyjne statków, które w ciągu ostatnich 12 miesięcy zostały wypisane z rejestru.
3. Informacje wymienione w ust. 2 mogą ulegać zmianom zgodnie z procedurą określoną w art. 18. ust. 2 w wyniku rozwoju nowych baz danych..

Zharmonizowany format dostarczania danych może zostać ustalony zgodnie z procedurą określoną w art. 18. ust. 2.

Artykuł 12
Ocena i przegląd działań państw bandery

1. Państwa Członkowskie co roku oceniają swoje działania związane z przepisami niniejszej dyrektywy.
2. Środki do oceny działania państw bandery obejmują, między innymi, odsetek statków zatrzymanych przez kontrolę państwa portu, wyniki inspekcji

¹⁴ Dz.U. L 255 z 30.9.2005, str. 11.

przeprowadzanych przez państwo bandery, statystyki wypadków, procesy informacyjne i komunikacyjne, roczne statystyki strat, z wyłączeniem strat całkowitych konstruktywnych oraz pozostałe właściwe wskaźniki wyników działalności w celu ustalenia czy załoga, zasoby i procedury administracyjne są wystarczające do wypełnienia zobowiązań państwa bandery.

3. Określa się wspólną metodologię oceny działania państwa bandery zgodnie z procedurą określoną w art. 18 ust. 2.
4. Państwa Członkowskie, które w dniu 1 lipca jakiegokolwiek roku kalendarzowego są wpisane na czarną lub szarą listę publikowaną w sprawozdaniu rocznym Paryskiego Protokołu Ustaleń (MOU) dotyczącego kontroli państwa portu, dostarczają Komisji do dnia 1 września tego samego roku wyczerpujące sprawozdanie w sprawie niewywiązywania się ze zobowiązań państwa bandery. W sprawozdaniu określa się i analizuje podstawowe przyczyny niewywiązywania się ze zobowiązań oraz wymienia kategorie statków, które przyczyniły się do takiego stanu. Sprawozdanie zawiera także plan działań naprawczych, łącznie z przeglądami uzupełniającymi, jeśli są konieczne, który zostanie wdrożony najszybciej, jak będzie to możliwe.

Artykuł 13 *Proces audytu państwa bandery*

1. Każde Państwo Członkowskie gwarantują przeprowadzenie niezależnego audytu jego zgodności z przepisami niniejszej dyrektywy w ciągu trzech lat od jej wejścia w życie, a następnie w regularnych odstępach czasu.
2. Ramy i procedury audytu, o których mowa w ust. 1 ustala się zgodnie z procedurą określoną w art. 18. ust. 2.

Jednakże dopuszczalne jest uznanie audytów przeprowadzonych zgodnie z postanowieniami rezolucji A. 974 (24) przyjętej przez Zgromadzenie IMO w dniu 1 grudnia 2005 r. za audyt, o którym mowa w ust. 1, o ile warunki określone w ust. 3 zostaną spełnione. Takie dopuszczenie nie wyklucza dodatkowych inspekcji wykonywanych przez Komisję lub na jej żądanie w celu sprawdzenia zgodności z prawodawstwem morskim Wspólnoty.

3. Państwa Członkowskie zapewniają:
 - (a) zgodność z przepisami niniejszej dyrektywy zostanie również poddana audytowi,
 - (b) umożliwienie Komisji udziału w procesie audytu IMO, w charakterze obserwatora,
 - (c) bezzwłocznego udostępnienia Komisji sprawozdania oraz informacji na temat podjętych działań.
4. Zgodnie z procedurą określoną w art. 18. ust. 2 ustala się:
 - (a) harmonogram wykonywania audytów, o których mowa w ust. 1,

- (b) warunki przedstawienia wyników audytu do wiadomości publicznej.
5. W razie konieczności, Wspólnota przygotowuje zalecenia w zakresie środków i propozycji poprawy skuteczności systemu audytu IMO, o którym mowa w ust. 2.

Artykuł 14 *Certyfikacja jakości*

1. Każde Państwo Członkowskie opracowuje, wdraża i utrzymuje system zarządzania jakością przeznaczony dla swej administracji. Taki system zarządzania jakością jest certyfikowany jako zgodny z normami ISO 9001:2000 lub równoważnymi normami spełniającymi co najmniej wszystkie aspekty normy ISO 9001:2000, i podlega kontroli zgodnie z wytycznymi normy ISO 19011:2002 lub równoważnej normie, spełniającej wszystkie aspekty ISO 19011:2002. W zakresie wspomnianych norm równoważnych obowiązują przepisy dyrektywy 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁵.
2. System zarządzania jakością zostanie opracowany w ciągu trzech lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.
3. System zarządzania jakością zostanie certyfikowany w ciągu trzech lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.
4. Odesłania w ust. 1 do norm ISO mogą być aktualizowane zgodnie z procedurą określoną w art. 18. ust. 2.

Artykuł 15 *Porozumienia o współpracy*

Przed końcem [2007] r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wykonalności realizacji Protokołu Ustaleń w sprawie obowiązków kontrolnych państw bandery, mającego na celu zapewnienie równych szans państwom bandery, które zobowiązały się do obowiązkowego wprowadzenia Kodeksu zasad wprowadzenia obowiązkowych instrumentów IMO przyjętego przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w drodze rezolucji zgromadzenia A. 973 (24) z dnia 1 grudnia 2005 r. i wyraziły zgodę na poddanie się audytowi zgodnie z postanowieniami rezolucji A.974 (24) przyjętej przez Zgromadzenie IMO dnia 1 grudnia 2005 r.

Artykuł 16 *Przekazywanie informacji i sprawozdawczość*

1. Każde Państwo Członkowskie przekazuje IMO informacje wymagane postanowieniami konwencji IMO.
2. Każdego roku Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję o:

¹⁵ Dz.U. L 204 z 21.7.1998, str. 37.

- (a) liczbie inspekcji i audytów, które przeprowadziły jako państwa bandery;
 - (b) zasobach przydzielonych na zadania, o których mowa w art. 4 ust. 1 i art. 4 ust. 2 oraz w art. 7 ust. 1;
 - (c) środkach przyjętych zgodnie z art. 6 do 11, art. 12 ust. 1 oraz art. 15.
3. Zharmonizowany wzór formularza sprawozdania z wykonania obowiązków, o których mowa w ust. 2, może zostać ustanowiony zgodnie z procedurą określoną w art. 18 ust. 2.
4. Po otrzymaniu sprawozdań od Państw Członkowskich Komisja przygotowuje skonsolidowane sprawozdanie dotyczące wykonania niniejszej dyrektywy. Sprawozdanie zostaje skierowane do Parlamentu Europejskiego i Rady.

Artykuł 17 *Zmiany*

Oprócz zmian, o których mowa w art. 2 ust. 2, art. 6 ust. 7 oraz art. 11 ust. 3, zmiany do niniejszej dyrektywy mogą być wprowadzane zgodnie z procedurą określoną w art. 18 ust. 2 w celu uwzględnienia nowych przepisów dotyczących państw bandery oraz zobowiązań zaciągniętych na szczeblu międzynarodowym, w szczególności wobec IMO i ILO.

Zmiany do konwencji IMO oraz Kodeksu zasad wprowadzenia obowiązkowych instrumentów IMO można wykluczyć z zakresu niniejszej dyrektywy, zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

Artykuł 18 *Komitet*

1. Komisję wspomaga Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) ustanowiony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, zastosowanie mają art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.
- Okres określony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na dwa miesiące.
3. Komitet przyjmuje swój regulamin.

Artykuł 19 *Transpozycja*

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą najpóźniej do dnia [...]. Państwa Członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji teksty tych przepisów wraz z tabelą korelacji między tymi przepisami a przepisami niniejszej dyrektywy.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy im w momencie ich oficjalnej publikacji. Metody dokonywania takiego odesłania określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

Artykuł 20
Wejście w życie

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

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia [...]

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący
[...]

W imieniu Rady
Przewodniczący
[...]

ZAŁĄCZNIK I

KODEKS PAŃSTWA BANDERY (FSC)

Część 1 i 2 KODEKSU ZASAD WPROWADZENIA OBOWIĄZKOWYCH INSTRUMENTÓW IMO

CZĘŚĆ 1 – WSPÓLNE OBSZARY

Cel

1. Celem niniejszego Kodeksu jest wzmocnienie globalnego bezpieczeństwa na morzu oraz ochrona środowiska morskiego.
2. Różne administracje będą uwzględniać postanowienia Kodeksu zależnie od indywidualnych okoliczności i będą zobowiązane do wprowadzenia w życie tylko tych instrumentów określonych w ust. 6, których są umawiającymi się rządami lub stronami. Ze względu na położenie geograficzne i okoliczności niektóre administracje mogą mieć większe znaczenie jako państwa bandery niż jako państwa portu lub nadbrzeżne, natomiast inne państwa mogą odgrywać ważniejszą rolę jako państwa portu lub nadbrzeżne, a w mniejszym stopniu jako państwa bandery. Taka nierównowaga znaczenia nie wpływa w żadnym stopniu na obowiązki tych państw wynikające z bycia państwem bandery, portu lub nadbrzeżnym.

Strategia

3. W celu spełnienia celu Kodeksu państwo powinno opracować strategię obejmującą następujące zagadnienia:
 - 1) wdrożenie i stosowanie właściwych obowiązkowych instrumentów międzynarodowych;
 - 2) przestrzeganie odpowiednio zaleceń międzynarodowych;
 - 3) stały przegląd i weryfikacja skuteczności państwa w zakresie wypełniania zobowiązań międzynarodowych oraz
 - 4) osiągnięcie, utrzymanie i poprawa ogólnych zdolności i działań organizacyjnych.

Przy wprowadzaniu w życie wspomnianej wyżej strategii należy przestrzegać wytycznych zamieszczonych w niniejszym Kodeksie.

Ogólne

4. Na mocy postanowień Konwencji Organizacji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS) oraz konwencji IMO, administracje są odpowiedzialne za ogłaszanie przepisów i standardów oraz podejmowanie wszystkich innych kroków, które mogą być konieczne, aby nadać tym instrumentom pełną moc prawną gwarantującą, że z punktu widzenia bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego, statek jest zdalny do działania zgodnie z przeznaczeniem i obsadzony kompetentną załogą.

5. Przyjmując środki mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kontrolę zanieczyszczeń środowiska morskiego państwo działa, tak aby nie przenosić, bezpośrednio lub pośrednio, zniszczenia lub zagrożenia z jednego obszaru na inny lub nie przekształcać jednego rodzaju zanieczyszczenia w inny. (UNCLOS, art. 195).

Zakres

6. Obowiązkowe instrumenty IMO, o których mowa w niniejszym Kodeksie, to:
- 1) Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, w brzmieniu poprawionym (SOLAS 74);
 - 2) Protokół z 1978 do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, w brzmieniu zmienionym (SOLAS PROT 1978);
 - 3) Protokół z 1988 r. do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, w brzmieniu zmienionym (SOLAS PROT 1988);
 - 4) Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r., w brzmieniu zmienionym Protokołem z 1978 r. (MARPOL 73/78);
 - 5) Protokół z 1997 zmieniający Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, w brzmieniu poprawionym Protokołem z 1978 r. (MARPOL PROT 1997);
 - 6) Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., w brzmieniu zmienionym (STCW);
 - 7) Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych z 1966 r. (LL 66);
 - 8) Protokół z 1988 do Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r. (LL PROT);
 - 9) Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r. (Tonnage 69) oraz
 - 10) Konwencja o międzynarodowych przepisach w sprawie zapobiegania zderzeniom na morzu z 1972 r., w brzmieniu zmienionym (COLREG 72),

oraz wszystkie instrumenty, które są obowiązkowe na mocy tych konwencji i protokołów. W załącznikach 1 do 4 znajdują się niepełne listy wymagań nałożonych przez powyższe obowiązkowe instrumenty. Wykaz właściwych instrumentów znajduje się w załączniku 5, a streszczenie zmian do obowiązkowych instrumentów zawartych w Kodeksie znajduje się w załączniku 6¹.

¹ Niniejsze załączniki zostaną uzupełnione przy okazji MSC 80 (maj 2005). Tylko załączniki 1, 2 i 5 dotyczą obowiązków państwa bandery.

Początkowe działania

7. Gdy w danym państwie wchodzi w życie nowy lub zmieniony instrument IMO, rząd tego państwa musi mieć możliwość wprowadzenia i wykonania jego przepisów poprzez stosowne prawodawstwo krajowe oraz zapewnienia w tym celu koniecznej infrastruktury. Oznacza to, że rząd państwa musi posiadać:
- 1) zdolność ogłaszania przepisów, które umożliwiają skuteczną jurysdykcję i kontrolę w sprawach administracyjnych, technicznych i społecznych w stosunku do statków pływających pod banderą tego państwa, oraz w szczególności stanowią podstawę prawną dla wymagań ogólnych w zakresie rejestrów, inspekcji statków, przepisów dotyczących bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom dotyczących takich statków oraz sporządzania powiązanych rozporządzeń;
 - 2) podstawę prawną do egzekwowania praw i przepisów krajowych, łącznie z powiązаныmi procesami dochodzeniowymi i karnymi oraz
 - 3) stosowny personel posiadający doświadczenie w sprawach morskich, który pomaga w ogłaszaniu koniecznych przepisów krajowych oraz dopełnia wszystkich zobowiązań państwa, łącznie ze składaniem sprawozdań wymaganych przez odnośne konwencje.
8. Przykładowe ramy prawodawstwa krajowego wprowadzającego w życie przepisy stosownych instrumentów IMO można znaleźć w publikacji ONZ zatytułowanej „Wytyczne prawodawstwa morskiego”².

Przekazywanie informacji

9. Państwo powinno powiadamiać o swojej strategii, o której mowa w ust. 3 oraz o prawodawstwie krajowym wszystkie zainteresowane strony.

Rejestry

10. Należy założyć i prowadzić stosowne rejestry stanowiące dowód spełnienia wymogów i skutecznego działania państwa. Rejestry powinny być czytelne, wyraźnie rozpoznawalne i dostępne. Należy opracować udokumentowaną procedurę definiowania parametrów kontrolnych potrzebnych do identyfikacji, składowania, ochrony, odzyskiwania, czasu przechowywania oraz usuwania rejestrów.

Poprawa

11. Państwa powinny stale ulepszać adekwatność środków, jakie stosują w celu wdrożenia konwencji i protokołów, które przyjęły. Następuje to na drodze rygorystycznego i skutecznego stosowania i egzekwowania prawodawstwa krajowego w zakresie, w jakim jest to stosowne oraz ciągłego monitorowania zgodności.

² ST/ESCAP/1076.

12. Państwo powinno stymulować rozwój kultury, w której ludzie mają możliwość doskonalenia działań w zakresie bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego.
13. Ponadto państwo powinno podjąć działania mające na celu określenie i usunięcie przyczyn niezgodności, aby zapobiec ich ponownemu wystąpieniu, obejmujące:
 - 1) przegląd i analizę niezgodności;
 - 2) wdrożenie koniecznych działań korygujących oraz
 - 3) przegląd podjętych działań korygujących.
14. Państwo powinno określić działania mające na celu usunięcie przyczyn potencjalnych niezgodności, aby zapobiec ich wystąpieniu.

CZĘŚĆ 2 – PAŃSTWA BANDERY

Wdrażanie

15. W celu skutecznego wypełnienia obowiązków i zobowiązań, państwa bandery powinny:
 - 1) wdrożyć politykę poprzez wydanie prawodawstwa i wytycznych krajowych wspomagających wdrożenie i realizację zobowiązań wynikających ze wszystkich konwencji i protokołów dotyczących bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom, których państwa te są stronami oraz
 - 2) przydzielić swojej administracji obowiązki w zakresie aktualizacji i przeglądu wszystkich mających zastosowanie przyjętych polityk.
16. Państwa bandery powinny przydzielić zasoby i ustalić procesy potrzebne do administrowania programem bezpieczeństwa i ochrony środowiska, które powinny składać się z co najmniej następujących elementów:
 - 1) instrukcje administracyjne w celu wdrożenia stosownych reguł i standardów międzynarodowych oraz opracowania i rozpowszechnienia krajowych dokumentów interpretacyjnych, jakie mogą okazać się niezbędne;
 - 2) zasoby gwarantujące zgodność z wymaganiami określonymi w obowiązkowych instrumentach IMO, wymienionych w ust. 6, wykorzystujące program audytu i inspekcji niezależny od wszelkich organów administracyjnych wydających wymagane świadectwa i pokrewne dokumenty i/lub wszelkich podmiotów, które otrzymały od państwa bandery uprawnienia do wydawania wymaganych świadectw i pokrewnych dokumentów.
 - 3) zasoby zapewniające zgodność z wymaganiami określonymi w Konwencji STCW z 1978 r., w brzmieniu poprawionym. Obejmuje to zasoby między innymi gwarantujące, że:
 - 3.1 szkolenie, ocena kompetencji i wystawianie świadectw marynarzom przebiegają zgodnie z przepisami Konwencji;

- 3.2 Świadczenia i poświadczenia STCW dokładnie odzwierciedlają umiejętności marynarzy, opisane za pomocą odpowiedniej terminologii STCW oraz terminów identycznych ze stosowanymi w wystawionym statkowi dokumencie bezpiecznej obsługi;
 - 3.3 możliwe jest przeprowadzenie bezstronnego dochodzenia w przypadku zgłoszonego, celowego lub wynikającego z zaniechania uchybienia, które może stanowić bezpośrednie zagrożenie dla życia lub majątku na morzu tudzież dla środowiska morskiego, popełnionego przez posiadaczy świadectw lub poświadczeń wystawionych przez tę stronę;
 - 3.4 świadectwa lub poświadczenia wystawione przez państwo bandery można skutecznie cofnąć, zawiesić lub anulować w uzasadnionych przypadkach lub, jeśli jest to konieczne dla zapobieżenia przestępstwu oraz
 - 3.5 istnieją takie ustalenia administracyjne, dotyczące również działań w zakresie szkolenia, oceny i certyfikacji przeprowadzonych pod nadzorem innego państwa, które umożliwiają państwu bandery odpowiedzialne gwarantowanie kompetencji kapitanów, oficerów i innych marynarzy służących na statkach uprawnionych do pływania pod banderą tego państwa³;
- 4) zasoby gwarantujące przeprowadzanie dochodzeń w sprawie wypadków oraz szybkie rozpatrywanie przypadków statków, w których stwierdzono niezgodności oraz
 - 5) przygotowanie, udokumentowanie i dostarczenie wytycznych w zakresie tych wymagań, które administracja uzna za zadowalające, zawartych w odpowiednich obowiązkowych instrumentach IMO.
17. Państwa bandery zapewniają odpowiednie i efektywne obsadzenie załogą statków uprawnionych do pływania pod ich banderą, z uwzględnieniem Zasad bezpiecznej obsady załogowej przyjętych przez IMO.

Przekazanie uprawnień

18. Państwa bandery, które upoważniają uznane organizacje do działania w ich imieniu w zakresie wykonywania przeglądów, inspekcji, wydawania świadectw i dokumentów, oznaczania statków i innych prac ustawowych wymaganych na mocy konwencji IMO muszą uregulować takie upoważnienia zgodnie z prawidłem XI-1/1 SOLAS w celu:
- 1) ustalenia, że uznana organizacja posiada odpowiednie zasoby w zakresie możliwości technicznych, kierowniczych i badawczych, aby wykonać przypisane zadania zgodnie z minimalnymi normami dla uznanych organizacji

³ Prawidła I/2, I/9 i I/11 Konwencji STCW z 1978 r., ze zmianami.

działających w imieniu administracji, określonymi w odpowiedniej rezolucji IMO⁴;

- 2) zawarcia formalnego pisemnego porozumienia między administracją a uznaną organizacją, w którym zawarte są co najmniej elementy określone w odpowiedniej rezolucji IMO⁵, lub równoważnej umowie prawnej, które mogą opierać się na wzorze upoważnienia dla uznanej organizacji działającej w imieniu administracji⁶;
 - 3) wydania szczegółowych instrukcji dotyczących działań, które podejmuje się w przypadku stwierdzenia, że stan statku w przypadku wypłynięcia na morze stanowiłby zagrożenie dla jednostki lub osób znajdujących się na pokładzie lub, że statek stanowi zagrożenie dla środowiska morskiego oraz
 - 4) wyposażenia uznanej organizacji we wszystkie odpowiednie instrumenty prawa krajowego oraz ich interpretacje konieczne do wykonania postanowień konwencji lub ustalenia, w których punktach normy administracji wykraczają poza ramy wymagań konwencji oraz
 - 5) nałożenia na uznaną organizację obowiązku prowadzenia rejestru zawierającego dane, które będą pomocne administracji w interpretacji przepisów konwencji.
19. Państwa bandery mianujące inspektorów, którzy mają w ich imieniu przeprowadzać przeglądy i inspekcje powinny uregulować takie nominacje, zależnie od potrzeb, zgodnie z wytycznymi zamieszczonymi w ust. 18, w szczególności w pkt. 3 i 4.
20. Państwo bandery powinno opracować program nadzoru lub uczestniczyć w programie nadzoru dysponującym odpowiednimi zasobami dla monitorowania swoich uznanych organizacji oraz łączności z nimi w celu zapewnienia pełnej realizacji zobowiązań międzynarodowych poprzez
- 1) wykonanie swojego prawa do przeprowadzenia dodatkowych przeglądów mających na celu sprawdzenie, czy statki pływające pod jego banderą rzeczywiście spełniają przepisy obowiązkowych instrumentów IMO
 - 2) przeprowadzanie w miarę potrzeb dodatkowych przeglądów mających na celu sprawdzenie, czy statki pływające pod jego banderą spełniają wymogi krajowe uzupełniające wymagania konwencji IMO oraz
 - 3) zapewnienie personelu, który dobrze zna reguły i standardy państwa bandery oraz uznane organizacje i który może prowadzić skuteczny terenowy nadzór uznanych organizacji.

⁴ Załącznik 1 do rezolucji A.739(18) „Wytyczne dotyczące autoryzacji organizacji działających w zastępstwie administracji”.

⁵ Załącznik 2 do rezolucji A.739(18) „Wytyczne dotyczące autoryzacji organizacji działających w zastępstwie administracji”.

⁶ (MSC/Circ.710 – MEPC/Circ.307).

Wprowadzenie w życie

21. Państwa bandery powinny przyjąć wszelkie niezbędne środki w celu zagwarantowania przestrzegania międzynarodowych zasad i norm przez statki uprawnione do pływania pod ich banderą oraz przez podmioty i osoby podlegające ich jurysdykcji, w celu zapewnienia zgodności z międzynarodowymi zobowiązaniami tych państw. Takie środki powinny między innymi obejmować:
- 1) zakaz żeglowania dla statków pływających pod ich banderą, do czasu aż takie statki będą mogły wypłynąć na morze zgodnie z wymaganiami międzynarodowych zasad i norm;
 - 2) okresowe inspekcje statków uprawnionych do pływania pod ich banderą w celu sprawdzenia czy rzeczywisty stan statku i załogi odpowiada opisowi zawartemu w świadectwach przechowywanych na pokładzie statku.
 - 3) sprawdzenie przez inspektora podczas okresowej inspekcji, o której mowa w pkt. 2, że marynarze pełniący służbę na statku znają:
 - 3.1 swoje obowiązki oraz
 - 3.2 prace wykonywane na statku i obowiązujące procedury oraz urządzenia i sprzęt zainstalowane na statku.
 - 4) zagwarantowanie, że cała załoga statku w sytuacjach awaryjnych skutecznie koordynuje swoje działania oraz wykonuje funkcje niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa i zapobieżenia zanieczyszczeniom;
 - 5) uwzględnienie w krajowych przepisach i regulacjach odpowiednio surowych kar zniechęcających do naruszania międzynarodowych zasad i norm przez statki uprawnione do pływania pod ich banderą;
 - 6) wszczynanie postępowania, po przeprowadzeniu dochodzenia, wobec statków uprawnionych do pływania pod ich banderą, które dopuściły się naruszenia międzynarodowych zasad i norm, niezależnie od miejsca w którym nastąpiło naruszenie;
 - 7) uwzględnienie w krajowych przepisach i regulacjach odpowiednio surowych kar zniechęcających do naruszania międzynarodowych zasad i norm przez osoby posiadające świadectwa lub poświadczenia wydane przez władze tych państw oraz
 - 8) wszczynanie postępowania, po przeprowadzeniu dochodzenia, wobec osób posiadających świadectwa lub poświadczenia, które dopuściły się naruszenia międzynarodowych zasad i norm, niezależnie od tego, miejsca w którym nastąpiło naruszenie

22. Państwo bandery powinno rozważyć opracowanie i wdrożenie programu kontroli i monitoringu, w stosownym zakresie, w celu:
- 1) umożliwienia prowadzenia szybkiego i wyczerpującego dochodzenia w sprawie wypadków, z możliwością składania sprawozdań IMO, jeśli jest to właściwe;
 - 2) umożliwienia zbierania danych statystycznych pozwalającego na wykonywanie analiz trendów w celu określenia problematycznych dziedzin oraz
 - 3) umożliwienia szybkiego reagowania na niezgodności oraz domniemane przypadki zanieczyszczenia zgłaszane przez państwa portu lub nadbrzeżne.
23. Ponadto państwo bandery powinno:
- 1) zapewnić zgodność z odnośnymi instrumentami IMO w drodze prawodawstwa krajowego;
 - 2) zapewnić stosowną liczbę pracowników zajmujących się wprowadzaniem i egzekwowaniem krajowego prawodawstwa, o którym mowa w pkt. 15.1, łącznie z personelem zajmującym się przeglądami i kontrolami oraz
 - 3) zapewnić odpowiednią liczbę wykwalifikowanego personelu państwa bandery, który zajmuje się badaniem przypadków zatrzymania statków pływających pod banderą tego państwa w państwach portu;
 - 4) zapewnić odpowiednią liczbę wykwalifikowanego personelu państwa bandery, który zajmuje się prowadzeniem dochodzeń w sprawie wypadków w przypadku zakwestionowania przez państwo portu ważności certyfikatu lub potwierdzenia lub zakwestionowania kompetencji osób posiadających certyfikaty lub poświadczenia wydane przez władze państwa bandery oraz
 - 5) zapewniać szkolenie i nadzór pracy inspektorów i kontrolerów prowadzących dochodzenia państwa bandery.
24. W przypadku powiadomienia państwa o zatrzymaniu statku uprawnionego do pływania pod jego banderą przez państwo portu, państwo bandery powinno dopilnować podjęcia stosownych środków korygujących w celu niezwłocznego dostosowania tego statku do właściwych konwencji międzynarodowych.
25. Państwo bandery lub uznana organizacja działająca w jego imieniu wydają lub zatwierdzają międzynarodowe świadectwa statku dopiero po stwierdzeniu, że statek ten spełnia wszystkie mające zastosowanie wymagania.
26. Państwo bandery wystawia międzynarodowe świadectwo kompetencji lub potwierdzenie wyłącznie osobom, które spełniają wszystkie mające zastosowanie wymagania.

Inspektorzy państwa bandery

27. Państwo bandery powinno określić i udokumentować obowiązki, uprawnienia i wzajemne relacje personelu, który wykonuje i sprawdza prace związane z

bezpieczeństwem i zapobieganiem zanieczyszczeniom lub wpływające na nie oraz kieruje takimi pracami.

28. Pracownicy przeprowadzający lub odpowiedzialni za objęte stosownymi obowiązkowymi instrumentami IMO przeglądy, inspekcje i audyty na statkach i w towarzystwach żeglugowych powinni spełniać co najmniej niżej wymienione wymagania:
 - 1) posiadać stosowne kwalifikacje uzyskane w instytucji morskiej lub żeglugowej oraz stosowne doświadczenie w pracy na morzu w charakterze oficera dyplomowanego posiadającego obecnie lub w przeszłości ważne świadectwo kompetencji STCW II/2 lub III/2 i techniczną znajomość statków i ich działania zachowaną od czasu otrzymania świadectwa kompetencji lub
 - 2) uznany przez państwo stopień naukowy lub równoważny uzyskany w instytucji szkolnictwa wyższego w dziedzinie inżynierii lub nauki powiązanej z morzem.
29. Wykwalifikowany personel opisany w ust. 28 pkt 1 powinien posiadać co najmniej trzyletnie doświadczenie w pracy na morzu w charakterze oficera pokładowego lub oficera mechanika.
30. Wykwalifikowany personel opisany w ust. 28 pkt 2 powinien posiadać co najmniej trzyletnie doświadczenie w pracy w danej branży.
31. Ponadto tacy pracownicy powinni posiadać stosowną praktyczną i teoretyczną znajomość statków, ich działania oraz przepisów odnośnych instrumentów prawa krajowego i międzynarodowego konieczną do pełnienia przez nich obowiązków inspektorów państwa bandery, uzyskaną w udokumentowanym programie szkoleniowym.
32. Inne personel pełniący działania pomocnicze w takich pracach powinien posiadać wykształcenie i wyszkolenie współmierne do przydzielonych mu zadań oraz być odpowiednio nadzorowany
33. Poprzednie doświadczenia w danej dziedzinie będą zaletą; w przypadku braku doświadczenia administracja powinna zapewnić odpowiednie szkolenie praktyczne
34. Państwa bandery mogą akredytować inspektorów w drodze formalnego szczegółowego programu szkoleniowego, którego ukończenie gwarantuje ten sam zakres wiedzy i umiejętności, co wymagany w ust. 29 do 32.
35. Państwa bandery powinny wdrożyć udokumentowany system kwalifikowania personelu oraz stałej aktualizacji jego wiedzy w zakresie zadań, do których wykonywania jest uprawniony.
36. Zależnie od pełnionej funkcji (pełnionych funkcji), kwalifikacje powinny obejmować:
 - 1) znajomość odnośnych międzynarodowych i krajowych reguł i standardów dotyczących statków, ich towarzystw żeglugowych, załogi, ładunku i działania;

- 2) znajomość procedur, które mają być stosowane w przeglądach, certyfikacji, kontroli, funkcjach dochodzeniowych i nadzorczych;
 - 3) znajomość celów i zamierzeń międzynarodowych i krajowych instrumentów dotyczących bezpieczeństwa na morzu i ochrony środowiska morskiego oraz powiązanych programów;
 - 4) znajomość procesów zarówno wewnętrznych jak i zewnętrznych zachodzących na pokładzie statku i na stałym lądzie
 - 5) posiadanie kwalifikacji zawodowych potrzebnych do skutecznej i wydajnej realizacji powierzonych zadań;
 - 6) szczegółowa znajomość zasad bezpieczeństwa obowiązujących we wszystkich okolicznościach, również dla własnego bezpieczeństwa oraz
 - 7) szkolenie lub doświadczenie w realizacji różnych zadań, a optymalnie także w pełnieniu funkcji podlegających ocenie.
37. Państwo bandery powinno wydać dokument tożsamości inspektorom wykonującym czynności służbowe.

Dochodzenia państwa bandery

38. Po wystąpieniu wypadku morskiego lub incydentu związanego z zanieczyszczeniem morza powinno zostać przeprowadzone dochodzenie. Dochodzenia w sprawie wypadków wykonują odpowiednio wykwalifikowani kontrolerzy, kompetentni w sprawach dotyczących katastrof morskich. Państwo bandery powinno być przygotowane do zapewnienia w tym celu wykwalifikowanych kontrolerów, niezależnie od miejsca, w którym nastąpił wypadek lub incydent.
39. Państwo bandery powinno zagwarantować, aby poszczególni kontrolerzy posiadali praktyczną znajomość i doświadczenie w dziedzinach, w których pełnią swoje obowiązki. Ponadto w celu wsparcia poszczególnych kontrolerów w wykonywaniu obowiązków stanowiących ich normalny zakres pracy państwo bandery powinno zagwarantować w razie potrzeby stały dostęp do ekspertów w następujących dziedzinach:
- 1) nawigacja i przepisy dotyczące zderzeń na morzu;
 - 2) przepisy państwa bandery dotyczące świadectw kompetencji;
 - 3) przyczyny zanieczyszczenia morza;
 - 4) techniki prowadzenia przesłuchań;
 - 5) zbieranie dowodów oraz
 - 6) ocena wpływu czynnika ludzkiego.

40. Należy przeprowadzić dochodzenie, a jego wyniki podać do wiadomości publicznej w przypadku wypadków podczas pracy lub wypadków dotyczących statku państwa bandery, w których doszło do uszkodzenia ciała powodującego trzydniową lub dłuższą niezdolność do pracy osoby zranionej albo do utraty życia.
41. W przypadku wypadków statków należy przeprowadzić dochodzenie i powiadomić o ich skutkach zgodnie ze stosownymi konwencjami IMO oraz wytycznymi opracowanymi przez IMO⁷. Sprawozdanie z dochodzenia należy przekazać IMO wraz z uwagami państwa bandery zgodnie z wytycznymi, o których mowa powyżej.

Ocena i przegląd

42. Państwa bandery powinny dokonywać okresowej oceny wyników swoich działań w zakresie wdrażania procesów administracyjnych, procedur i zasobów koniecznych do spełnienia przez nie zobowiązań wynikających z konwencji, których są stronami.
43. Środki do oceny wyników działań państw bandery mogą obejmować, między innymi, odsetek statków zatrzymanych przez kontrolę państwa portu, wyniki inspekcji wykonywanych przez państwo bandery, statystyki wypadków, procesy informacyjne i komunikacyjne, roczne statystyki strat (z wyłączeniem całkowitych strat konstruktywnych (CTL)) oraz pozostałe właściwe wskaźniki wyników działania w celu ustalenia czy personel, zasoby i procedury administracyjne są wystarczające do spełnienia zobowiązań państwa bandery.
44. Środki mogą obejmować regularny przegląd:
 - 1) strat floty i współczynników wypadków, w celu określenia tendencji w wybranych okresach;
 - 2) liczby potwierdzonych przypadków zatrzymania statków w stosunku do wielkości floty;
 - 3) liczby potwierdzonych przypadków niekompetencji lub wykroczeń popełnionych przez osoby posiadające świadectwa lub poświadczenia wydane przez władze państwa bandery;
 - 4) odpowiedzi na sprawozdania z niezgodności przedstawione przez państwa portu oraz na ich interwencje;
 - 5) dochodzeń w sprawie poważnych katastrof morskich oraz wyciągniętych z nich doświadczeń;
 - 6) przyznanym zasobów finansowych, technicznych i innych;
 - 7) wyników inspekcji, przeglądów i kontroli statków wchodzących w skład floty;
 - 8) dochodzeń w sprawie wypadków przy pracy;

⁷ Patrz Kodeks postępowania przy badaniu katastrof i wypadków morskich przyjęty przez Organizację rezolucją A.849(20) zmienioną rezolucją A.884(21).

- 9) liczby incydentów i naruszeń postanowień MARPOL 73/78, w brzmieniu poprawionym oraz
- 10) liczby zawieszeń lub cofnięć świadectw, poświadczeń, zezwoleń itp.

ZAŁĄCZNIK II

MINIMALNE KRYTERIA DLA INSPEKTORÓW PAŃSTWA BANDERY

(o których mowa w art. 8)

1. Inspektorzy muszą posiadać uprawnienia do przeprowadzania przeglądów, o których mowa w niniejszej dyrektywie, wystawione przez właściwe władze Państwa Członkowskiego.
2. Inspektorzy muszą posiadać stosowną wiedzę teoretyczną oraz doświadczenie praktyczne w zakresie statków, ich działania oraz przepisów określonych w odnośnych wymaganiach krajowych i międzynarodowych. Tę wiedzę i doświadczenie muszą potwierdzać odbyte udokumentowane programy szkoleniowe.
3. Inspektorzy muszą posiadać co najmniej:
 - 1) stosowne kwalifikacje uzyskane w instytucji morskiej lub żeglugowej oraz stosowne doświadczenie w pracy na morzu w charakterze dyplomowanego oficera posiadającego obecnie lub w przeszłości ważne świadectwo kompetencji STCW II/2 lub III/2 lub
 - 2) zdać egzamin na inżyniera budowy okrętów, inżyniera mechanika lub inżyniera w dziedzinie związanej z żeglugą morską uznany przez właściwe władze oraz przepracować na tym stanowisku co najmniej pięć lat lub
 - 3) posiadać dyplom ukończenia uniwersytetu lub równoważnej szkoły wyższej i odbyć kurs inspektorów w stosownej instytucji szkoleniowej oraz przepracować w charakterze stażysty co najmniej dwa lata we właściwych władzach Państwa Członkowskiego na stanowisku inspektora państwa bandery.
4. Inspektorzy posiadający kwalifikacje określone w ust. 3 pkt 1 powinni posiadać co najmniej pięcioletnie doświadczenie w pracy na morzu w charakterze, odpowiednio, oficera pokładowego lub oficera mechanika.
5. Inspektorzy posiadający kwalifikacje określone w ust. 3 pkt 1 i 2 powinni posiadać znajomość statków i ich działania aktualizowaną od czasu uzyskania przez nich świadectwa kompetencji lub kwalifikacji.
6. Inspektorzy posiadający kwalifikacje określone w ust. 3 pkt 3 muszą posiadać wiedzę i umiejętności odpowiadające wymaganiom dla inspektorów określonym w ust. 3 pkt 1 i 2.
7. Inspektorzy muszą posiadać umiejętność pisemnego i ustnego porozumiewania się z marynarzami w języku powszechnie używanym na morzu.
8. Inspektorzy nie mogą być handlowo zainteresowani kontrolowanym statkiem i nie mogą podejmować prac na zlecenie organizacji pozarządowych, które wykonują regulaminowe lub klasyfikacyjne przeglądy statków oraz wystawiają im świadectwa, ani być przez niezatrudnieni.

9. Inspektorzy, którzy nie spełniają powyższych kryteriów, mogą pełnić swoją funkcję, jeśli w dniu przyjęcia niniejszej dyrektywy byli zatrudnieni przez właściwe władze i wykonywali na ich polecenie regulaminowe przeglądy lub inspekcje służb ochrony portu.

ZAŁĄCZNIK III

WYTYCZNE W SPRAWIE DZIAŁAŃ PODEJMOWANYCH PO ZATRZYMANIU STATKU PRZEZ PAŃSTWO PORTU

(o których mowa w art. 6)

1. ZATRZYMANIE PRZEZ PAŃSTWO PORTU

1. W przypadku powiadomienia właściwych władz Państwa Członkowskiego (zwanego dalej państwem bandery) o zatrzymaniu statku uprawnionego do pływania pod jego banderą przez państwo portu, właściwe władze powinny dopilnować podjęcia stosownych środków korygujących w celu dostosowania tego statku do właściwych przepisów i konwencji międzynarodowych. Takie środki powinny obejmować następujące działania.

2. NATYCHMIASTOWE DZIAŁANIA

1. Niezwłocznie po powiadomieniu państwa bandery o zatrzymaniu statku powinno ono skontaktować się z towarzystwem żeglugowym (towarzystwem żeglugowym dla celów ISM) oraz państwem portu w celu ustalenia, na ile jest to możliwe, szczegółowych okoliczności zatrzymania.
2. Na podstawie uzyskanych informacji państwo bandery powinno rozważyć, jakie natychmiastowe działania są konieczne dla dostosowania statku do przepisów. Państwo bandery może uznać, że niektóre niedociągnięcia można łatwo naprawić, co może potwierdzić państwo portu (np. tratwy ratunkowe wymagające naprawy). W takich przypadkach państwo bandery powinno uzyskać potwierdzenie państwa portu, że niedociągnięcia zostały naprawione.
3. W przypadku poważniejszych niedociągnięć, w szczególności konstrukcyjnych i innych objętych świadectwami wystawionymi przez uznaną organizację (UO) w imieniu państwa bandery, państwo to powinno zlecić wykonanie inspekcji przez jednego z jej inspektorów lub powołać inspektora z UO w celu wykonania inspekcji w jego imieniu. Początkowo inspekcja powinna skoncentrować się na dziedzinach, w których państwo portu wykryło niedociągnięcia. Jeśli państwo bandery lub inspektor UO uzna to za stosowne, inspekcję można rozszerzyć do pełnego ponownego przeglądu tych dziedzin, które są objęte odpowiednimi świadectwami ustawowymi.
4. W przypadku gdy UO wykonała inspekcje opisaną w pkt. 2.3 powyżej, jej inspektor powinien powiadomić państwo bandery o podjętych działaniach oraz stanie statku stwierdzonym podczas inspekcji, tak by państwo bandery mogło ustalić czy i jakie dalsze działania są potrzebne.
5. Jeżeli inspekcja dokonywana przez państwo portu także została zawieszona zgodnie z [art. 9 ust. 4 dyrektywy 95/21/WE lub art. 13 ust. 5 dyrektywy.../.../WE (w sprawie

kontroli państwa portu)], państwo bandery powinno zorganizować ponowny przegląd statku w zakresie świadectw dotyczących dziedzin, w których państwo portu stwierdziło niedociągnięcia oraz wszystkich innych obszarów, w których wykryto niedociągnięcia. Państwo bandery powinno wykonać przegląd samodzielnie lub zażądać pełnego sprawozdania od inspektora z UO oraz, jeśli jest to stosowne, potwierdzenia, że przegląd zakończył się powodzeniem i naprawiono wszystkie niedociągnięcia. Jeśli państwo bandery jest zadowolone z wyników inspekcji powinno potwierdzić państwu portu, że statek spełnia wymagania odnośnych przepisów i konwencji międzynarodowych.

6. W przypadkach najpoważniejszych niezgodności z przepisami i konwencjami międzynarodowymi państwo bandery nie powinno nigdy korzystać z usług inspektora z UO, lecz wysyłać własnego inspektora celem przeprowadzenia lub nadzorowania inspekcji i przeglądów wspomnianych w ust. 2.3 - 2.5.
7. O ile nie ma zastosowania pkt 2.10, państwo bandery żąda od towarzystwa żeglugowego podjęcia działań korygujących w celu dostosowania statku do stosownych przepisów i konwencji międzynarodowych przed zezwoleniem na jego wypłynięcie z portu, w którym został zatrzymany (oprócz działań korygujących wymaganych przez państwo portu). W przypadku niepodjęcia takich działań korygujących, należy cofnąć stosowne świadectwa.
8. Państwo bandery powinno rozważyć zakres, w jakim niedociągnięcia stwierdzone przez państwo portu i potwierdzone przez inspekcję/przegląd wykonany przez państwo bandery wskazują na niedoskonałość systemu zarządzania bezpieczeństwem statku i towarzystwa żeglugowego. W razie potrzeby państwo bandery powinno zorganizować ponowny audyt statku i/lub towarzystwa żeglugowego oraz z porozumieniem w państwem portu rozważyć, czy ten ponowny audyt powinien odbyć się przed wydaniem statkowi zezwolenia na opuszczenie portu zatrzymania.
9. W każdym przypadku państwo bandery powinno działać wspólnie z państwem portu na rzecz zapewnienia naprawy wszystkich wykrytych niedociągnięć oraz tak szybko jak jest to możliwe odpowiadać na prośby o wyjaśnienie składane przez państwo portu.
10. Jeżeli niezgodności nie można naprawić w porcie zatrzymania, a państwo portu, zgodnie z [art. 11 ust. 1 dyrektywy 95/21/WE lub art. 15 ust. 1 (dyrektywy .../.../WE w sprawie kontroli państwa portu)], zezwala statkowi na odpłynięcie do stoczni remontowej, państwo bandery powinno współpracować z państwem portu w zakresie ustalenia warunków wykonania takiego rejsu oraz potwierdzić te warunki na piśmie.
11. Jeżeli statek nie spełnia warunków określonych w ust. 2 pkt 10 lub nie zgłosi się w uzgodnionej stoczni remontowej, państwo bandery powinno niezwłocznie zażądać wyjaśnień od towarzystwa żeglugowego oraz rozważyć cofnięcie świadectw statku. Ponadto państwo bandery powinno przeprowadzić dodatkowy przegląd przy pierwszej nadarzającej się sposobności.

12. Jeżeli na podstawie dostępnych informacji państwo bandery uzna, że zatrzymanie było nieuzasadnione, powinno powiadomić o swoich wątpliwościach państwo portu i wspólnie z towarzystwem żeglugowym rozważyć zastosowanie procedury odwoławczej obowiązującej w państwie portu.

3. DALSZE DZIAŁANIA

1. Zależnie od wagi wykrytych niedociągnięć i podjętych w następstwie natychmiastowych działań państwo bandery powinno oprócz tego rozważyć przeprowadzenie dodatkowego przeglądu statku po zwolnieniu go z portu zatrzymania. Ten dodatkowy przegląd powinien obejmować ocenę skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem. Orientacyjnie dodatkowy przegląd statku powinien zostać wykonany przez państwo bandery w ciągu [6] tygodni od powiadomienia go o zatrzymaniu. Dodatkowy przegląd powinien odbyć się na koszt towarzystwa żeglugowego. Jeżeli państwo bandery ma wykonać obowiązkowy przegląd statku w ciągu [3] miesięcy, może rozważyć odroczenie przeglądu dodatkowego do tego terminu.
2. Ponadto państwo bandery powinno rozważyć, czy nie należy przeprowadzić ponownie audytu towarzystwa żeglugowego związanego ze sprawą. Państwo bandery powinno również przejrzeć historię inspekcji innych statków tego towarzystwa żeglugowego w celu sprawdzenia, czy cała flota danej firmy posiada podobne usterki.
3. Jeżeli w poprzednich 2 latach statek został zatrzymany z uzasadnionych przyczyn więcej niż raz, działania po zatrzymaniu powinny być wykonane szybciej, a w każdym przypadku dodatkowy przegląd przeprowadzany przez państwo bandery powinien nastąpić w ciągu [4] tygodni od powiadomienia tego państwa o zatrzymaniu.
4. Jeżeli w wyniku zatrzymania statek otrzymuje zakaz wstępu zgodnie z [art. 7b dyrektywy 95/21/WE lub art. 10 dyrektywy .../.../WE (w sprawie kontroli państwa portu)], państwo bandery musi przeprowadzić dodatkowy przegląd oraz podjąć wszelkie kroki w celu zagwarantowania, że towarzystwo żeglugowe dostosuje statek do wszystkich odnośnych konwencji i przepisów. Państwo bandery wystawia towarzystwu żeglugowemu stosowne poświadczenie, jeśli jest zadowolone z podjętych działań.
5. W każdym przypadku państwo bandery powinno rozważyć, jakie czynności prawne, łącznie z grzywnami, należy podjąć wobec towarzystwa żeglugowego. W przypadku statku, który uporczywie nie spełnia wymagań stosownych przepisów i konwencji międzynarodowych, państwo bandery powinno rozważyć nałożenie dodatkowych sankcji, łącznie z usunięciem statku z rejestru tego państwa.
6. Po wykonaniu wszystkich środków korygujących mających na celu dostosowanie statku do odnośnych przepisów i konwencji międzynarodowych, państwo bandery powinno przesłać IMO sprawozdanie zgodne z postanowieniami SOLAS 74 w brzmieniu poprawionym, rozdział I, paragraf 19(d) oraz ust. 5 pkt 2 rezolucji IMO A.787 (19) w brzmieniu poprawionym.

4. DODATKOWY PRZEGLĄD

1. Dodatkowy przegląd, o którym mowa powyżej powinien obejmować wystarczająco wnikliwe badanie niżej wymienionych dziedzin mające na celu udowodnienie kontrolerowi państw bandery, że statek, jego wyposażenie i załoga spełniają obowiązujące ich standardy i konwencje międzynarodowe:
 - Świadczenia i dokumenty
 - Budowa i wyposażenie kadłuba
 - Warunki przydzielania linii ładunkowych
 - Podstawowe maszyny i układy
 - Czystość przestrzeni maszynowych
 - Sprzęt ratunkowy
 - Ochrona przeciwpożarowa
 - Sprzęt nawigacyjny
 - Obsługa ładunków i sprzęt
 - Sprzęt radiowy
 - Sprzęt elektryczny
 - Zapobieganie zanieczyszczeniom
 - Warunki życia i pracy
 - Załoga
 - Certyfikacja załogi
 - Bezpieczeństwo pasażerów
 - Wymagania robocze w zakresie komunikacji z załogą, ćwiczeń, szkoleń, prac na mostku kapitańskim i w maszynowni oraz bezpieczeństwa.
2. Ponadto, przegląd powinien obejmować także, między innymi, odnośne elementy inspekcji rozszerzonej określonej w [części C załącznika V do dyrektywy Rady 95/21/WE lub części C załącznika VIII do dyrektywy .../.../WE (w sprawie kontroli państwa portu)]. Inspektorzy państwa bandery nie powinni powstrzymywać się od prowadzenia, tam gdzie uznają to za konieczne, testów działania takich elementów

jak jednostki ratownicze i urządzenia do ich wodowania, maszyny główne i pomocnicze, pokrywy włazów, główny system zasilania i instalacja zęzowa.

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. TYTUŁ WNIOSKU:

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przestrzegania zobowiązań państw bandery.

2. STRUKTURA ABM/ABB (ZARZĄDZANIE/USTALANIE BUDŻETU OPARTE NA DZIAŁANIACH)

Dziedzina polityki: Energia i transport

Działalności: Transport Morski i Rzeczny, intermodalność.

3. POZYCJE W BUDŻECIE

3.1. **Pozyccje w budżecie (pozyccje operacyjne i powiązane pozyccje pomocy technicznej i administracyjnej (dawnej pozyccje B..A)), wraz z treścią: nie dotyczy**

3.2. **Czas trwania działania i wpływu finansowego: nie dotyczy**

3.3. **Informacje budżetowe (w razie potrzeby należy dodać rubryki): nie dotyczy**

Pozycja w budżecie	Rodzaj wydatków		Nowe	Wkład EFTA	Wkład krajów ubiegających się o członkostwo	Dział w perspektywie finansowej
	Obowiązkowe/nieobowiązkowe	Zróżnicowane ¹ / niezróżnicowane ²	TAK/NIE	TAK/NIE	TAK/NIE	Nr [...]
	Obowiązkowe/nieobowiązkowe	Zróżnicowane/ niezróżnicowane	TAK/NIE	TAK/NIE	TAK/NIE	Nr [...]

¹ Środki zróżnicowane.

² Środki niezróżnicowane

4. ZESTAWIENIE ZASOBÓW

4.1. Zasoby finansowe

4.1.1. Zestawienie środków na zobowiązania (CA) i środków na płatności (PA)

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj wydatków	Sekcja nr		Rok n	n +1	n + 2	n +3	n +4	n+5 i później	Razem
-----------------	-----------	--	-------	------	-------	------	------	---------------	-------

Wydatki operacyjne³

Środki na zobowiązania (CA)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	zero
Środki na płatności (PA)		b	0	0	0	0	0	0	zero

Wydatki administracyjne w ramach kwoty referencyjnej⁴

Pomoc techniczna i administracyjna (NDA)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	zero
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	------

KWOTA REFERENCYJNA OGÓLEM

Środki na zobowiązania		a+c	0	0	0	0	0	0	Nie dotyczy
Środki na płatności		b+c	0	0	0	0	0	0	Nie dotyczy

Wydatki administracyjne niewzględzone w kwocie referencyjnej⁵

Wydatki na zasoby ludzkie i powiązane wydatki (NDA)	8.2.5	d	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Wydatki administracyjne, inne niż koszty zasobów ludzkich i powiązane koszty, niewzględzone w kwocie referencyjnej (NDA)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

³ Wydatki nie wchodzące w zakres rozdziału xx 01 w tytule xx.

⁴ Wydatki w ramach art. xx 01 04 w tytule xx.

⁵ Wydatki w ramach rozdziału xx 01 z wyłączeniem artykułu xx 01 04 lub xx 01 05.

Indykatywne koszty finansowe interwencji ogółem

OGÓLEM CA w tym koszty zasobów ludzkich	a+c +d+ e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
OGÓLEM PA w tym koszty zasobów ludzkich	b+c +d+ e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

Szczegółowe informacje dotyczące współfinansowania

Wniosek legislacyjny nie przewiduje współfinansowania ze strony Państw Członkowskich

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Organ współfinansujący		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 i później	Razem
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
OGÓLEM CA w tym współfinansowanie	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Zgodność z programowaniem finansowym

- Wniosek jest zgodny z istniejącym programowaniem finansowym.
- Wniosek wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w perspektywie finansowej.
- Wniosek może wymagać zastosowania postanowień porozumienia międzyinstytucjonalnego⁶ (tzn. instrumentu elastyczności lub zmiany perspektywy finansowej).

4.1.3. Wpływ finansowy na dochody

- Wniosek nie ma wpływu finansowego na dochody
- Wniosek ma następujący wpływ finansowy na dochody:

Uwaga: wszelkie informacje i uwagi dotyczące metody obliczania wpływu na dochody należy zamieścić w odrębnym załączniku.

⁶ Patrz pkt 19 i 24 porozumienia międzyinstytucjonalnego.

mln EUR (do 1 miejsca po przecinku)

Pozycja w budżecie		Dochody	Przed rozpoczęciem działania [rok n-1]	Sytuacja po zakończeniu działania						
				[Rok n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷	
		a) Dochody w wartościach bezwzględnych		0	0	0	0	0	0	0
		b) Zmiana dochodów	Δ	0	0	0	0	0	0	0

4.1.4. Zasoby ludzkie w przeliczeniu na pełne etaty (w tym urzędnicy, pracownicy czasowi i personel zewnętrzny) – szczegółowe informacje w pkt 8.2.1.

(zarządzanie przez istniejący personel)

Wymagania na dany rok	Rok n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 i później
Zasoby ludzkie ogółem	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

5. OPIS I CELE

5.1. Potrzeba, która ma zostać zaspokojona w perspektywie krótko- lub długoterminowej

Rezolucja A. 847 (20) IMO ma na celu wspieranie skutecznego wprowadzania obowiązków, które należą do państw bandery na mocy międzynarodowych konwencji i pomaganie państwom w stosowaniu tych konwencji. Jednakże ze względu na to, iż Rezolucja ta nie jest szczegółowa, IMO zobowiązała się do zapisania jej w formie kodeksu dla państw, które działają jako państwa bandery, państwa przybrzeżne i państwa portu.

Kodeks IMO, wyposażony w porównanie schematów audytu państw bandery, będzie formalnie przyjęty podczas następnego walnego zgromadzenia IMO w listopadzie 2005 r. Kodeks i schemat audytu są owocem refleksji rozpoczętej przez wysokiej klasy ekspertów IMO, dotyczącej potrzeby przewidzenia rozwiązań, które będą mogły być wprowadzone przez państwa będące stronami międzynarodowych konwencji morskich.

⁷ W razie potrzeby, tzn. gdy czas trwania działania przekracza 6 lat, należy wprowadzić dodatkowe kolumny.

Zaproponowane działanie ma na celu wyposażenie Wspólnoty Europejskiej w nowy akt legislacyjny na mocy którego kodeks i schemat audytu będą obowiązkowe w celu zharmonizowania metod wprowadzania konwencji w Państwach Członkowskich.

5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Wspólnoty i spójność wniosku z innymi instrumentami finansowymi oraz możliwa synergia.

Wniosek ta jest brakującym ogniwem w stosunku do innych instrumentów prawnych w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego.

Co więcej, wniosek wpisuje się w wyrażoną przez Państwa Członkowskie podczas Rady Europejskiej w Kopenhadze w grudniu 2002 r. wolę ustanowienia systemu kontroli wspólnotowej obowiązków wynikających z międzynarodowych instrumentów, których są stronami, szczególnie przez przeniesienie do prawa wspólnotowego Kodeksu wykonywania obowiązków państw bandery i schematu audytu.

Na koniec, zaproponowane działanie ma na celu wzmocnienie zapobiegania w dziedzinie naruszania stanu środowiska. Całość elementów umacnia pozycję Unii Europejskiej na arenie międzynarodowej.

5.3. Cele, spodziewane wyniki oraz wskaźniki związane z wnioskiem w kontekście ABM (zarządzania opartego na zadaniach).

Tabela poniżej zawiera cele wniosku:

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">– Wzmocnić bezpieczeństwo na morzu, ochronę ludzi pracujących na morzu i środowiska naturalnego– Promować bandery wysokiej jakości– Zachęcać PC do ratyfikowania międzynarodowych konwencji– Stworzyć wydajną administrację morską wysokiej jakości– Przewidzieć skuteczny system audytu państw bandery |
|---|

5.4. Metoda realizacji (indykatoryjna)

Zarządzanie scentralizowane

bezpośrednio przez Komisję

pośrednio przez:

agencje wykonawcze

ustanowione przez Wspólnotę organy określone w art. 185 rozporządzenia finansowego

krajowe organy sektora publicznego/organy pełniące misję służby publicznej.

- Zarządzanie dzielone lub zdecentralizowane**
- z Państwami Członkowskimi
- z państwami trzecimi
- Zarządzanie wspólne z organizacjami międzynarodowymi (należy wyszczególnić)**

Uwagi:

6. MONITOROWANIE I OCENA

Projekt dyrektywy zawiera przepis zobowiązujący Państwa Członkowskie do powiadamiania Komisji o krajowych środkach wykonawczych (MNE), które mają być przyjęte w celu przeniesienia dyrektywy do prawa krajowego.

Brak powiadomienia MNE (oraz powiadomienie częściowe) wywołuje automatycznie rozpoczęcie procedury wykroczenia zgodnie z artykułem 226 Traktatu.

Kontrola działalności organów prowadzących śledztwo i administracji morskiej Państw Członkowskich przez Agencję Bezpieczeństwa na Morzu.

6.1. Ocena

6.1.1. Ocena ex-ante

Włączenie kodeksu do prawa wspólnotowego nie stanowi dodatkowego wydatku budżetowego dla Państw Członkowskich.

Kodeks już częściowo wszedł w życie w Państwach Członkowskich w dziedzinie inspekcji i certyfikacji na mocy dyrektywy 94/57/WE. Konwencje, o których mowa, są prawie całkowicie ratyfikowane przez Państwa Członkowskie i weszły w życie.

Jednak wprowadzenie transportu o wysokiej jakości (norma ISO9001/2000) pociąga za sobą koszty inwestycyjne i koszty działania dla administracji morskich. Koszty te będą miały swój wpływ na przemysł morski, na środowisko i na zatrudnienie.

Administracje morskie

Trzy Państwa Członkowskie, Dania, Luksemburg i Zjednoczone Królestwo wprowadziły już tę normę. Koszty umieszczone w ocenie wpływu na podstawie informacji przekazanych przez te Państwa Członkowskie nie mogą być łatwo porównane, ale dostarczają wskazówek co do rzędu wielkości.

Negatywny wpływ: Duże koszty inwestycyjne na rozpoczęcie działania i na wprowadzenie systemu muszą być przewidziane przez niektóre Państwa Członkowskie. Z drugiej strony Państwa Członkowskie, które ratyfikowały prawie

wszystkie konwencje, o których mowa we wniosku i wprowadziły instrumenty kontroli ich wprowadzania, będą ponosiły nieduże koszty dodatkowe związane z działaniem.

Pozytywny wpływ: niski koszt funkcjonowania, szybka opłacalność inwestycji, lepsze osiągnięcia państw bandery, publikacja osiągnięć, racjonalizacja kontroli i wydatków budżetowych, lepsze planowanie działań, oszczędność czasu, poprawa wizerunku administracji bandery, wzmocnienie powiązania z innymi aspektami polityki bezpieczeństwa morskiego.

6.1.2. *Działania podjęte w wyniku oceny pośredniej/ex-post (wnioski wyciągnięte z podobnych doświadczeń w przeszłości)*

Nie dotyczy

6.1.3. *Warunki i częstotliwość przyszłych ocen.*

Nie dotyczy

7. **ŚRODKI ZWALCZANIA NADUŻYĆ FINANSOWYCH**

Nie dotyczy

8. SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE DOTYCZĄCE ZASOBÓW

8.1. Cele wniosku z uwzględnieniem ich kosztu finansowego: nie dotyczy

Środki na zobowiązania w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

(Należy wskazać cele, działania i realizacje)	Rodzaj realizacji	Średni koszt	Rok n		Rok n+1		Rok n+2		Rok n+3		Rok n+4		Rok n+5 i później		RAZEM	
			Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity
CEL OPERACYJNY nr 1 ⁸ ...																
Działanie 1.....																
- Realizacja 1																
- Realizacja 2																
Działanie 2.....																
- Realizacja 1																
Suma cząstkowa Cel 1																

⁸ Zgodnie z opisem w pkt 5.3.

CEL OPERACYJNY Nr 2...																
Działanie 1.....																
- Realizacja 1																
Suma częściowa Cel 2																
CEL OPERACYJNY Nr n																
Suma częściowa Cel n																
KOSZT OGÓLEM																

8.2. Wydatki administracyjne

8.2.1.. Liczba i rodzaj pracowników

Rodzaj stanowiska		Personel, któremu powierzono zarządzanie działaniem przy użyciu istniejących i/lub dodatkowych zasobów (liczba stanowisk/pelnych etatów)					
		Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5
Urzędnicy lub pracownicy czasowi ⁹ (06 01 01)	A*/AD	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Pracownicy finansowani ¹⁰ w ramach art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Inni pracownicy ¹¹ finansowani w ramach art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
OGÓLEM		0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

8.2.2. Opis zadań związanych z działaniem

Zadania związane z kontrolą wprowadzenia dyrektywy przez Państwa Członkowskie; ewentualne zadania związane z koordynacją z Agencją Bezpieczeństwa na Morzu i kontrolą prac organów międzynarodowych w tej kwestii.

8.2.3. Źródła zasobów ludzkich (stosunek pracy)

- Stanowiska obecnie przypisane do zarządzania programem, które zostaną utrzymane lub przekształcone.
- Stanowiska wstępnie przyznane w ramach rocznej strategii politycznej/wstępnego projektu budżetu (APS/PDB) na rok n
- Stanowiska, o które zostanie złożony wniosek w ramach następnej procedury APS/PDB
- Przesunięcia w ramach istniejącej kadry kierowniczej (przesunięcia wewnętrzne)
- Stanowiska wymagane na rok n, które nie zostały przewidziane w APS/PDB w danym roku

⁹ Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

¹⁰ Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

¹¹ Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

8.2.4. *Inne wydatki administracyjne uwzględnione w kwocie referencyjnej (XX 01 04/05 – Wydatki na administrację i zarządzanie)*

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Pozycja w budżecie (numer i treść)	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i później	RAZEM
1. Pomoc techniczna i administracyjna (w tym powiązane koszty personelu)							0
Agencje wykonawcze ¹²							0
Inna pomoc techniczna i administracyjna							0
Wewnętrzna							0
Zewnętrzna							0
Pomoc techniczna i administracyjna ogółem							0

8.2.5. *Koszt finansowy zasobów ludzkich i powiązane koszty niewwzględnione w kwocie referencyjnej*

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj zasobów ludzkich	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i później
Urzędnicy i pracownicy czasowi (06 01 01)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054
Pracownicy finansowani w ramach art. XX 01 02 (personel pomocniczy, oddelegowani eksperci krajowi (END), personel kontraktowy, itp.) (należy określić pozycję w budżecie)	0	0	0	0	0	0
Koszt zasobów ludzkich i koszty powiązane (niewwzględnione w kwocie referencyjnej) ogółem	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054

Kalkulacja – **Urzędnicy i pracownicy czasowi**

$(0.5 \times 108\,000 \text{ €} = 54\,000 \text{ €})$

Kalkulacja – **pracownicy finansowani w ramach art. XX 01 02**

Zero

¹² Należy odnieść się do oceny skutków finansowych regulacji dla danej agencji wykonawczej/danych agencji wykonawczych.

8.2.6. *Inne wydatki administracyjne niewzględnione w kwocie referencyjnej*

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i później	RAZEM
XX 01 02 11 01 – podróże służbowe	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – spotkania i konferencje	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – komitety ¹³	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – badania i konsultacje	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – systemy informatyczne	0	0	0	0	0	0	0
2. Inne wydatki na zarządzanie ogółem (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Inne wydatki o charakterze administracyjnym (należy wskazać jakie, odnosząc się do pozycji w budżecie)	0	0	0	0	0	0	0
Ogółem wydatki administracyjne inne niż wydatki na zasoby ludzkie i powiązane koszty (niewzględnione w kwocie referencyjnej)	0	0	0	0	0	0	0

* bez wpływu na aktualny budżet na podróże służbowe

Kalkulacja – *inne wydatki administracyjne niewzględnione w kwocie referencyjnej*

Nie dotyczy

¹³ Należy określić rodzaj komitetu oraz grupę, do której należy.