



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 23.11.2005  
KOM(2005) 587 wersja ostateczna

2005/0237 (COD)

Wniosek

**DYREKTYWA .../.../WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**z dnia [...] r.**

**w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i  
przeглядów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich**

(nowelizacja)  
(przedstawiony przez Komisję)

{SEC(2005) 1498}

## UZASADNIENIE

### 1) KONTEKST WNIOSKU

#### • Podstawa i cele wniosku

Konieczność odpowiedniego traktowania organów, które prowadzą inspekcje statków i wydają im świadectwa, znanych ogólnie jako „towarzystwa klasyfikacyjne”, była przedmiotem stałej troski legislatora wspólnotowego.

Już w swym komunikacie „Erika I” Komisja wyrażała poważne wątpliwości, czy „system klasyfikacji jako całość” czyni „wystarczająco dużo wysiłków, aby osiągnąć pożądany stopień jakości”. Nie wystarczy już zadowalać się istniejącym systemem: należy cały czas go poprawiać, aby odróżnić złych operatorów od dobrych, w sposób proporcjonalny, ale skuteczny korygować braki w systemie i bez wahania wykluczyć z niego tych, którzy nie przestrzegają ustalonych norm.

- Tak właśnie Rada w swych konkluzjach z 13 grudnia 2002 r. podkreślała rolę Komisji w procedurze zatwierdzania i kontroli towarzystw klasyfikacyjnych.
- Z kolei Parlament Europejski w swej uchwale na temat wzmocnienia bezpieczeństwa morskiego [2003/2235(INI)] zwrócił się do Komisji o wykonanie skutecznej kontroli i audytu towarzystw klasyfikacyjnych, ich filii i przedsiębiorstw uczestniczących, wprowadzając sankcje za nieprzestrzeganie obowiązków. W swej uchwale przyjętej po zatonięciu tankowca Prestige [2003/2066 (INI)] potwierdził on konieczność wprowadzenia na poziomie międzynarodowym i wspólnotowym mechanizmów wyczerpującej inspekcji technicznej, które pozwolą dysponować niezawodnymi informacjami o realnym stanie statków.

Odpowiadając na te obawy, niniejsza propozycja ma na celu zreformowanie aktualnego systemu zezwoleń wydawanych stowarzyszeniom klasyfikacyjnym przez Wspólnotę, wprowadzony dyrektywą 94/57/WE (Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 20), a w szczególności:

- (1) Wzmocnić systemy kontroli organów posiadających zezwolenie,
- (2) Ujednolicić obecny, podwójny system zezwoleń zwykłych i ograniczonych,
- (3) Uprościć i lepiej zorganizować kryteria wspólnotowych zezwoleń,
- (4) Zreformować system sankcji,
- (5) Wyjaśnić znaczenie lub ułatwić stosowanie niektórych przepisów dyrektywy.

Podczas czwartego uaktualniania dyrektywy należy skorzystać z technik przekształcania na rzecz przejrzystości i czytelności legislacji wspólnotowej. Poza tym, poza zaproponowanymi zmianami treści przekształcenie pozwoli uaktualnić motywy dyrektywy.

#### • Kontekst ogólny

Opracowywanie technicznych norm bezpieczeństwa w praktyce odbywa się poprzez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) za pomocą konwencji międzynarodowych

(wymagania „ustawowe”), oraz częściowo poprzez towarzystwa klasyfikacyjne za pomocą ich reguł i przepisów technicznych (przepisy dotyczące poszczególnych klas statków). Zakres wymienionych wymogów i regulaminów różni się w zależności od konwencji, jej przedmiotu lub typu statku.

Przepisy dotyczące poszczególnych klas statków dotyczą strukturalnych aspektów statku (takich jak wytrzymałość, stabilność i pływalność); maszyn (silnika, steru, itd.); urządzeń do zainstalowania na pokładzie; niektórych aspektów operacyjnych statku (np. sprzętu ratunkowego, wyposażenia poszczególnych statków towarowych takich jak zbiornikowce, chemikaliowce). Obserwujemy zwiększanie spójności przepisów technicznych najważniejszych towarzystw klasyfikacyjnych, która jednakże (zwłaszcza w dziedzinie sprzętu) niekoniecznie prowadzi do ich wzajemnego uznawania.

Jeśli chodzi o stosowanie konwencji międzynarodowych, państwo bandery jest odpowiedzialne za przeprowadzanie kontroli i wydawanie odpowiednich certyfikatów, jednakże może przekazać oba te zadania lub jedno z nich uznanemu towarzystwu klasyfikacyjnemu.

W celu otrzymania głównych międzynarodowych certyfikatów statek powinien przede wszystkim być skonstruowany i utrzymywany zgodnie z przepisami technicznymi towarzystwa klasyfikacyjnego. W związku z tym, towarzystwa klasyfikacyjne zatwierdzają plany i nadzorują konstrukcję. Kontrolują w pełni zarówno przedmiotowe przepisy jak i metodologię kontroli, które przeprowadzają w celu potwierdzenia zgodności nowego statku z przepisami. Jeśli, co często ma miejsce, zostały upoważnione przez państwo bandery, następnie wydają certyfikaty zgodności z konwencjami międzynarodowymi. Przez cały czas życia statku towarzystwo klasyfikacyjne wydaje te dwa rodzaje certyfikatów.

- Brak kontroli krzyżowych w systemie powoduje niskie prawdopodobieństwo, że przy wydawaniu certyfikatów międzynarodowych jakość certyfikatów dotyczących poszczególnych klas statków zostanie kiedykolwiek poddana w wątpliwość. Każdy popełniony błąd nieodzwrotnie przeniesie się dalej obejmując certyfikaty ustawowe. Najprawdopodobniej wpłynie on na dużą liczbę statków zanim zostanie wykryty.
- W praktyce wybór towarzystwa klasyfikacyjnego zależy od układu sił pomiędzy armatorami i stoczniami. Dużym armatorom zazwyczaj udaje się narzucić towarzystwa, które im odpowiadają natomiast inni muszą się zadowolić wyborem dokonany przez stocznię. Towarzystwa klasyfikacyjne skarżą się nawet publicznie, że poddawane są naciskom ze strony dużych stoczní, które dzięki znacznej wielkości produkcji mają wpływ na rynek i na wdrażanie przepisów technicznych. Po wyborze towarzystwa klasyfikacyjnego dla nowej konstrukcji statku, towarzystwo to z kolei podejmuje decyzje w sprawie urządzeń do zainstalowania na pokładzie statku gdyż znajduje się w pozycji siły w stosunku do dostawców tych urządzeń, którzy są zazwyczaj wykluczeni z negocjacji pomiędzy armatorem, stocznią i samym towarzystwem. Na koniec, po odebraniu statku przez armatora i przez cały czas życia statku, towarzystwo klasyfikacyjne wystawia rachunki armatorowi zarówno za działania dotyczące poszczególnych klas statków lub zadania ustawowe i w ten sposób armator staje się jedynym klientem.

Do wykonywania tych funkcji konieczna jest całkowita niezależność, stosowanie surowego kodeksu postępowania, szczególnie wysoki poziom kompetencji, wysoce specjalistyczna wiedza i ciągle doksztalcanie oraz bardzo rygorystyczne zarządzanie jakością.

- **Przepisy obowiązujące w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Wspólnota, nie mogąc wprowadzić systemu bardzo różniącego się od rozwiązań międzynarodowych, została postawiona przed koniecznością zaradzenia jego słabościom, zapewniając swobodne świadczenie usług inspekcji i certyfikacji bezpieczeństwa statków noszących banderę europejską na rynku wewnętrznym.

W ten sposób powstała dyrektywa 94/57/WE, która bez istotnej zmiany status quo opisanego powyżej, czuwała nad tym, aby wprowadzić jasne kryteria niezależności i umiejętności zawodowych jako warunku otrzymania wspólnotowej zgody.

Ten mechanizm działa dwutorowo: z jednej strony Państwa Członkowskie muszą upewnić się, że statki podnoszące ich banderę są zaprojektowane, skonstruowane i utrzymywane zgodnie z regulaminem organu, który dostał pozwolenie lub, wyjątkowo, na podstawie odpowiednich rozporządzeń krajowych; z drugiej strony obowiązki wynikające z międzynarodowych konwencji mogą być delegowane tylko do organów posiadających zezwolenie.

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

Umocnienie kontroli statków będzie miało bezpośredni wpływ na środowisko poprzez zmniejszenie ryzyka wypadków i w konsekwencji zanieczyszczenia, które te wypadki mogą powodować.

Ponadto, rozwiązanie to będzie miało pozytywne skutki ekonomiczne z powodu zmniejszenia ryzyka wypadków i zanieczyszczenia. Zmiany te mają także na celu stworzenie dla operatorów transportu morskiego środowiska konkurencyjnego i bardziej sprawiedliwego poprzez zmniejszenie nieuczciwej konkurencji statków posiadających mniej wymagające normy, które będą przedmiotem bardziej surowych sankcji i pozwolą korzystać operatorom statków dużej jakości z łagodniejszych kontroli.

## 2) KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I ANALIZA WPLYWU

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Stosowane metody konsultacji, główne sektory brane pod uwagę i ogólny profil respondentów

W lutym 2005 r. Komisja przystąpiła do konsultacji z przedstawicielami Państw Członkowskich i przemysłu morskiego na podstawie dokumentów roboczych swoich służb zawierających szczegółową listę pytań dotyczących różnych, branych pod uwagę kwestii. Zawierały one a) odróżnienie funkcji statutowych i klasyfikacyjnych, b) reformę ograniczonego zezwolenia, c) reformę systemu sankcji, d) reformę kryteriów zezwoleń i e) niektóre aspekty zastosowania dyrektywy.

Komisja ponadto zwróciła się do uczestników procesu konsultacji, o przedłożenie jej szczegółowych komentarzy na piśmie i utrzymywała następnie kontakty dwustronne szczególnie z przedstawicielami przemysłu morskiego i zatwierdzonych organów.

Badania zrealizowane przez Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu pozwoliły lepiej określić problem kumulacji funkcji i dostarczyły podstawowe dane konieczne do realizacji pogłębionych ocen wpływu.

#### Streszczenie otrzymanych odpowiedzi i sposób, w jaki zostały wzięte pod uwagę

Ewentualne oddzielenie funkcji spotkało się z silnym oporem, organy zatwierdzone oraz większość Państw Członkowskich preferowały częstsze zastosowanie audytów, głównie typu pionowego. Otrzymane opinie były wyraźnie sprzyjające względem reformy zezwolenia ograniczonego, aby ukrócić wynikające z niego problemy oraz niezdrowy wpływ na wydajność organów, których dotyczy. Jeśli chodzi o reformę kryteriów zezwolenia, była ona dobrze przyjęta, podobnie jak reforma systemu sankcji, szczególnie przez organy, które otrzymały pozwolenie i które niepokoiły się szczególnie jego proporcjonalnością. Wszystkie te elementy, zbiegające się zresztą z analizą wpływu prowadzoną przez Komisję, zostały wzięte pod uwagę we wniosku.

#### • **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy fachowej**

Nie zaistniała potrzeba skorzystania z pomocy ekspertów zewnętrznych.

#### • **Ocena wpływu**

Zebrane dane i szczegółowe konkluzje oceny wpływu znajdują się w dokumencie SEC../.. w załączniku, który podsumowany jest poniżej:

##### a)       Reforma systemu kontroli zatwierdzonych organów

Zezwolenie wspólnotowe dotychczas skupione było na kwestii standardów zawodowych i nie zajmowało się ryzykiem, do którego może prowadzić kumulacja funkcji przez zatwierdzone organy. Zostały przebadane dwa rodzaje rozwiązań:

- Wprowadzenie równoległych kontroli podczas inspekcji i wydawania świadectw, co pociąga za sobą oddzielenie funkcji statutowych i klasyfikacyjnych. Analiza prowadzona przez Komisję wskazała zalety tej formuły, ale napotkała na podstawową przeszkodę: rozwiązanie to może zostać zastosowane tylko w przypadku floty podnoszącej banderę wspólnotową.
- Odpowiednie wzmocnienie istniejących mechanizmów kontroli. Analiza wykazała, że może to poprawić jakość usług i skuteczność inspekcji dla całości zatwierdzonych organów niezależnie od bandery i przy niewielkim koszcie, który poniosą. Podczas konsultacji i dwustronnej wymiany prowadzonej przez Komisję zatwierdzone organy same zalecały wzmocnienie pionowych audytów.

##### b)       Reforma zezwolenia ograniczonego

Reforma ograniczonego zezwolenia poprzez rozszerzenia jego obowiązywania na całe terytorium Wspólnoty i zastąpienie aktualnych kryteriów ilościowych kryteriami jakościowymi oceniona została jako nie mająca wpływu ekonomicznego. Nie zmienia ona wcale sytuacji na rynku, ponieważ w aktualnym systemie ograniczone zatwierdzenie organu może w każdym momencie zostać rozszerzone na Państwa Członkowskie, które o to wniosą.

c) Kryteria zatwierdzenia

Uproszczenie i zaktualizowanie kryteriów zatwierdzenia, które nie pociągnie za sobą nowych obowiązków dla zatwierdzonych organów, nie ma z natury wpływu ekonomicznego, który można byłoby oszacować (oprócz zabronienia używania niewyłącznych inspektorów, czego wpływ jest jednak ograniczony i dotyczy całej floty klasyfikowanej przez zatwierdzone organy).

d) Reforma systemu sankcji: wprowadzenie sankcji finansowych.

Wiedząc, że chodzi tu o zmianę natury prawnej, nie można się spodziewać żadnego wpływu ekonomicznego tej reformy systemu sankcji.

e) Inne elementy reformy

Wiedząc, że chodzi tu o zmianę natury prawnej i mającej na celu przede wszystkim wyjaśnienie i/lub korektę zastosowania innych przepisów, nie można się spodziewać żadnego wpływu ekonomicznego nowych przepisów dotyczących struktury prawnej zatwierdzonych organów, prawa inspekcji Komisji i wykluczenia aspektów „bezpieczeństwa” z pola zastosowania dyrektywy.

Komisja przystąpiła do oceny wpływu wpisanej do Programu legislacyjnego i roboczego Komisji, z której raport jest dostępny na stronie

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/impact/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm).

### 3) ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

#### • Streszczenie proponowanych działań

a) Wzmocnienie systemów kontroli zatwierdzonych organów (artykuł 21)

Chodzi o wprowadzenie przez zatwierdzone organy wspólnej struktury oceny i certyfikacji jakości. Będzie ona musiała być niezależna i dysponować wszystkimi koniecznymi środkami potrzebnymi do pogłębionej i ciągłej pracy, mogącej zaproponować działania korygujące tak indywidualne, jak i zbiorowe w celu polepszenia jakości pracy zatwierdzonych organów. Co więcej, aby ten system mógł właściwie funkcjonować, proponuje się rozszerzyć współpracę między zatwierdzonymi organami w dziedzinie zgodności ich regulaminów technicznych, interpretacji konwencji międzynarodowych i jednolitego stosowania jednych jak i drugich; dostarczy to wspólnego punktu odniesienia dla oceny oraz instrumentów pozwalających na działania korygujące, o których była mowa wyżej, w celu wprowadzenia tego samego poziomu bezpieczeństwa we Wspólnocie. Co więcej, zgodność regulaminów technicznych będzie musiała rzeczywiście doprowadzić do wzajemnego uznawania świadectw klasy, w tym dotyczących wyposażenia morskiego, co zmniejszy wydatki, które ponoszą dostawcy i stocznie z powodu niepotrzebnego uzyskiwania świadectw od kilku towarzystw. Wreszcie, stymulowanie uczestnictwa Państw Członkowskich w opracowywaniu regulaminów (obecnie uczestnictwo w tym procesie jest nieobowiązkowe) oraz prac dotyczących współpracy technicznej (zgodność regulaminów, interpretacja konwencji międzynarodowych) okazuje się konieczne.

b) Reforma ograniczonego zatwierdzenia

Stwierdzono, że aktualny system, w którym zatwierdzenie podlega ograniczeniu w zależności od wielkości danego organizmu, utrudnia odnawianie jego floty i szkodzi tak jego osiągnięciom, jak i możliwości rozwoju i doskonalenia, co jest całkowicie niepożądane. Poza tym system ten może stracić rację bytu w wyniku rozszerzenia ograniczonego zatwierdzenia na kilka Państw Członkowskich, szczególnie jeśli dotyczy to ważnych flot.

Zaproponowana reforma ma na celu położyć kres tym problemom: zatwierdzenie wspólnotowe nie będzie już związane z wielkością danego organu, ale tylko i wyłącznie z jakością i osiągnięciami w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Równocześnie będzie można zapobiec temu, aby zatwierdzony organ, bez względu na wielkość, interweniował na rzecz Państw Członkowskich w dziedzinach bardzo wyspecjalizowanych (na przykład bardzo wyspecjalizowane statki, takie jak te przewożące produkty chemiczne, gazowe lub duże statki pasażerskie), dla których nie posiada on koniecznych kompetencji.

#### c) Reforma kryteriów zatwierdzenia

Podczas kolejnych reform opracowano i uaktualniono kryteria zatwierdzania organów klasyfikacyjnych, a na zatwierdzone organy zostały nałożone nowe obowiązki przejrzystości i współpracy.

Reformy te wytworzyły strukturę kryteriów w pewnym względzie nieuporządkowanych, sformułowanych mało precyzyjnie i pełnych niepotrzebnych przepisów. Zaproponowana reforma ma na celu uproszczenie tej struktury i poprawienie jej czytelności, dostosowanie kryteriów, które są trudne do zastosowania i wypełnienie luk:

- Wyraźne potwierdzenie konieczności ustalenia liczby inspektorów proporcjonalnej do wielkości klasyfikowanej floty – jednak bez określania progu dla wydania zezwolenia;
- Zaprzestanie korzystania z usług niewyłącznych inspektorów przez zatwierdzone organy, na co dyrektywa pozwala wciąż w przypadku zadań związanych z klasyfikacją. Ci inspektorzy o niestałym zatrudnieniu nie są niezawodnym środkiem do zapewnienia niezależności i jakości pracy pomimo wysiłków związanych z kształceniem i kontrolą zatwierdzonych organów. Z kolei posługiwanie się wyłącznymi inspektorami innych zatwierdzonych organów mimo, że czasami konieczne, aby odpowiedzieć na światowe potrzeby w każdej sytuacji, musi pozostać sytuacją wyjątkową.
- Wymaganie osobowości prawnej oraz certyfikacji rozliczeń zatwierdzonych organów. Certyfikacja rozliczeń jest konieczna, aby sprawdzić niezależność finansową zatwierdzonych organów oraz dla zreformowania systemu sankcji, o których mowa poniżej.

#### d) Reforma systemu sankcji

Skuteczne zastosowanie dyrektywy może być wykonane tylko poprzez współpracę i partnerstwo między zatwierdzonymi organami, władzami Państw Członkowskich i Komisją. Otóż polityka mająca na celu ochronę bezpieczeństwa morskiego i środowiska nie może zwolnić się z posiadania systemu sankcji, który może zagwarantować kontrolę publiczną nad działalnością zatwierdzonych organów nie wywiązujących się ze swych obowiązków.

Komisja stwierdza, że nieodzowne jest utrzymanie lub wzmocnienie zasady korekty słabych punktów u źródła – mając szczególnie na celu identyfikację ryzyka tworzonego przez wszelkie łamanie rozporządzeń dyrektywy i korektę ich możliwych konsekwencji. Dlatego w najcięższych przypadkach, tam, gdzie istnieje zagrożenie nie do przyjęcia dla bezpieczeństwa czy środowiska, nieodzowne jest odebranie zezwolenia danemu organowi.

Zważywszy na to, Komisja stwierdza, iż poprawienie aktualnego systemu sankcji w celu jego uproszczenia przy zachowaniu jego elastyczności i skuteczności jest konieczne. To zakłada podwójne działanie:

- Przekształcenie aktualnego podwójnego systemu w jedną listę wykroczeń i kar bez względu na to, czy chodzi o wykroczenie dotyczące kryteriów zatwierdzenia i innych obowiązków zatwierdzonych organów czy obniżenia ich jakości,
- Zastąpienie zawieszenia zatwierdzenia zastosowaniem sankcji finansowych: są one z natury stopniowalne i dlatego ich stosowanie jest bardziej sprawiedliwe niż zawieszenie (które może okazać się dla danego organu równie szkodliwe jak odebranie zezwolenia ze względu na wielkość europejskiej części jego zarejestrowanej floty). Kary finansowe są ponadto zgodne z nakazem działań korygujących, które mogą je wzmocnić poprzez różnego rodzaju środki przymusu.

Sankcje finansowe muszą przede wszystkim być proporcjonalne tak do wagi wykroczenia jak i do możliwości finansowych danego organu. Można tu brać pod uwagę dwie możliwości: albo procent od obrotów albo kwotę obliczaną w zależności od tony pojemności brutto floty zarejestrowanej przez organ – obydwie stosownie do okoliczności w danym przypadku. Pierwsza metoda opiera się na dość zmiennych danych, natomiast druga jest bardziej związana jest ze zwykłą strukturą przychodów zatwierdzonych organów. Jednak jej zastosowanie wymaga pogłębionej analizy w celu zagwarantowania odstraszającego, ale sprawiedliwego poziomu. Komisja uważa więc, że wystarczające będzie określenie przez legislatora zasad systemu i ustalenie absolutnych limitów całkowitej sumy mandatów, które można nałożyć na zatwierdzony organ w przypadku wykroczenia. Szczegółowe reguły zastosowania mogą zostać zatwierdzone przez Komisję w drodze procedury komitetu w zależności od bardziej pogłębionego badania z udziałem Państw Członkowskich i po konsultacji z zatwierdzonymi organami.

#### e) Kompetencje Komisji w zakresie inspekcji

Jest bardzo ważne, aby Komisja mogła upewnić się, że zatwierdzone organy traktują z tą samą surowością statki podnoszące banderę kraju trzeciego jak i statki Państw Członkowskich, ponieważ jedne i drugie przemierzają wody wspólnotowe. W konsekwencji kryteria zezwolenia nie stanowią różnicy w zależności od bandery i mają na celu wprowadzenie tej samej jakości przy zatwierdzonych organach.

Prawo dostępu kontrolerów europejskich do statków i do informacji w celu oceny zatwierdzonych organów jest domyślnym wymaganiam dyrektywy. Należy więc ustalić jego warunki, które pozwolą w szczególności:

- Sprawić, aby jakakolwiek umowna klauzula tajności nie mogła być stosowana w celach oceny zatwierdzonych organizmów (dostęp do dokumentacji),



- Zapewnić, aby do umów zatwierdzonych organów ze stoczniami i armatorami zostały wprowadzone właściwe przepisy dotyczące wydawania świadectw statutowych i klasy, aby wydawanie świadectw stało się warunkiem dobrej współpracy wymienionych stron (dostęp na pokład).

f) Uwzględnienie struktury prawnej zatwierdzonych organów

Od kiedy pierwsze zezwolenia zostały wydane przez Państwa Członkowskie, zatwierdzone organy rozwinęły i zmieniły, czasem w sposób bardzo znaczący, swą strukturę prawną, która stała się ogólnie bardziej złożona. Istnieje obecnie duża różnorodność form prawnych, od fundacji do spółki akcyjnej, w tym formy wyłączne dla niektórych systemów prawnych nie wspólnotowych.

Odpowiadając na potrzeby wyrażone przez Parlament Europejski, Komisja proponuje wprowadzić pojęcie szerokiej organizacji, która weźmie pod uwagę każdy przewidywalny stosunek zależności między jednostkami prawnymi prowadzącymi podobną działalność znajdującą się w polu zastosowania dyrektywy – aby określać zezwolenie (i w konsekwencji stosowalność kryteriów i obowiązków wynikających z dyrektywy) na najwyższym poziomie, który odpowiada temu pojęciu. W ten sposób dostatecznie dobrze będą objęte działaniem stowarzyszenia tak poziome jak i pionowe - w taki sposób, że będą się one znajdować albo całkowicie wewnątrz systemu wspólnotowego albo będą z niego całkowicie wykluczone.

g) Wyłączenie aspektów pewności

W swej aktualnej formie dyrektywa określa swój zakres stosowania przez odwołanie się do międzynarodowych konwencji, w tym Konwencji w sprawie bezpieczeństwa życia na morzu (SOLAS). Jednak od wprowadzenia poprawek dnia 12 grudnia 2002 r. konwencja ta zawiera część poświęconą bezpieczeństwu, która została przetransponowana do wspólnotowego systemu prawnego rozporządzeniem (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady dnia 31 marca 2004 r. (Dz. U. L 129 z 29.4.2004, str. 6). Rozporządzenie to przewiduje, zgodnie z wymienionymi nowymi rozporządzeniami Konwencji SOLAS, pojęcie „zatwierdzonego organu bezpieczeństwa” na podstawie kryteriów i sposobów, które są niezgodne z duchem i ekonomią dyrektywy 94/57/WE. Należy więc wyłączyć aspekty związane z „bezpieczeństwem” z zakresu stosowania dyrektywy 94/57/WE.

- **Podstawa prawna**

Artykuł 80 ust. 2 Traktatu WE.

- **Zasada pomocniczości**

Zasada pomocniczości ma zastosowanie wówczas, gdy wniosek nie wchodzi w wyłączne kompetencje Wspólnoty.

Istnieją przyczyny, dla których cele wniosku nie mogą być w sposób wystarczający realizowane przez Państwa Członkowskie.

Pojedyncze działanie Państw Członkowskich jest niezgodne z celem zapewnienia wolego świadczenia usług w dziedzinie inspekcji i kontroli statków podnoszących banderę europejską i równocześnie zagwarantowania wysokiego i jednolitego poziomu ochrony bezpieczeństwa

na całym terytorium Wspólnoty poprzez wymaganie i sprawdzanie standardów szczególnie wysokich kompetencji zawodowych i niezależności zatwierdzonych organów.

Działanie na poziomie Wspólnoty umożliwi lepszą realizację celów wniosku z następujących przyczyn.

Kontrola i sankcje za nieprzestrzeganie obowiązków przez zatwierdzone organy mogą być skuteczne, jeśli wykorzystana zostanie szybkość i jedność działań, które umożliwia Wspólnota. Mogą one być sprawiedliwe tylko, jeśli wynikają z jednolitej oceny wszystkich odpowiednich organów.

Mimo, że wniosek zmienia sposób funkcjonowania aktualnego systemu wspólnotowego, wcale nie zmienia on jego istoty, dlatego jego cele mogą być lepiej realizowane przez Wspólnotę.

W konsekwencji wniosek ma na celu wzmocnienie przepisów istniejącej dyrektywy, bez zmiany jej celów czy poszerzenia jej zakresu zastosowania.

Wniosek jest zatem zgodny z zasadą pomocniczości.

- **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów.

Proponowane działania nie zwiększają interwencji wspólnotowej: przeciwnie, uogólniają i nadają ramy mechanizmom samoregulacji, którymi dysponują zatwierdzone organy (mechanizmy kontroli), eliminują zbędne elementy, które teraz istnieją (ograniczone zatwierdzenie), uaktualniają istniejące zarządzenia (kryteria zezwolenia) lub mają na celu ich bardziej elastyczne i skuteczne zastosowanie (reforma systemu sankcji).

Wniosek nie powoduje żadnych obciążeń finansowych ani dla Państw Członkowskich ani dla budżetu wspólnotowego. Wnosi on wartość dodaną jeśli chodzi o bezpieczeństwo i ochronę obywateli, a wybrane opcje stanowią nieznaczny koszt dla operatorów ekonomicznych.

- **Wybór instrumentów**

Zaproponowany(e) instrument(y): dyrektywa.

Inne instrumenty nie byłyby właściwe z następujących przyczyn.

Zastąpienie aktualnej dyrektywy rozporządzeniem nie byłoby odpowiednie dla systemu delegacji przez Państwa Członkowskie uprawnień do przeprowadzania inspekcji statków i wydawania świadectw, które posiadają zgodnie ze stosowanymi międzynarodowymi konwencjami.

#### **4) WPLYW NA BUDŻET**

Wniosek nie wpływa na budżet Wspólnoty.

## 5) INFORMACJE DODATKOWE

- **Symulacja, faza pilotażowa i okres przejściowy**

Wniosek jest lub będzie przedmiotem okresu przejściowego.

- **Przekształcenie tekstów prawnych**

Wniosek zakłada potrzebę dokonania przekształcenia obowiązujących przepisów prawnych i stanowi element wspólnotowego programu na rzecz uaktualnienia i uproszczenia dorobku prawnego Wspólnoty.

- **Tabela korelacji**

Państwa Członkowskie są zobowiązane przekazywać Komisji teksty przepisów krajowych transponujących dyrektywę oraz tabelę korelacji między przepisami a 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.

↓ 94/57/WE (dostosowany)

Wniosek

**DYREKTYWA .../.../WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

z dnia [...] r.

**w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich**

**(Teks mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. ~~84~~  
~~80~~ ~~ust. 2~~,

uwzględniając wniosek Komisji<sup>1</sup>,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>2</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>3</sup>,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. ~~189e~~ ~~251~~ Traktatu<sup>4</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

↓ nowy

(1) Dyrektywa Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich<sup>5</sup> została kilkakrotnie zasadniczo zmieniona. Z uwagi na to, że mają zostać wprowadzone dalsze zmiany, dyrektywę należy znowelizować w celu zwiększenia jej przejrzystości.

<sup>1</sup> Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

<sup>2</sup> Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

<sup>3</sup> Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

<sup>4</sup> Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

<sup>5</sup> Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 20. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2002/84/WE (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 53).

---

↓ 94/57/WE motyw 1

- (2) W swojej rezolucji z dnia 8 czerwca 1993 r. w sprawie wspólnej polityki bezpieczeństwa na morzu Rada wyznaczyła jako cel usunięcie z wód terytorialnych Wspólnoty wszystkich statków niespełniających odpowiednich wymogów, a także przyznała pierwszeństwo wspólnotowemu działaniu zmierzającemu do zapewnienia skutecznego i jednolitego wprowadzania w życie przepisów prawa międzynarodowego poprzez opracowanie wspólnych norm dotyczących towarzystw klasyfikacyjnych<sup>6</sup>.
- 

↓ 94/57/WE motyw 2

- (3) Do zwiększenia bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczaniu mórz może skutecznie przyczynić się ściśle stosowanie się do międzynarodowych konwencji, kodeksów i rezolucji, w połączeniu ze wspieraniem swobody świadczenia usług.
- 

↓ 94/57/WE motyw 3

- (4) Za kontrolę zgodności statków z jednolitymi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa i zapobieganie zanieczyszczaniu mórz odpowiedzialne są państwa bandery i portu.
- 

↓ 94/57/WE motyw 4

- (5) Państwa Członkowskie są odpowiedzialne za wystawianie międzynarodowych świadectw w zakresie bezpieczeństwa i zanieczyszczania mórz, na mocy takich konwencji jak SOLAS 74, o Liniach Ładunkowych 66 i Marpol 73/78, a także za wprowadzenie w życie ich przepisów.
- 

↓ 94/57/WE motyw 5  
(dostosowany)  
⇒ nowy

- (6) Zgodnie z takimi konwencjami wszystkie Państwa Członkowskie mogą, w różnym zakresie, upoważniać ~~organizacje techniczne~~ ⇒ organizacje dokonujące inspekcji i przeglądów, ogólnie znane jako towarzystwa klasyfikacyjne ⇐ do poświadczania takiej zgodności i mogą zlecić wydawanie określonych świadectw bezpieczeństwa.
- 

↓ 94/57/WE motyw 6

- (7) W skali światowej wiele towarzystw klasyfikacyjnych nie zapewnia właściwej realizacji przepisów dotyczących bezpieczeństwa na morzu bądź nie są one wiarygodne w sytuacji, kiedy działają w imieniu administracji krajowej, ponieważ nie dysponują one ani odpowiednimi strukturami, ani doświadczeniem gwarantującym ich wiarygodność i zdolność do wykonywania swoich obowiązków w sposób wysoce profesjonalny.
- 

<sup>6</sup> Dz.U. C 271 z 7. 10. 1993, str. 1.

---

↓ 94/57/WE motyw 7

~~1. Cel dostosowania towarzystw klasyfikacyjnych do odpowiednich norm nie może być skutecznie osiągnięty przez Państwa Członkowskie działające indywidualnie; natomiast może być osiągnięty w sposób bardziej skuteczny przez Wspólnotę.~~

---

↓ nowy

(8) Ponadto na organizacjach tych spoczywa obowiązek opracowywania i wdrażania zasad dotyczących projektowania, budowy, konserwacji i inspekcji statków oraz obowiązek spełnienia wymogów międzynarodowych konwencji dotyczących wydawania odpowiednich świadectw. Aby mogły one w zadawalający sposób wypełniać ten obowiązek, muszą to być organizacje całkowicie niezależne posiadające wysoce wyspecjalizowane kompetencje techniczne i rygorystyczne systemy zarządzania jakością.

(9) Organizacje dokonujące inspekcji i przeglądów na statkach powinny mieć możliwość oferowania swoich usług w całej Wspólnocie i konkutowania ze sobą oferując równoważny poziom zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego. Należy zatem w całej Wspólnocie w jednolity sposób wprowadzić i stosować konieczne standardy zawodowe.

---

↓ 94/57/WE motyw 8  
(dostosowany)

(10) Właściwą metodą ~~jest~~ działania jest ~~na podstawie dyrektywy Rady~~ ustanowienie minimalnych kryteriów dla uznawania organizacji, ~~pozostawiając akt uznania, sposób stosowania oraz wykonania dyrektywy Państwom Członkowskim;~~

---

↓ 94/57/WE motyw 9

~~2. Normy EN 45004 i EN 29001, w połączeniu z normami Międzynarodowego Stowarzyszenia Towarzystw Klasyfikacyjnych (IACS), stanowią właściwą gwarancję jakości działań tych organizacji.~~

---

↓ 94/57/WE motyw 10

(11) Wydanie certyfikatu bezpieczeństwa radiowego statku towarowego można powierzyć organizacjom prywatnym dysponującym dostateczną wiedzą fachową i wykwalifikowanym personelem.

---

↓ 94/57/WE motyw 11

~~3. Organizacje ubiegające się o uznanie ich do celów niniejszej dyrektywy muszą przedstawić Państwom Członkowskim kompletne informacje i dowód ich zgodności z minimalnymi kryteriami, a Państwa Członkowskie muszą notyfikować Komisji oraz innym Państwom Członkowskim organizacje, które uznały.~~

---

↓ 2001/105/WE motyw 11  
(dostosowany)  
⇒ nowy

- (12) W celu udzielenia wstępnego uznania organizacjom pragnącym uzyskać upoważnienie do pracy w imieniu Państw Członkowskich, zgodność z ⇒ minimalnymi kryteriami, o których mowa powyżej, ⇐ przepisami dyrektywy 94/57/WE może być bardziej skutecznie oceniana w zharmonizowany i scentralizowany sposób przez Komisję wspólnie z Państwami Członkowskimi występującymi o uznanie.
- 

↓ 94/57/WE motyw 12

- ~~4. Komisja może uznać na okres trzech lat organizacje, które nie spełniają kryteriów ustalających minimalną liczbę i tonaż statków o nadanej klasie ani kryteriów dotyczących minimalnej liczby wyłącznych inspektorów ustanowionych w Załączniku, ale spełniają wszystkie pozostałe kryteria; takim organizacjom należy przedłużyć uznanie po okresie trzech lat, o ile nadal będą spełniać te same kryteria; skutki trzyletniego uznania powinny być ograniczone do wnioskujących Państw Członkowskich i dotyczyć wyłącznie tego okresu czasu.~~
- 

↓ nowy

- (13) Uznanie powinno być udzielane wyłącznie na podstawie wyników działalności organizacji w zakresie jakości i bezpieczeństwa. Należy zapewnić, aby zakres uznania był zawsze zgodny z faktycznymi możliwościami danej organizacji. Uznanie powinno ponadto uwzględniać różnorodny status prawny i strukturę organizacyjną uznanych organizacji przy jednoczesnym zapewnieniu jednolitego stosowania minimalnych kryteriów wymienionych powyżej oraz skuteczności wspólnotowych kontroli.
- 

↓ 94/57/WE motyw 13  
(dostosowany)

- (14) ~~Ustanowienie rynku wewnętrznego pociąga za sobą swobodę przepływu usług, tak więc organizacjom spełniającym określone kryteria gwarantujące ich profesjonalizm i wiarygodność nie można stwarzać przeszkód w świadczeniu usług w obrębie Wspólnoty, o ile Państwo Członkowskie zdecydowało o przekazaniu im takich ustawowych obowiązków. Państwo Członkowskie może jednak ograniczyć liczbę organizacji, którym udzieli upoważnienia w zależności od jego potrzeb, w oparciu o obiektywne i przejrzyste przesłanki, które są przedmiotem kontroli ze strony Komisji~~ ☒ zgodnie z procedurą komitetową. ☒ ~~, przy zastosowaniu procedur komitetowej;~~
- 

↓ 94/57/WE motyw 14

- ~~5. Wprowadzanie w życie zasady swobody świadczenia usług w zakresie inspekcji i przeglądów statków może być stopniowe, jednak bez przekraczania wyznaczonego limitu czasu.~~
-

↓ 2001/105/WE motyw 15  
(dostosowany)

- (15) Ponieważ  niniejsza dyrektywa  ~~dyrektywa 94/57/WE~~ zapewnia swobodę świadczenia usług we Wspólnocie, Wspólnota powinna być uprawniona do wynegocjowania z tymi państwami trzecimi, w których są zlokalizowane niektóre z uznanych organizacji, równości traktowania ~~do~~ uznanych organizacji zlokalizowanych na terytorium Wspólnoty.

↓ 94/57/WE motyw 15  
(dostosowany)

- (16) ~~Głębsze~~  Głębokie  zaangażowanie krajowych administracji w przeglądy statków i wydawanie odnośnych świadectw jest niezbędne dla zapewnienia pełnej zgodności z międzynarodowymi regułami bezpieczeństwa, nawet jeżeli Państwa Członkowskie  powierzają wypełnianie obowiązków ustawowych organizacjom  ~~zdają się na organizacje~~ spoza ich  swojej  struktury administracyjnej ~~w zakresie wypełniania przez nie obowiązków ustawowych~~. Wskazane jest zatem ustanowienie ścisłych relacji roboczych między organami administracji a organizacjami, co może się wiązać z koniecznością posiadania przez daną organizację jej lokalnej reprezentacji na terytorium Państwa Członkowskiego, w imieniu którego pełni ona swoje obowiązki.

↓ 94/57/WE motyw 16

- ~~6. Należy ustanowić komitet o charakterze regulacyjnym w celu wsparcia wysiłków Komisji zmierzających do zapewnienia skutecznego stosowania istniejących norm bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego, uwzględniając jednocześnie krajowe procedury ratyfikacyjne.~~

↓ 94/57/WE motyw 17

- ~~7. Komisja musi działać zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 13 w celu należytego uwzględnienia postępu na forum międzynarodowym i w celu uaktualniania obowiązujących minimalnych kryteriów.~~

↓ 94/57/WE motyw 18

- ~~8. Na podstawie informacji dostarczonych zgodnie z art. 11 przez Państwa Członkowskie o działalności organizacji pracujących w ich imieniu Komisja zdecydowanie, czy wystąpi do Państw Członkowskich o wycofanie uznania dla uznanych przez nie organizacji, które przestały spełniać wspólne kryteria minimalne, stanowiąc zgodnie z procedurą art. 13.~~



---

↓ 2001/105/WE motyw 16  
(dostosowany)  
⇒ nowy

- (17) Rozbieżność w systemach odpowiedzialności finansowej organizacji pracujących w imieniu Państw Członkowskich ~~stanowiła trudność dla~~ ⇒ utrudniałaby ⇐ prawidłowe wykonywanie ☒ niniejszej dyrektywy ☒ ~~dyrektywy 94/57/WE~~. W celu przyczynienia się do rozwiązania tego problemu właściwym jest dokonanie pewnego stopnia harmonizacji na poziomie wspólnotowym w zakresie odpowiedzialności wynikającej z wszelkich ~~zajść~~ wydarzeń spowodowanych przez uznaną organizację, zgodnie z decyzją sądu, łącznie z rozstrzygnięciem sporu na drodze procedur arbitrażowych.

---

↓ 2001/105/WE motyw 17  
(dostosowany)  
⇒ nowy

- (18) Środki konieczne w celu wykonania ⇒ niniejszej ⇐ dyrektywy ~~94/57/WE~~ powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>7</sup>.

---

⇓ nowy

- (19) Przepisy niniejszej dyrektywy, a w szczególności minimalne kryteria i obowiązki, które muszą spełniać uznane organizacje, powinny być aktualizowane przy należyтым uwzględnieniu postępów dokonanych na forum międzynarodowym, zgodnie z procedurą komitetową.

- (20) Sprawą najwyższej wagi jest zapewnienie możliwości reagowania na niewypełnienie przez uznaną organizację swoich obowiązków w sposób szybki, skuteczny i proporcjonalny. Podstawowym celem powinno być uzupełnienie wszelkich braków tak, aby wszelkie potencjalne zagrożenia dla bezpieczeństwa lub dla środowiska naturalnego zostały usunięte na wczesnym etapie. Należy zatem przyznać Komisji uprawnienia niezbędne, aby ta mogła wymagać od organizacji podjęcia koniecznych działań zapobiegawczych i naprawczych oraz stosować środki przymusu w postaci grzywn i okresowych kar pieniężnych.

---

↓ 2001/105/WE motyw 14  
(dostosowany)  
⇒ nowy

- (21) Zgodnie z podejściem wspólnotowym, decyzja o wycofaniu uznania organizacji, która nie wypełnia przepisów wymienionych w dyrektywie, ⇒ w momencie, gdy wyżej wymienione środki okażą się nieskuteczne lub jeżeli organizacja w inny sposób stanowi niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska naturalnego, ⇐

---

<sup>7</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

~~łącznie z przypadkami, gdy działania w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu stają się niezadowalające, musi zostać podjęta na poziomie wspólnotowym i dlatego przez Komisję, na podstawie procedury komitetowej.~~

---

↓ 94/57/WE motyw 19  
(dostosowany)

- (22) Państwa Członkowskie ~~muszą~~ ☒ powinny ☒ jednak zachować możliwość zawieszenia uprawnień udzielonych ☒ uznanym ☒ organizacjom z przyczyn ☒ poważnego ☒ zagrożenia dla bezpieczeństwa ~~na morzu~~ i środowiska naturalnego. Komisja ~~musi~~ ☒ powinna ☒ bezzwłocznie podjąć decyzję, zgodnie z procedurą określoną ☒ powyżej ☒ ~~w art. 13~~, w odniesieniu do tego, czy konieczne jest odrzucenie takich środków krajowych.
- 

↓ 94/57/WE motyw 20

- (23) Każde Państwo Członkowskie powinno dokonywać okresowej oceny działania organizacji pracujących w jego imieniu i przekazywać Komisji oraz wszystkim pozostałym Państwom Członkowskim dokładne informacje dotyczące takich działań.
- 

↓ 2001/105/WE motyw 12  
(dostosowany)

- (24) Ciągłe monitorowanie uznanych organizacji po fakcie, w celu oceny zgodności ich działalności z ☒ niniejszą dyrektywą ☒ ~~dyrektywą 94/57/WE~~ może być wykonane bardziej skutecznie w sposób zharmonizowany i scentralizowany. Dlatego właściwym jest, aby to zadanie zostało powierzone Komisji razem z Państwem Członkowskim występującym o uznanie w imieniu całej Wspólnoty.
- 

↓ nowy

- (25) Pierwszorzędne znaczenie ma zapewnienie inspektorom Wspólnoty możliwości dostępu do statku i dokumentów statku niezależnie od jego bandery tak, aby możliwe było stwierdzenie, czy uznane organizacje stosują się do minimalnych kryteriów w odniesieniu do wszystkich statków w danej klasie.
- 

↓ 94/57/WE motyw 21

- (26) Państwa Członkowskie jako władze portu są zobowiązane do zapewnienia większego bezpieczeństwa i bardziej skutecznego przeciwdziałania zanieczyszczeniu na wodach Wspólnoty poprzez objęcie kontrolą w pierwszej kolejności tych statków, których świadectwa wydane zostały przez organizacje niespełniające wspólnych kryteriów, a tym samym zaprzestanie bardziej korzystnego traktowania statków pływających pod banderą państwa trzeciego.

↓ 94/57/WE motyw 22

~~9. Procedura podejmowania decyzji przez komitet powinna być procedurą III A art. 2 decyzji Rady 87/373/EWG z dnia 13 lipca 1987 r., ustanawiającej warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>8</sup>.~~

↓ 94/57/WE motyw 24  
(dostosowany)

(27) W chwili obecnej nie istnieją ujednoczone normy międzynarodowe, którym musiałyby odpowiadać wszystkie statki na etapie ich budowy i podczas całego okresu ich eksploatacji, dotyczące kadłuba, maszyn, instalacji elektrycznej i kontrolnej. Takie normy można ustalić stosownie do zasad uznanych towarzystw klasyfikacyjnych lub równoważnych norm, o których decydują administracje krajowe, zgodnie z procedurą przewidzianą w ~~dyrektywie Rady 83/189/EWG z dnia 28 marca 1983 r.~~  dyrektywie 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r.  ustanawiającej procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych <sup>9</sup> .

↓ nowy

(28) Zdolność uznanych organizacji do szybkiego wskazania i poprawienia niedociągnięć w zakresie stosowanych przez siebie zasad, procesów i wewnętrznych kontroli jest sprawą zasadniczą dla zapewnienia bezpieczeństwa statków, na których organizacje te przeprowadzają inspekcje i którym wydają świadectwa. Zdolność tę należy zwiększyć poprzez działalność niezależnego wspólnego organu, który ma możliwość proponowania wspólnych działań mających na celu trwałą poprawę wszystkich uznanych organizacji oraz zapewnia produktywnie współdziałanie z Komisją.

↓ 94/57/WE motyw 23  
(dostosowany)  
⇒ nowy

(29)  Uznane organizacje  ~~towarzystwa klasyfikacyjne muszą~~  powinny być zobowiązane do  uaktualniania i ~~wzmacniania~~ swoich norm technicznych  i ich stosowania  ⇒ w jednolity sposób ⇐ w celu harmonizacji reguł bezpieczeństwa i zapewnienia jednolitego wprowadzania w życie reguł międzynarodowych we Wspólnocie. ⇒ W przypadku, gdy normy techniczne uznanych organizacji są identyczne lub bardzo podobne, należy wziąć pod uwagę wzajemne uznawanie świadectw klasy. ⇐

<sup>8</sup> Dz.U. L 197 z 18. 7. 1987, str. 33.

<sup>9</sup>  Dz.U. L 204 z 21.7.1998, str. 37.

↓ 2001/105/WE motyw 18  
(dostosowany)

- (30) Ponieważ przejrzystość i wymiana informacji między zainteresowanymi stronami, jak również powszechne prawo dostępu do informacji, są podstawowymi narzędziami zapobiegania wypadkom na morzu, uznane organizacje powinny dostarczać wszelkie istotne informacje ustawowe dotyczące stanu statków ☒, dla których przeprowadzają inspekcje i wydają świadectwa, organom ☒ ~~w ich klasie władzom~~ kontroli państwa portu i udostępnić je ogółowi społeczeństwa.

↓ 2001/105/WE motyw 19  
(dostosowany)  
⇒ nowy

- (31) ~~Próbuje~~ ☒ Aby ☒ zapobiec zmianie klasy przez statki w celu uniknięcia przeprowadzenia niezbędnych napraw, uznane organizacje powinny wymieniać między sobą wszelkie istotne informacje dotyczące stanu statków zmieniających klasę ⇒ i w razie potrzeby informować o tym państwo bandery ⇐.

↓ nowy

- (32) Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA) ustanowiona rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>10</sup> powinna dostarczyć wsparcie konieczne dla zapewnienia wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy.

- (33) Ponieważ cel działań, które mają zostać podjęte, a mianowicie przyjęcie wspólnych reguł i norm dotyczących działających we Wspólnocie organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów statków oraz dotyczących odpowiednich działań administracji morskich, nie może być w wystarczający sposób osiągnięty przez Państwa Członkowskie i może zostać, ze względu na skalę działania, lepiej osiągnięty na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjmować środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wychodzi poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

- (34) Obowiązek dokonania transpozycji niniejszej dyrektywy do prawa krajowego powinien ograniczać się do tych przepisów, które stanowią zasadniczą zmianę w stosunku do poprzedniej dyrektywy. Obowiązek dokonania transpozycji przepisów, które nie zostały zmienione, wynika z poprzedniej dyrektywy.

- (35) Niniejsza dyrektywa nie powinna mieć wpływu na zobowiązania Państw Członkowskich dotyczące terminów transpozycji dyrektyw określonych w części B załącznika II.

<sup>10</sup> Dz.U. L 208 z 5.8.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 724/2004 (Dz.U. L 129 z 29.4.2004, str. 1).

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

*Artykuł 1*

Niniejsza dyrektywa ustanawia środki, jakie mają być stosowane przez Państwa Członkowskie oraz organizacje zajmujące się inspekcją i przeglądem statków oraz wydawaniem świadectw zgodności z konwencjami międzynarodowymi dotyczącymi bezpieczeństwa na morzu i zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz, wspierając jednocześnie cel swobody świadczenia usług. Proces ten obejmuje rozwój i realizację wymogów bezpieczeństwa w odniesieniu do kadłuba, maszyn, instalacji elektrycznej i sterowania statków objętych zakresem międzynarodowych konwencji.

*Artykuł 2*

Do celów niniejszej dyrektywy ☒ stosuje się następujące definicje ☒ :

a) „statek”	oznacza statek objęty zakresem międzynarodowych konwencji;
-------------	--

↓ 2001/105/WE art. 1 ust. 1  
 →<sub>1</sub> 2002/84/WE art. 3 ust. 1  
 ⇒ nowy

b) „statek pływający pod banderą Państwa Członkowskiego”	oznacza statek zarejestrowany i pływający pod banderą Państwa Członkowskiego zgodnie z jego prawodawstwem. Statki nieodpowiadające tej definicji traktuje się jak statki pływające pod banderą państwa trzeciego;
--	---

c) „inspekcje i przeglądy”	oznacza inspekcje i przeglądy, których przeprowadzenie jest obowiązkowe na podstawie konwencji międzynarodowych;
----------------------------	--

d) „międzynarodowe konwencje”	oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r. ⇒ z wyjątkiem rozdziału XI-2 załącznika i Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statków i Obiektów Portowych ⇐, Międzynarodową konwencję o liniach ładunkowych z 1966 r. oraz Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniom spowodowanym przez statki z lat 1973/78, wraz z odnoszącymi się do nich protokołami i zmianami, a także odnośnymi kodeksami o statusie obowiązkowym we wszystkich Państwach Członkowskich → <sub>1</sub> w zaktualizowanej wersji ← ;
-------------------------------	--

↓ 94/57/WE (dostosowany)  
⇒ nowy

e) „organizacja”	oznacza ⇒ podmiot prawny, jego filie i wszelkie inne podmioty znajdujące się pod jego kontrolą, które wspólnie lub oddzielnie wykonują zadania objęte zakresem niniejszej dyrektywy ⇒ <del>towarzystwo klasyfikacyjne lub inny prywatny organ wykonujące na potrzeby administracji prace w zakresie oceny przestrzegania norm bezpieczeństwa;</del>
------------------	---

⇒ f) „kontrola” ⇐	⇒ oznacza, dla celów definicji w lit. e), prawa, umowy lub wszelkie inne środki, prawne lub faktyczne, które oddzielnie lub łącznie dają możliwość wywierania decydującego wpływu na podmiot prawny lub umożliwiają takiemu podmiotowi prawnemu wykonywanie zadań objętych zakresem niniejszej dyrektywy; ⇐
-------------------	---

g) „uznana organizacja”	oznacza organizację uznaną <del>zgodnie z art. 4;</del> ☒ zgodnie z niniejszą dyrektywą; ☒
-------------------------	--

h) „upoważnienie”	oznacza akt udzielenia przez Państwo Członkowskie upoważnienia lub przekazania kompetencji uznanej organizacji;
-------------------	---

i) „⇒ ustawowe ⇐ świadectwo”	oznacza świadectwo wystawione w imieniu <del>Państwa Członkowskiego</del> ⇒ państwa bandery ⇐, zgodnie z konwencjami międzynarodowymi;
------------------------------	--

⇒ j) „reguły i standardy” ⇐	⇒ oznacza wymogi uznanej organizacji w zakresie projektowania, budowy, wyposażenia, konserwacji i przeglądu statków. ⇐
-----------------------------	--

↓ 2001/105/WE art. 1 ust. 1  
(dostosowany)

k) „świadectwo klasy”	oznacza dokument wydany przez ☒ uznaną organizację ☒ <del>towarzystwo klasyfikacyjne</del> , poświadczający <del>konstrukcyjną i mechaniczną</del> zdatność statku do szczególnego użytku lub świadczenia szczególnych usług, zgodnie z regułami i
-----------------------	--

	standardami ustanowionymi i opublikowanymi przez tę ☒ uznaną organizację ☒ <del>towarzystwo</del> ;
--	--

l) „certyfikat bezpieczeństwa radiowego statku towarowego”	oznacza świadectwo wprowadzone przez zmieniony Regulamin Radiotelekomunikacyjny Konwencji SOLAS 74/78 r. przyjęty przez ☒ IMO ☒ <del>MOM</del> ;
--	--

↓ 94/57/WE (dostosowany)  
→<sub>1</sub> 2001/105/WE art. 1 ust. 2  
⇒ nowy

m) „siedziba”	odnosi się do miejsca, w którym znajduje się siedziba statutowa, zarząd lub główne miejsce prowadzenia działalności organizacji.
---------------	--

### Artykuł 3

1. Przyjmując na siebie obowiązki i zobowiązania wynikające z międzynarodowych konwencji, Państwa Członkowskie gwarantują, że ich właściwe administracje mogą zapewnić właściwe stosowanie przepisów międzynarodowych konwencji, w szczególności w odniesieniu do inspekcji i przeglądu statków oraz wydawania ⇒ ustawowych ⇐ świadectw i certyfikatów zwolnienia ⇒ zgodnie z przepisami międzynarodowych konwencji ⇐. →<sub>1</sub> Państwa Członkowskie działają zgodnie z odpowiednimi przepisami Załącznika i Dodatku do rezolucji ☒ IMO ☒ ~~MOM~~ A.847(20) w sprawie wytycznych w celu wspomagania państw bandery w wykonywaniu dokumentów ☒ aktów IMO ☒ ~~MOM~~. ←
2. Jeżeli do celów ust. 1 Państwo Członkowskie podejmie w odniesieniu do statków pływających pod jego banderą decyzję o:
  - (i) upoważnieniu organizacji do przejęcia wszystkich lub części inspekcji i przeglądów związanych z wydawaniem ⇒ ustawowych ⇐ świadectw, łącznie z tymi, które mają na celu ocenę zgodności z art. ~~14~~ ☒ 19 ust. 2 ☒ i, gdzie stosowne, do wystawiania lub odnawiania odnośnych świadectw; lub
  - (ii) powierzeniu organizacji wszystkich lub części inspekcji i przeglądów ☒, o których mowa w ppkt ☒ ~~związanych z~~ (i);

obowiązki te może powierzyć wyłącznie uznanym organizacjom.

Właściwa administracja zatwierdza we wszystkich przypadkach pierwsze wystawienie świadectw zwolnienia.

Jednakże w przypadku certyfikatu bezpieczeństwa radiowego statku towarowego te obowiązki mogą zostać powierzone organowi prywatnemu uznanemu przez właściwą administrację i posiadającemu wystarczające doświadczenie oraz wykwalifikowany personel do prowadzenia w jej imieniu prac w zakresie oceny bezpieczeństwa łączności radiowej.

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

↓ 2001/105/WE art. 1 ust. 3  
(dostosowany)

#### Artykuł 4

~~4.~~ Państwa Członkowskie, które pragną przyznać upoważnienie jakiejś organizacji, która nie została jeszcze uznana, przedstawiają Komisji wniosek o uznanie, łącznie z kompletnymi informacjami i dowodami zgodności z kryteriami wymienionymi w ~~Załączniku~~ ~~☒~~ załączniku I ~~☒~~ i w sprawie wymogu i zobowiązania się do przestrzegania zgodności z przepisami ~~art. 15 ust. 2, 4 i 5~~ ~~☒~~ art. 20 i 21 ~~☒~~.

Komisja, wspólnie z ~~reprezentantem~~ Państwami Członkowskimi składającymi wniosek, dokonuje oceny organizacji, w odniesieniu do których otrzymała wniosek o uznanie, w celu sprawdzenia, czy organizacje spełniają i zobowiązują się przestrzegać wyżej wymienionych wymogów. ~~W decyzji w sprawie uznania uwzględnia się dotychczasową działalność organizacji w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu, określoną w art. 9.~~

↓ nowy

#### Artykuł 5

Komisja odmawia uznania organizacji, które nie spełniają wymogów, o których mowa w art. 4 akapit pierwszy lub których działalność uważana jest za stanowiącą niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska naturalnego na podstawie kryteriów ustanowionych zgodnie z art. 14.

↓ 2001/105/WE art. 1 ust. 3  
(dostosowany)

#### ☒ Artykuł 6 ☒

1. Uznanie przyznawane jest przez Komisję, zgodnie z procedurą określoną w art. 7 ~~☒~~ 9 ~~☒~~ ust. 2.

↓ nowy

2. Uznanie przyznawane jest podmiotowi dominującemu w organizacji i obejmuje wszystkie podmioty w tej organizacji.



3. Działając zgodnie z procedurą określoną w art. 9 ust. 2 Komisja może w każdej chwili ograniczyć lub rozszerzyć uznanie w odniesieniu do określonych rodzajów statków, statków o określonej wielkości, statków określonych branż lub kombinacji tych kryteriów, zgodnie z potwierdzonymi możliwościami danej organizacji.

↓ 2001/105/WE art. 1 ust.3  
(dostosowany)  
⇒ nowy

~~2. Państwa Członkowskie mogą składać do Komisji specjalne wnioski o ograniczone uznanie na okres trzech lat dla organizacji, które spełniają wszystkie kryteria Załącznika, oprócz tych na mocy ust. 2 i 3 sekcji A. W odniesieniu do tych specjalnych wniosków stosuje się te same procedury, jak te określone w ust. 1, z wyjątkiem, że kryteria Załącznika, dla których zgodność musi być oceniona podczas oceny przeprowadzonej przez Komisję, wspólnie z Państwem Członkowskim, są wszystkimi kryteriami innymi niż te określone w ust. 2 i 3 sekcji A. Skutki takich ograniczonych uznań są ograniczone wyłącznie do państwa lub Państw Członkowskich, które złożyły wniosek o takie uznanie.~~

~~3. Wszystkie organizacje, które zostają uznane są ściśle monitorowane przez komitet powołany na mocy art. 7, szczególnie te określone w ust. 2 powyżej, w związku z możliwymi decyzjami, czy przedłużyć czy nie ograniczone uznanie. W odniesieniu do tych ostatnich organizacji, w decyzji w sprawie przedłużenia takiego uznania nie bierze się pod uwagę kryteriów określonych w sekcji A ust. 2 i 3 Załącznika, lecz bierze się pod uwagę dotychczasową działalność organizacji w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu, określoną w art. 9 ust. 2. Każda decyzja w sprawie przedłużenia ograniczonego uznania dokładnie określa, na jakich warunkach, o ile takie istnieją, takie przedłużenie zostaje przyznane.~~

4. Komisja opracowuje i ⇒ regularnie ⇐ uaktualnia wykaz organizacji uznanych zgodnie z ☒ niniejszym artykułem ☒ ~~ust. 1, 2 i 3~~. Wykaz zostaje opublikowany w Dzienniku Urzędowym ☒ Unii ☒ ~~Wspólnot Europejskiej~~.

~~5. Organizacje, które dnia 22 stycznia 2002 r. są już uznane na podstawie niniejszej dyrektywy są nadal uznawane. Niemniej, wymaga się, aby te organizacje działały zgodnie z nowymi przepisami ustanowionymi w niniejszej dyrektywie i ta zgodność zostaje oceniona podczas pierwszych ocen określonych w art. 11.~~

↓ 94/57/WE

Artykuł 7 ~~5~~

↓ 2001/105/WE art. 1 ust. 4 lit. a)  
(dostosowany)

1. W zastosowaniu art. 3 ust. 2, Państwa Członkowskie w zasadzie nie odmawiają udzielenia upoważnienia wszelkim uznanym organizacjom do podejmowania takiej działalności, z zastrzeżeniem przepisów ust. ☒ 2 niniejszego artykułu ☒ ~~3~~ i art. ☒ 8 i 16 ☒ ~~6 i 11~~. Jednakże mogą ograniczyć liczbę organizacji, którym

udziela upoważnienia, stosownie do swoich potrzeb, o ile istnieją ku temu przejrzyste i obiektywne przesłanki.

Na wniosek Państwa Członkowskiego, zgodnie z procedurą, ~~ustanowioną w art. 7~~  
 o której mowa w art. 9 ust. 2 , Komisja przyjmuje właściwe środki.

---

↓ 2001/105/WE art. 1 ust.4 lit. c)

2. W celu udzielenia zgody przez Państwo Członkowskie na wypełnianie obowiązków wymienionych w art. 3 lub ich części przez organizację z siedzibą w państwie trzecim, może ono wystąpić do wspomnianego państwa trzeciego o wzajemne uznanie tych uznanych organizacji, które mają siedzibę we Wspólnocie.

Dodatkowo, Wspólnota może wystąpić do państwa trzeciego, w którym uznana organizacja ma swoją siedzibę, o przyznanie traktowania na zasadach wzajemności dla tych uznanych organizacji, które mają siedzibę we Wspólnocie.

---

↓ 94/57/WE

*Artykuł 8 ~~6~~*

1. Państwa Członkowskie, które decydują się działać, jak opisano w art. 3 ust. 2, ustanowią stosunki robocze między ich właściwą administracją a organizacjami działającymi w ich imieniu.
- 

↓ 2001/105/WE art. 1 ust.5 lit. a)  
(dostosowany)

2. Stosunki robocze regulowane są przez sformalizowaną i sporządzoną na piśmie niedyskryminacyjną umowę lub równoważne rozwiązania prawne ustalające szczególne obowiązki i funkcje przyjęte przez organizacje i obejmujące przynajmniej:

- a) przepisy określone w dodatku II do rezolucji  IMO  ~~MOM~~ A.739(18) w sprawie wytycznych do upoważniania organizacji działających w imieniu administracji, czerpiąc inspirację z Załącznika, dodatków i uzupełnień do Okólnika 710  IMO  ~~MOM~~ MSC i Okólnika 307 MEPC w sprawie wzoru umowy dotyczącej upoważniania uznanych organizacji działających w imieniu administracji;
- b) następujące przepisy dotyczące odpowiedzialności finansowej:
- (i) jeżeli odpowiedzialność wynikająca z jakiegoś zajścia zostaje ostatecznie i nieodwołalnie nałożona na administrację przez sąd powszechny lub jako część rozstrzygnięcia sporu na drodze postępowania arbitrażowego, łącznie z wymogiem wypłacenia odszkodowań stronom poszkodowanym z tytułu straty lub uszkodzenia mienia lub uszkodzenia ciała czy śmierci, które, jak udowodnił to sąd zostały spowodowane umyślnie lub przez ~~przeoczenie~~  zaniechanie  bądź ~~poważne zaniechanie~~  rażące niedbalstwo  uznanej organizacji, jej organów, pracowników, agentów

lub inne osoby, które działają w imieniu uznanej organizacji, administracja będzie miała prawo do finansowej rekompensaty od uznanej organizacji w stopniu, w jakim taka strata, uszkodzenie, zranienie czy śmierć, według decyzji sądu zostały spowodowane przez uznaną organizację;

- (ii) jeżeli odpowiedzialność wynikająca z jakiegoś zajścia zostaje ostatecznie i nieodwołalnie nałożona na administrację przez sąd powszechny lub jako część rozstrzygnięcia sporu na drodze postępowania arbitrażowego, łącznie z wymogiem wypłacenia odszkodowań stronom poszkodowanym z tytułu uszkodzenia ciała lub śmierci, które, jak udowodnił to sąd, zostały spowodowane przez ~~jakieś zaniedbanie~~  jakiegokolwiek niedbalstwo  lub ~~lekkomyślny czyn~~  lekkomyślność  lub zaniechanie ze strony uznanej organizacji, jej organów, pracowników, agentów lub inne osoby, które działają w imieniu uznanej organizacji, administracja będzie miała prawo do finansowej rekompensaty ze strony uznanej organizacji w stopniu w jakim wspomniane uszkodzenie ciała czy śmierć, według decyzji sądu, zostały spowodowane przez uznaną organizację; Państwa Członkowskie mogą ograniczyć  maksymalną  kwotę do zapłacenia przez uznaną organizację, która jednakże musi być co najmniej równa kwocie 4 milionów EUR;
  - (iii) jeżeli odpowiedzialność wynikająca z jakiegoś zdarzenia zostaje ostatecznie i nieodwołalnie nałożona na administrację przez sąd powszechny lub jako część rozstrzygnięcia sporu na drodze postępowania arbitrażowego, łącznie z wymogiem wypłacenia odszkodowań stronom poszkodowanym z tytułu straty lub uszkodzenia mienia, które jak udowodnił to sąd zostały spowodowane przez ~~jakieś zaniedbanie~~  jakiegokolwiek niedbalstwo  lub ~~lekkomyślny czyn~~  lekkomyślność  lub zaniechanie ze strony uznanej organizacji, jej organów, pracowników, agentów lub inne osoby, które działają w imieniu uznanej organizacji, administracja będzie miała prawo do finansowej rekompensaty ze strony uznanej organizacji w stopniu w jakim wspomniana strata czy uszkodzenie, według decyzji sądu zostały spowodowane przez uznaną organizację; Państwa Członkowskie mogą ograniczyć  maksymalną  kwotę do zapłacenia przez uznaną organizację, która jednakże musi być co najmniej równa kwocie 2 milionów EUR;
- c) przepisy dotyczące okresowych audytów przeprowadzanych przez organy administracji bądź bezstronne organy zewnętrzne wyznaczone przez organy administracji, dotyczące obowiązków podejmowanych przez organizacje w imieniu administracji, jak określono w art. ~~14~~  16  ust. 1;
  - d) możliwość wyrywkowych i szczegółowych inspekcji statków;
  - e) przepisy dotyczące notyfikacji istotnych informacji na temat ich sklasyfikowanej floty, zmian, zawiesznień i wycofań z klas, jak określono w art. ~~15~~  20  ust. 3.

---

↓ 94/57/WE

3. Umowa bądź równoważne porozumienie prawne mogą nakładać wymóg posiadania przez uznaną organizację jej lokalnej reprezentacji na terytorium Państwa Członkowskiego, w imieniu którego pełni ona obowiązki określone w art. 3. Lokalna reprezentacja o charakterze prawnym, posiadająca osobowość prawną zgodnie z prawem Państwa Członkowskiego oraz właściwość krajowych sądów, może spełniać taki wymóg.
4. Każde Państwo Członkowskie przekazuje Komisji szczegółowe informacje na temat stosunków roboczych ustanowionych zgodnie z niniejszym artykułem. Komisja następnie informuje pozostałe Państwa Członkowskie.

---

↓ 2001/105/WE art. 1 ust. 5 lit. b)  
(dostosowany)

5. Komisja, nie później niż dnia 22 lipca 2006 r., przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające ekonomiczny wpływ systemu odpowiedzialności przewidziany w niniejszym artykule na zainteresowane strony, a bardziej szczegółowo, jego następstwa dla równowagi finansowej uznanych organizacji.

Sprawozdanie to zostaje sporządzone we współpracy z właściwymi organami Państw Członkowskich i zainteresowanymi stronami, w szczególności uznanymi organizacjami ~~towarzystwami klasyfikacyjnymi~~. Komisja, jeżeli okaże się to konieczne w świetle tej oceny, przedkłada propozycję zmiany niniejszej dyrektywy z bardziej szczególnym odniesieniem do zasady odpowiedzialności i maksymalnej wysokości obciążeń.

---

↓ 2001/105/WE art. 1 ust. 6

*Artykuł 9 ~~z~~*

---

↓ 2002/84/WE art. 3 ust. 2  
(dostosowany)

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady ~~z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS)~~<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.

---

↓ 2001/105/WE art. 1 ust. 6  
(dostosowany)

2. W przypadku ~~gdym dokonuje się odniesienia~~ odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

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

3. Komitet uchwała swój regulamin.
- 

↓ 94/57/WE

*Artykuł 10 ~~8~~*

---

↓ 2001/105/WE art. 1 ust. 7  
(dostosowany)

1. Niniejsza dyrektywa może, bez poszerzania jej zakresu, zostać zmieniona zgodnie z procedurą ~~ustanowioną w art. 7~~  określoną w art. 9  ust. 2, w celu:
- a) zastosowania, w celach niniejszej dyrektywy, kolejnych zmian do międzynarodowych konwencji, i związanych z nimi protokołów, kodeksów i rezolucji wymienionych w art. 2 lit. d), art. 3 ust. 1 i art. ~~6~~  8  ust. 2, które weszły w życie,
  - b) uaktualniania kryteriów wymienionych w ~~Załączniku~~  załączniku I  uwzględniając, w szczególności, stosowne decyzje  IMO  ~~MOM~~,
  - c) zmiany kwot wymienionych w art. ~~6~~  8  ust. 2 lit. b) ppkt (ii) oraz (iii).
- 

↓ 94/57/WE (dostosowany)

2. Po przyjęciu nowych instrumentów lub protokołów do konwencji wymienionych w art. 2 lit. d) Rada, stanowiąc na wniosek Komisji, decyduje, uwzględniając procedury parlamentarne Państw Członkowskich oraz stosowne procedury wewnętrzne  IMO  ~~MOM~~, w sprawie szczegółowych regulacji dotyczących ratyfikacji tych nowych instrumentów lub protokołów, zapewniając jednocześnie ich jednolite i równoczesne stosowanie w Państwach Członkowskich.
- 

↓ 2002/84/WE art. 3 ust. 3  
(dostosowany)

Zmiany w międzynarodowych instrumentach, określonych w art. 2 lit. d) i art. ~~6~~  8 , mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

### Artykuł 11

Jeżeli Komisja uzna, że uznana organizacja nie spełnia kryteriów określonych w załączniku I lub swoich obowiązków wynikających z niniejszej dyrektywy, lub że dotychczasowa działalność uznanej organizacji w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu znacznie się pogorszyła, jednakże nie stwarza ona niedopuszczalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa i środowiska naturalnego, Komisja wymaga od organizacji, której to dotyczy, podjęcia koniecznych działań zapobiegawczych i naprawczych w celu zapewnienia pełnej zgodności ze wspomnianymi kryteriami i obowiązkami i, w szczególności, wyeliminowania potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa lub środowiska naturalnego, lub rozwiązania problemu pogarszającej się działalności w inny sposób.

Działania zapobiegawcze i naprawcze mogą obejmować tymczasowe środki ochronne, jeżeli potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa i środowiska naturalnego ma charakter bezpośredni.

### Artykuł 12

1. Dodatkowo do środków podjętych zgodnie z art. 11, Komisja może nakładać grzywny na uznaną organizację, jeżeli:

- a) niespełnienie przez nią kryteriów określonych w załączniku I lub obowiązków wynikających z niniejszej dyrektywy wskazuje na poważne uchybienia w jej strukturze, systemach, procedurach lub wewnętrznych kontrolach, lub
- b) podczas oceny zgodnie z art. 16 ust. 3 uznana organizacja podała Komisji błędne, niepełne lub wprowadzające w błąd informacje lub w inny sposób utrudniała tę ocenę.

2. Bez uszczerbku dla ust. 1, jeżeli organizacja nie wprowadzi w życie wymaganych przez Komisję działań zapobiegawczych i naprawczych lub nastąpią nieuzasadnione opóźnienia, Komisja może nałożyć okresowe kary pieniężne na daną organizację do czasu pełnego wprowadzenia w życie wymaganych działań.

3. Grzywny i okresowe kary pieniężne, o których mowa w ust. 1 i 2, są odstrasające i proporcjonalne do powagi danego przypadku oraz do zdolności ekonomicznej organizacji, której to dotyczy, i uwzględniają stopień naruszenia warunków bezpieczeństwa.

Są one nakładane dopiero po umożliwieniu zainteresowanej organizacji przedłożenia swoich uwag.

Łączna kwota grzywien i okresowych kar pieniężnych nie przekracza 10 % całkowitych obrotów uznanej organizacji w poprzednim roku gospodarczym w odniesieniu do działalności objętej zakresem niniejszej dyrektywy.

### Artykuł 13

1. Komisja wycofuje uznanie organizacji, jeżeli:
  - a) niespełnienie przez nią kryteriów określonych w załączniku I lub obowiązków wynikających z niniejszej dyrektywy stwarza niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska naturalnego;
  - b) działalność organizacji w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu stwarza niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska naturalnego;
  - c) organizacja uniemożliwia lub wielokrotnie utrudnia przeprowadzenie oceny organizacji przez Komisję, lub
  - d) organizacja nie stosuje się do grzywnien i/lub okresowych kar pieniężnych, o których mowa w art. 12 ust. 1 i 2.
2. Do celów ust. 1 lit. a) i b) Komisja podejmuje decyzję w oparciu o wszystkie dostępne informacje, w tym:
  - a) wyniki własnej oceny organizacji, której to dotyczy, zgodnie z art. 16 ust. 3;
  - b) sprawozdania przedstawione przez Państwa Członkowskie zgodnie z art. 18;
  - c) analizy nieszczęśliwych wypadków dotyczących statków sklasyfikowanych przez te uznane organizacje;
  - d) powtarzanie się uchybień, o których mowa w art. 12 ust. 1 lit. a);
  - e) stopień, w jakim dotknięta jest flota sklasyfikowana przez daną organizację, oraz
  - f) nieskuteczność środków, o których mowa w art. 12 ust. 2.
3. O wycofaniu uznania decyduje Komisja z własnej inicjatywy lub na wniosek Państwa Członkowskiego, zgodnie z procedurą określoną w art. 9 ust. 2 i po umożliwieniu zainteresowanej organizacji przedłożenia swoich uwag.

### Artykuł 14

Postępując zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9 ust. 2, Komisja przyjmuje:

- a) kryteria służące do pomiaru działalności organizacji w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu, przy szczególnym uwzględnieniu danych ustanowionych przez Paryski protokół ustaleń w sprawie kontroli państwa portu (MOU) i/lub przez inne podobne systemy.
- b) kryteria służące do określenia, kiedy działalność taką należy uznać za stanowiącą niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lub środowiska naturalnego, które mogą uwzględniać szczególne okoliczności dotyczące organizacji mniejszej wielkości lub wysoko wyspecjalizowane organizacje, oraz

c) szczegółowe zasady wykonania art. 12 i, jeśli to stosowne, art. 13.

↓ 2001/105/WE art. 1 ust. 8

~~1. Uznanie organizacji, określonych w art. 4, które już nie spełniają kryteriów wymienionych w Załączniku lub, które nie spełniają wymogu prowadzenia rejestru działalności w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu wymienionego w ust. 2 zostaje wycofane. O wycofaniu uznania decyduje Komisja zgodnie z procedurą określoną w art. 7 ust. 2, po umożliwieniu zainteresowanej organizacji przedłożenia swoich uwag.~~

~~2. Przygotowując projekt decyzji odnoszącej się do wycofania uznania, jak to określono w ust. 1, Komisja uwzględnia wynik oceny uznanej organizacji określonej w art. 11, jak również rejestry działalności tych organizacji w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu, obliczone dla wszystkich statków, jakie mają w klasie, bez względu na to, pod jaką banderą statek pływa.~~

~~Rejestry działalności tych organizacji w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu są prowadzone na podstawie danych ustanowionych przez paryski Protokół Ustaleń w sprawie kontroli państwa portu i/lub przez podobne systemy. Inne wskaźniki mogą być uzyskane z analizy nieszczęśliwych wypadków dotyczących statków sklasyfikowanych przez te uznane organizacje.~~

~~Sprawozdania sporządzane przez Państwa Członkowskie na podstawie art. 12 są również uwzględniane przy ocenie wyników działalności tych organizacji w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu.~~

~~Komitet powołany na mocy art. 7 ustala kryteria, jakie należy stosować przy podejmowaniu decyzji, na podstawie informacji określonych w niniejszym ustępie, kiedy działalność organizacji działającej w imieniu państwa bandery może być uznana za zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska naturalnego, którego nie można zaakceptować.~~

~~Projekty decyzji dotyczących wycofania uznania, jak określono w ust. 1, są przedkładane komitetowi przez Komisję z jej własnej inicjatywy lub na wniosek Państwa Członkowskiego.~~



↓ 2001/105/WE art. 1 ust. 9  
(dostosowany)

### Artykuł ~~15~~ ~~10~~

~~1.~~ Bez względu na kryteria wyszczególnione w ~~Załączniku~~ ~~⊗~~ załączniku I ~~⊗~~, jeśli Państwo Członkowskie uznaje, iż uznana organizacja nie może dłużej być upoważniona do wykonywania w jego imieniu zadań wyszczególnionych w art. 3, może zawiesić takie upoważnienie, w oparciu o następującą procedurę:

- a) Państwo Członkowskie bezzwłocznie powiadamia Komisję i pozostałe Państwa Członkowskie o swojej decyzji, należycie ją uzasadniając;
- b) Komisja bada czy zawieszenie jest uzasadnione z przyczyn poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lub środowiska naturalnego;



- c) działając zgodnie z procedurą ~~ustanowioną w art. 7~~  określona w art. 9  ust. 2, Komisja powiadamia Państwo Członkowskie, czy jego decyzja o zawieszeniu upoważnienia jest lub nie jest uzasadniona z przyczyn poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lub środowiska naturalnego i, gdy nie jest uzasadniona, występuje do Państwa Członkowskiego o wycofanie zawieszenia.





~~2. W każdym przypadku, gdy Komisja uznaje, że wyniki działalności w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu uznanej organizacji pogarszają się, jednakże nie uzasadnia to wycofania jej uznania w oparciu o kryteria określone w art. 9 ust. 2, może podjąć decyzję o odpowiednim powiadomieniu uznanej organizacji i wystąpić do niej o podjęcie stosownych działań w celu poprawy jej wyników działalności w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu, i powiadomić o tym Państwa Członkowskie. Jeżeli uznana organizacja nie udziela Komisji odpowiedniej odpowiedzi lub, jeżeli Komisja uznaje, że działania podjęte przez uznaną organizację nie poprawiły jej wyników w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu, Komisja może zdecydować o zawieszeniu uznania tej organizacji na okres jednego roku, zgodnie z procedurą określoną w art. 7 ust. 2, dając uprzednio zainteresowanej organizacji możliwość przedłożenia swoich uwag. W tym okresie, uznanej organizacji nie będzie wolno wydawać lub odnawiać świadectw dla statków pływających pod banderą Państw Członkowskich, podczas gdy świadectwa wydane lub odnowione w przeszłości przez tą organizację pozostają ważne.~~

~~3. Procedurę określoną w ust. 2 stosuje się również w przypadku gdy Komisja posiada dowody, że uznana organizacja nie stosuje się do przepisów art. 15 ust. 3, 4 lub 5.~~

~~4. Jeden rok po przyjęciu decyzji Komisji o zawieszeniu uznania organizacji, Komisja ocenia, czy uchybienia określone w ust. 2 i 3, które doprowadziły do zawieszenia zostały usunięte. W przypadku gdy takie uchybienia nadal istnieją, uznanie zostaje wycofane zgodnie z procedurą określoną w art. 7 ust. 2.~~

↓ 2001/105/WE art. 1 ust. 10  
(dostosowany)  
⇒ nowy

#### Artykuł ~~16~~

1. Każde Państwo Członkowskie musi upewnić się, czy uznana organizacja działająca w jego imieniu do celów art. 3 ust. 2, skutecznie pełni funkcje określone w tym artykule ~~ku zadowoleniu zgodnie z wymaganiami~~ jego właściwej administracji.
2. Każde Państwo Członkowskie wykonuje to zadanie co najmniej raz na dwa lata i dostarcza innym Państwom Członkowskim i Komisji sprawozdanie z wyników takiego monitorowania najpóźniej dnia 31 marca każdego roku następującego po latach, dla których zgodność była oceniana.
3. Wszystkie uznane organizacje oceniane są przez Komisję, wspólnie z Państwem Członkowskim, które przedstawiło stosowny wniosek o uznanie, w sposób regularny i co najmniej co dwa lata, w celu potwierdzenia, że spełniają one  swoje obowiązki wynikające z niniejszej dyrektywy  oraz kryteria ~~Załącznika~~  załącznika I .

Wybierając organizacje do oceny, Komisja przykłada szczególną wagę do ~~wyników~~ działania organizacji w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu, rejestrów nieszczęśliwych wypadków i do sprawozdań przedłożonych przez Państwa Członkowskie zgodnie z art. ~~12~~  18 .

Ocena może obejmować wizytacje oddziałów regionalnych organizacji, jak również wrywkową inspekcję statków , zarówno eksploatowanych jak i tych w budowie,  do celów skontrolowania działalności organizacji. W tym przypadku Komisja, gdzie stosowne, powiadamia Państwa Członkowskie, w których ma swoją siedzibę oddział regionalny. Komisja dostarcza Państwu Członkowskiemu sprawozdanie z wynikami oceny.

4. Każda uznana organizacja corocznie udostępnia wyniki swojego przeglądu systemu zarządzania jakością komitetowi powołanemu na mocy art. ~~7~~  9 ust. 1 .

nowy

#### Artykuł 17

1. Nie jest możliwe powoływanie się na klauzule umowne w umowach uznanych organizacji ze stronami trzecimi oraz w umowach dotyczących upoważnienia zawartych z państwem bandery, aby ograniczyć dostęp Komisji do informacji koniecznych do celów przeprowadzenia oceny, o której mowa w art. 16 ust. 3.
2. Uznane organizacje zapewniają, aby w umowach ze stronami trzecimi w sprawie wydawania statkom ustawowych świadectw lub świadectw klasy zawarty był zapis, że warunkiem wydania tych świadectw jest zgoda tych stron na dostęp inspektorów Komisji na pokład statku do celów art. 16 ust. 3.

2001/105/WE art. 1 ust. 11  
(dostosowany)

#### Artykuł 18 ~~12~~

Wykonując swoje prawa i obowiązki jako państwa portu, Państwa Członkowskie zgłaszają Komisji i innym Państwom Członkowskiemu, i powiadamiają państwo bandery, którego to dotyczy, jeśli stwierdzą o wykryciu ~~o wykryciu~~ wydanie ważnego  ustawowego  świadectwa przez organizację działającą w imieniu państwa bandery statkowi, który nie spełnia odpowiednich wymogów międzynarodowych konwencji, lub o jakimkolwiek uchybieniu statku posiadającego ważne świadectwo klasy, a związanym z pozycjami objętymi tym świadectwem. Tylko przypadki statków stanowiących poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska naturalnego lub gdzie widoczne są dowody szczególnie niedbałego zachowania organizacji, zostają zgłoszone do celów niniejszego artykułu. Uznana organizacja, której to dotyczy, zostaje powiadomiona o przypadku w momencie inspekcji początkowej tak, aby mogła niezwłocznie podjąć właściwe działanie w tej sprawie.

↓ 94/57/WE (dostosowany)  
→<sub>1</sub> 2001/105/WE art. 1 ust. 13  
⇒ nowy

*Artykuł 19 ~~14~~*

1. Każde Państwo Członkowskie ~~zapewni, że~~ ☒ zapewnia, aby ☒ statki pływające pod jego banderą ~~sa~~ ☒ były ☒ ⇒ projektowane, ☒ budowane ⇒ , wyposażane ☒ i konserwowane zgodnie z ⇒ regulami i standardami związanymi z ☒ wymogami uznanych organizacji dotyczącymi kadłuba, maszyn oraz instalacji elektrycznej i kontrolnej.
2. Państwo Członkowskie może podjąć decyzję o stosowaniu reguł, które uznaje za równoważne do reguł uznanych organizacji, wyłącznie pod warunkiem, że niezwłocznie powiadomi o nich Komisję zgodnie z procedurą dyrektywy ~~83/189/EWG~~ ☒ 98/34/WE ☒ i inne Państwa Członkowskie oraz że żadne z Państw Członkowskich ani Komisja nie zgłoszą wobec nich sprzeciwu i nie uznają ich za ~~równoważne~~ ☒ nierównoważne ☒ w trybie procedury →<sub>1</sub> z art. ~~7~~ ☒ 9 ☒ ust. 2 ← ☒ niniejszej dyrektywy ☒ .

↓ nowy

1. Państwa Członkowskie współpracują z uznanymi organizacjami, którym udzielają upoważnienia, w opracowaniu ich reguł i/lub standardów. Państwa Członkowskie konsultują się z uznanymi organizacjami, aby zapewnić jednolitą interpretację konwencji międzynarodowych, zgodnie z art. 20 ust. 1.

↓ 94/57/WE

*Artykuł 20 ~~15~~*

↓ 2001/105/WE art. 1 ust. 14  
lit. a) (dostosowany)  
⇒ nowy

1. Uznane organizacje okresowo zasięgają swoich opinii w celu zachowania równoważności swoich ~~norm technicznych~~ ⇒ reguł i standardów ☒ oraz ich wykonywania. ⇒ Współpracują ze sobą w celu zapewnienia jednolitej interpretacji konwencji międzynarodowych, bez uszczerbku dla uprawnień państw bandery. Uznane organizacje uzgadniają warunki wzajemnego uznawania swoich odpowiednich świadectw klasy opartych o równoważne normy, biorąc w szczególności pod uwagę elementy wyposażenia statków posiadające znak zgodności z wymogami dyrektywy 96/98/WE<sup>12</sup>. ☒, ~~zgodnie z przepisami rezolucji MOM~~

<sup>12</sup> Dz.U. L 46 z 17.2.1997, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2002/84/WE (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 53).

~~A.847(20) w sprawie wytycznych w sprawie wspomagania państw bandery w wykonywaniu dokumentów MOM.~~

Dostarczają one Komisji okresowych sprawozdań w sprawie istotnego postępu w normach ⇨ i we wzajemnym uznaniu ⇩ .

↓ 94/57/WE (dostosowany)

2. Uznane organizacje ~~wykazują~~ ☒ wykazują ☒ gotowość do współpracy z administracją kontroli państwa portu, jeśli chodzi o statek ☒ , dla którego przeprowadzają inspekcje i wydają świadectwa ☒ ~~ich klasy~~, szczególnie w celu ułatwienia usunięcia zgłoszonych braków lub innych niezgodności.

↓ 2001/105/WE art. 1 ust. 14  
lit. b) (dostosowany)  
⇨ nowy

3. Uznane organizacje dostarczają wszystkim administracjom Państw Członkowskich, które udzieliły pełnomocnictw przewidzianych w art. 3 i Komisji wszelkie istotne informacje o ich sklasyfikowanej flocie, przeniesieniach, zmianach, zawieszeniach i wycofaniach klasy, niezależnie od bandery, pod jaką te statki pływają.

Informacje o przeniesieniach, zmianach, zawieszeniach i wycofaniach klasy, łącznie z informacjami o zaległych przeglądach, zaległych zaleceniach, warunkach klasy, warunkach działalności lub ograniczeniach operacyjnych wydanych na niekorzyść ich sklasyfikowanych statków — niezależnie od bandery, pod jaką te statki pływają — są również zgłaszane ⇨ elektronicznie ⇩ do ~~systemu informacyjnego Sirena~~ w celu kontroli państwa portu ⇨ wspólnej bazy danych z inspekcji wykorzystywanej przez Państwa Członkowskie dla wykonania dyrektywy [...]/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>13</sup> oraz jednocześnie rejestrowane we własnych systemach organizacji, w żadnym przypadku nie później niż 72 godziny od zdarzenia, które spowodowało obowiązek przekazania informacji. Informacje te, z wyjątkiem zaleceń i warunków klasy, które nie są zaległe, ⇩ są publikowane na stronach internetowych tych uznanych organizacji, ~~o ile takie istnieją.~~

4. Uznane organizacje nie wydają ⇨ ustawowych ⇩ świadectw statkowi, niezależnie od jego bandery, któremu została obniżona klasa lub, który zmienia klasę z powodów bezpieczeństwa, zanim nie dadzą właściwej administracji państwa bandery możliwości wydania w rozsądnym czasie opinii dla ustalenia czy konieczna jest pełna inspekcja.

↓ 2001/105/WE art. 1 ust. 14  
lit. c) (dostosowany)

5. W przypadkach przeniesienia klasy z jednej uznanej organizacji do drugiej, organizacja, która traci, powiadamia organizację, która zyskuje, o:

<sup>13</sup> Dz.U. L [...] z [...], str. [...].

- a)  wszelkich  zaległych przeglądach;
- b)  wszelkich  zaległych zaleceniach i warunkach klasy;
- c) warunkach działalności  wydanych na niekorzyść statku, oraz
- d) ~~lub~~ ograniczeniach operacyjnych wydanych na niekorzyść statku.

W momencie przeniesienia, organizacja, która traci, dostarcza organizacji, która zyskuje, kompletną historyczną dokumentację statku. Świadczenia statku mogą być wydane przez organizację, która zyskuje, dopiero, kiedy pomyślnie zakończono wszelkie zaległe przeglądy, a wszystkie zaległe zalecenia lub warunki klasy wydane uprzednio na niekorzyść statku, zostały wykonane zgodnie ze wskazaniami organizacji, która traci.

Przed wydaniem świadectw organizacja, która zyskuje, musi powiadomić organizację, która traci, o dacie wydania świadectw i potwierdzić datę, miejsce i czynności podjęte dla spełnienia każdego z zaległych przeglądów, zaległych zaleceń i zaległych warunków klasy.

---

↓ nowy

Uznane organizacje ustanawiają i wykonują odpowiednie wspólne wymogi dotyczące przypadków przeniesienia klasy, w których konieczne są specjalne środki ostrożności. Przypadki te obejmują przynajmniej przypadki przeniesienia klasy statków piętnastoletnich i starszych oraz przeniesienia z organizacji nieuznanej do organizacji uznanej.

---

↓ 2001/105/WE art. 1 ust. 14  
lit. c)

Uznane organizacje współpracują ze sobą przy prawidłowym wykonywaniu przepisów niniejszego ustępu.

---

↓ nowy

### *Artykuł 21*

1. Uznane organizacje ustanawiają najpóźniej do dnia [...] i utrzymują wspólny organ, który podejmuje następujące zadania:
  - a) ciągłą ocenę systemu zarządzania jakością;
  - b) certyfikację systemu jakości;
  - c) wydawanie wiążących interpretacji uznanych międzynarodowo norm jakości, w szczególności w celu uwzględnienia specyfiki charakteru i obowiązków uznanych organizacji, oraz

d) przyjmowanie indywidualnych i zbiorowych zaleceń mających na celu poprawę zasad, procesów i mechanizmów kontroli wewnętrznej uznanych organizacji.

Wspólny organ jest niezależny od uznanych organizacji i dysponuje środkami koniecznymi do wypełniania swoich obowiązków w sposób skuteczny i na najwyższym poziomie profesjonalizmu.

Wspólny organ określa roczny plan pracy.

Wspólny organ przedstawia Komisji i Państwu Członkowskim, które udzielają upoważnienia, pełne informacje na temat swojego rocznego planu pracy oraz na temat swoich ustaleń i zaleceń, w szczególności w odniesieniu do sytuacji, w których naruszone zostały warunki bezpieczeństwa.

2. Wspólny organ, o którym mowa w ust. 1, jest poddawany okresowej ocenie przez Komisję, która może wymagać od uznanych organizacji podjęcia środków, które Komisja uważa za konieczne dla zapewnienia pełnej zgodności z ust. 1.

Komisja zdaje Państwu Członkowskim sprawozdanie z wyników oceny oraz działań podjętych w jej następstwie.

#### *Artykuł 22*

1. Organizacje, którym w momencie wejścia w życie niniejszej dyrektywy zostało przyznane uznanie zgodnie z dyrektywą 94/57/WE, zachowują swoje uznanie z zastrzeżeniem przepisów ust. 2 i 3.

2. Uznane organizacje przestrzegają nowych przepisów ustanowionych w niniejszej dyrektywie od momentu jej wejścia w życie.

3. Bez uszczerbku dla art. 11 i 13, do dnia [dwanaście miesięcy po wejściu w życie przekształconej dyrektywy] Komisja ponownie bada wszystkie ograniczone uznania przyznane zgodnie z dyrektywą 94/57/WE w świetle art. 6 ust. 3 niniejszej dyrektywy w celu podjęcia decyzji, zgodnie z procedurą określoną w art. 9 ust. 2, czy ograniczenia powinny zostać zastąpione innymi czy usunięte. Ograniczenia mają w dalszym ciągu zastosowanie do czasu podjęcia decyzji przez Komisję.

#### *Artykuł 23*

W trakcie przeprowadzania oceny zgodnie z art. 16 ust. 3 Komisja sprawdza, czy posiadacz uznania jest podmiotem dominującym w organizacji. Jeżeli tak nie jest, Komisja odpowiednio zmienia uznanie za pomocą decyzji.

W przypadku, kiedy Komisja wprowadza zmiany w dokumencie uznania, Państwa Członkowskie dostosowują umowy zawarte z organizacją w celu uwzględnienia tych zmian.

## Artykuł 24

Komisja regularnie powiadamia Parlament Europejski i Radę o postępach w wykonywaniu dyrektywy w Państwach Członkowskich.

↓ 94/57/WE (dostosowany)

## Artykuł 25 ~~16~~

1. Państwa Członkowskie ~~wprowadzą~~  wprowadzają  w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania  przepisów art. [...] i punktów [...] załącznika I [...] *[artykuły lub ich części oraz punkty załącznika I, które zostały merytorycznie zmienione w porównaniu do poprzedniej dyrektywy]*  ~~niniejszej dyrektywy~~ przed ~~dnem 31 grudnia 1995 r.~~  upływem osiemnastu miesięcy od daty ustanowionej w art. 27. Niezwłocznie przedstawiają one Komisji teksty tych przepisów oraz tabelę korelacji między tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.
2. ~~Wspomniane środki powinny zawierać odniesienie~~  Przepisy te zawierają odesłanie  do niniejszej dyrektywy lub ~~odniesienie to powinno towarzyszyć~~  odesłanie takie towarzyszy  ich urzędowej publikacji. ~~Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.~~  Zawierają one również zapis, że odesłania w istniejących przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych do dyrektyw uchylonych przez niniejszą dyrektywę są traktowane jak odesłania do niniejszej dyrektywy. Państwa Członkowskie określają sposób dokonania takiego odesłania i sformułowania tego zapisu.
3. Państwa Członkowskie ~~niezwłocznie przekażą~~  przekazują  Komisji teksty ~~wszystkich~~  głównych  przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą. ~~Komisja poinformuje o tym pozostałe Państwa Członkowskie.~~

↓ 2001/105/WE art. 1 ust. 15

~~4. Dodatkowo, Komisja regularnie powiadamia Parlament Europejski i Radę, o postępach w wykonywaniu dyrektywy w Państwach Członkowskich.~~

↓

## Artykuł 26

Dyrektywa 94/57/WE zmieniona dyrektywami wymienionymi w części A załącznika II traci moc z dniem [data wejścia w życie przekształconej dyrektywy] bez uszczerbku dla zobowiązań Państw Członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego i stosowania dyrektyw określonych w części B załącznika II.

Odesłania do uchylonych dyrektyw są traktowane jako odesłania do niniejszej dyrektywy i odczytywane zgodnie z tabelą korelacji w załączniku III.

*Artykuł 27*

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

Artykuły [...] i punkty [...] załącznika I [*artykuły lub ich części oraz punkty załącznika I, które zostały merytorycznie zmienione w porównaniu do poprzedniej dyrektywy*] stosuje się od dnia [data wejścia w życie przekształconej dyrektywy].

---

↓ 94/57/EC

*Artykuł 28*

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodniczący*  
[...]

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący*  
[...]



## ZAŁĄCZNIK I

### MINIMALNE KRYTERIA DLA ORGANIZACJI OKREŚLONYCH W ART. 3

↓ 2001/105/WE art. 1 ust. 16  
lit. a)

#### A. OGÓLNE KRYTERIA MINIMALNE

↓ nowy

1. Uznana organizacja musi posiadać osobowość prawną w państwie, w którym ma siedzibę. Jej rozliczenia są poświadczane przez niezależnych audytorów.

↓ 2001/105/EC Art. 1.16(a)  
(dostosowany)

~~1.~~  2.  Uznana organizacja musi być w stanie udokumentować rozległe doświadczenie w ocenie projektu i budowy statków handlowych.

~~2. Organizacja musi posiadać w swojej klasie flotę złożoną z minimum 1000 statków oceanicznych (o tonażu rejestrowym brutto powyżej 100 ton) o łącznym tonażu rejestrowym brutto nie mniejszym niż 5 milionów ton.~~

~~3. Organizacja powinna zatrudniać personel techniczny proporcjonalny do ilości sklasyfikowanych statków. Jako minimum, niezbędnych jest 100 wyłącznych inspektorów, aby spełnić wymogi ust. 2.~~

↓ nowy

3. Organizacja zostaje założona jako organizacja dysponująca znaczącym personelem zarządzającym, technicznym, pomocniczym i badawczym odpowiednim do wielkości floty, dla której przeprowadza inspekcje i wydaje świadectwa, jej składu oraz zaangażowania organizacji w budowę i przebudowę statków. Organizacja jest w stanie przydzielić do każdego miejsca pracy wtedy, kiedy jest to potrzebne oraz zgodnie z zapotrzebowaniem, środki i personel odpowiedni do zadań, które mają zostać przeprowadzone, zgodnie z ogólnymi kryteriami minimalnymi 6 i 7 i szczególnymi kryteriami minimalnymi.

↓ 2001/105/WE art. 1 ust. 16  
lit. a) (dostosowany)  
⇒ nowy

4. Organizacja  posiada  ~~powinna dysponować~~ ⇒ i stosuje ⇐ wyczerpujące reguły i przepisy w zakresie projektowania, budowy oraz okresowych przeglądów statków handlowych ⇒, których jakość odpowiada uznanym międzynarodowo normom. Są one ⇐ publikowane i stale ulepszone poprzez programy badawcze i rozwojowe.

5. Organizacja  posiada  ~~musi posiadać~~ własny rejestr statków publikowany corocznie i utrzymywany w publicznie dostępnej elektronicznej bazie danych.

6. Organizacja  nie jest  ~~nie powinna być~~ kontrolowana przez właścicieli statków lub stoczniovców, lub inne osoby lub podmioty zaangażowane zawodowo w produkcję, wyposażanie, naprawę lub eksploatację statków. Przychody organizacji  nie są  ~~nie mogą być~~ w znacznym stopniu uzależnione od jednego przedsiębiorstwa handlowego.  Uznana  organizacja nie  prowadzi  ~~może prowadzić~~ działalności  ⇒ klasyfikacyjnej ani  ⇐ ustawowej w przypadku, gdy jest tożsama lub ma powiązania biznesowe, osobiste lub rodzinne z właścicielem lub armatorem statku. Niezgodność ta ma również zastosowanie w odniesieniu do inspektorów zatrudnionych przez uznaną organizację.

7. Organizacja ~~musi działać~~  działa  zgodnie z przepisami określonymi w Załączniku do rezolucji  IMO  ~~MOU~~ A.789(19) w sprawie specyfikacji funkcji kontrolujących i certyfikacyjnych uznanych organizacji działających w imieniu administracji, o tyle o ile obejmują one sprawy wchodzące w zakres zastosowania niniejszej dyrektywy.

↓ 2001/105/WE art. 1 ust. 16  
lit. b)

## B. SZCZEGÓLNE KRYTERIA MINIMALNE

↓ nowy

1. Organizacja zapewnia ogólnoswiatowy zasięg swojego wyłącznego personelu technicznego lub, w wyjątkowych i właściwie uzasadnionych przypadkach, wyłącznego technicznego personelu innych uznanych organizacji.

↓ 94/57/WE

~~1. Organizacja zostaje założona jako organizacja dysponująca:~~

~~a) znaczącym personelem technicznym, menedżerskim, wspomagającym oraz badawczym odpowiednim do zadań oraz do statków klasyfikowanych, dbającym o rozwój możliwości oraz przestrzegającym poszanowanie reguł i przepisów;~~

~~b) ogólnoswiatowym zasięgiem swojego wyłącznego personelu technicznego lub wyłącznego technicznego personelu innej uznanej organizacji.~~

2. Organizacja kieruje się w swoim działaniu kodeksem etyki.

3. Organizacja zarządzana jest i administrowana w sposób zapewniający poufność informacji wymaganych przez administrację.

↓ 2001/105/WE art. 1 ust. 16  
lit. b) (dostosowany)  
⇒ nowy

4. Organizacja ~~jest przygotowana do dostarczania~~ ⇒ dostarcza ⇐ istotnych informacji administracji, Komisji i zainteresowanym stronom.

5. Zarząd organizacji określił i udokumentował jej politykę, cele i zobowiązanie do jakości oraz zapewnił, że ta polityka jest zrozumiała, wykonywana i podtrzymywana na wszystkich poziomach w organizacji. Polityka organizacji ~~musi odnosić się~~ ☒ odnosi się ☒ do celów i wskaźników działalności w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu.

6. Organizacja ~~rozwinęła, wprowadziła w życie i utrzymuje skuteczny wewnętrzny system jakości oparty na właściwych częściach uznanych międzynarodowo norm jakości i zgodnie z EN 45004 (organy inspekcji) oraz EN 29001, jak objaśniono w wymogach dla schematu certyfikacji systemu jakości IACS, i który, między innymi~~ zapewnia, iż:

- a) ☒ jej ☒ reguły i przepisy ~~organizacji~~ są ustanawiane i podtrzymywane w sposób systematyczny;
- b) ☒ jej ☒ reguły i przepisy ~~organizacji~~ są ☒ przestrzegane ☒ ~~z nim zgodne~~ i został wprowadzony wewnętrzny system do pomiaru jakości usług w odniesieniu do tych reguł i przepisów;
- c) spełniane są wymogi działań statutowych, do których organizacja jest upoważniona i został wprowadzony wewnętrzny system do pomiaru jakości usług w odniesieniu do zgodności z międzynarodowymi konwencjami;
- d) obowiązki, upoważnienia i wzajemne powiązania personelu, którego praca ma wpływ na jakość usług organizacji są określone i udokumentowane;
- e) całość pracy wykonywana jest w kontrolowanych warunkach;
- f) istnieje system nadzoru, który monitoruje działania i pracę wykonywane przez inspektorów oraz ~~ze~~ personel techniczny i administracyjny ~~zatrudniany jest~~ ☒ zatrudniony ☒ ~~bezpośrednio~~ przez organizację;
- g) ~~wymogi działań statutowych, do których organizacja jest upoważniona są spełniane wyłącznie przez jej wyłącznych inspektorów lub wyłącznych inspektorów innych uznanych organizacji; we wszystkich przypadkach, wyłączni inspektorzy muszą~~ posiadają rozległą wiedzę na temat szczególnego typu statku, na którym wykonują ⇒ swoje ⇐ działania ~~statutowe~~, jako istotne dla danego przeglądu, jaki ma być przeprowadzony i istotnych stosowanych wymogów;
- h) system podnoszenia kwalifikacji inspektorów i ciągłej aktualizacji ich wiedzy został wprowadzony w życie;
- i) utrzymuje się wyniki wskazujące na osiągnięcie wymaganych norm w pozycjach objętych świadczonymi usługami, jak również skuteczne działanie systemu jakości;

- j) we wszystkich siedzibach utrzymuje się ogólny system zaplanowanych i udokumentowanych wewnętrznych audytów działań związanych z jakością;
- k) ustawowe przeglądy i inspekcje wymagane przez zharmonizowany system przeglądu i certyfikacji, do których organizacja jest upoważniona, są przeprowadzane zgodnie z przepisem wymienionym w Załączniku i Dodatku do rezolucji ~~MOM A.746(18)~~  IMO A948(23)  w sprawie wytycznych dla przeglądu w ramach zharmonizowanego systemu przeglądu i certyfikacji;
- l) są ustalone jasne i bezpośrednie linie odpowiedzialności i kontroli między centralnymi i regionalnymi siedzibami towarzystwa i między uznanymi organizacjami i ich inspektorami.

#### ~~7. Organizacja musi wykazać zdolność:~~

~~a) do rozwoju i ciągłego uaktualniania pełnego i adekwatnego zbioru reguł i przepisów dotyczących kadłuba, maszyn, instalacji elektrycznej i kontrolnej statków, jakościowo odpowiadającego międzynarodowo uznanym normom technicznym, na podstawie którego możliwe jest wydawanie świadectw Konwencji SOLAS i bezpieczeństwa na statkach pasażerskich (w odniesieniu do adekwatności budowy statku i głównych systemów maszyn pokładowych) oraz świadectw linii ładunkowej (dotyczących wytrzymałości statku);~~

~~b) do przeprowadzania wszystkich inspekcji i kontroli wymaganych przez międzynarodowe konwencje w celu wystawiania świadectw, łącznie ze sposobami oceny — za pośrednictwem wykwalifikowanego profesjonalnego personelu oraz zgodnie z przepisami określonymi w Załączniku do rezolucji MOM A.788(19) w sprawie wytycznych dotyczących wykonywania przez administracje Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczeństwem (ISM) — stosowania i utrzymywania systemu zarządzania bezpieczeństwem, zarówno na lądzie, jak i na statkach, przewidzianego do objęcia certyfikacją;~~

↓ nowy

7. Organizacja rozwinęła, wprowadziła w życie i utrzymuje skuteczny wewnętrzny system jakości oparty na właściwych częściach uznanych międzynarodowo norm jakości i zgodnie z EN ISO/IEC 17020:2004 (organy inspekcji) oraz EN ISO 9001:2000 zinterpretowanymi i poświadczonymi przez wspólny organ, o którym mowa w art. 21 ust.1.

8. Reguły i przepisy organizacji są wykonywane w sposób umożliwiający organizacji sporządzenie w oparciu o własną, bezpośrednią wiedzę i ocenę wiarygodnych i obiektywnych deklaracji na temat bezpieczeństwa statków, których to dotyczy, przy pomocy świadectw klasy, na podstawie których mogą być wydawane ustawowe świadectwa.

9. Organizacja dysponuje środkami niezbędnymi do oceny — za pośrednictwem wykwalifikowanego profesjonalnego personelu oraz zgodnie z przepisami określonymi w Załączniku do rezolucji IMO A.913 (22) w sprawie wytycznych dotyczących wykonywania przez administracje Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczeństwem (ISM) — stosowania i utrzymywania systemu zarządzania bezpieczeństwem, zarówno na lądzie, jak i na statkach, przewidzianego do objęcia certyfikacją.

---

↓ 94/57/WE

~~8. Organizacja jest przedmiotem certyfikacji jej systemu jakości przez niezależny organ składający się z audytorów, uznany przez administrację państwa, na terenie którego ma swoją siedzibę.~~

---

↓ 2001/105/WE art. 1 ust. 16  
lit. b) (dostosowany)

~~9~~  10.  Organizacja musi zezwolić na udział przedstawicieli administracji oraz innych zainteresowanych stron w ~~rozwoju~~  opracowaniu jej  reguł i/lub przepisów.



## **ZALĄCZNIK II**

### **Część A**

#### **Uchylona dyrektywa z jej kolejnymi zmianami (określona w art. 26)**

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

### **Część B**

#### **Wykaz terminów transpozycji do prawa krajowego (określony w art. 26)**

Dyrektywa	Termin transpozycji
94/57/WE	31 grudnia 1995 r.
97/58/WE	30 września 1998 r.
2001/105/WE	22 lipca 2003 r.
2002/84/WE	23 listopada 2003 r.

---



### ZALĄCZNIK III

#### TABELA KORELACJI

Dyrektywa 94/57/WE	Niniejsza dyrektywa
Artykuł 1	Artykuł 1
Artykuł 2 wyrazy wprowadzające	Artykuł 2 wyrazy wprowadzające
Artykuł 2 tiret pierwsze	Artykuł 2 lit. a)
Artykuł 2 tiret drugie	Artykuł 2 lit. b)
Artykuł 2 tiret trzecie	Artykuł 2 lit. c)
Artykuł 2 tiret czwarte	Artykuł 2 lit. d)
Artykuł 2 tiret piąte	Artykuł 2 lit. e)
---	Artykuł 2 lit. f)
Artykuł 2 tiret szóste	Artykuł 2 lit. g)
Artykuł 2 tiret siódme	Artykuł 2 lit. h)
Artykuł 2 tiret ósme	Artykuł 2 lit. i)
---	Artykuł 2 lit. j)
Artykuł 2 tiret dziewiąte	Artykuł 2 lit. k)
Artykuł 2 tiret dziesiąte	Artykuł 2 lit. l)
Artykuł 2 tiret jedenaste	Artykuł 2 lit. m)
Artykuł 3	Artykuł 3
Artykuł 4 ust. 1 zdanie pierwsze i drugie	Artykuł 4 ust. 1
Artykuł 4 ust. 1 ostatnie zdanie	Artykuł 6 ust. 1
Artykuł 4 ust. 2 i 3	---
---	Artykuł 5 i 6 ust. 2 i 3
Artykuł 4 ust. 4	Artykuł 6 ust. 4
Artykuł 4 ust. 5	---

Artykuł 5 6 7 i 8

Artykuł 9

---

Artykuł 10 ust. 1

Artykuł 10 ust. 2 3 i 4

Artykuł 11

---

Artykuł 12

Artykuł 14

---

Artykuł 15

---

Artykuł 16

---

---

Artykuł 17

Załącznik

---

---

Artykuł 7 8 9 i 10

---

Artykuł 11 do 14

Artykuł 15

---

Artykuł 16

Artykuł 17

Artykuł 18

Artykuł 19 ust. 1 i 2

Artykuł 19 ust. 3

Artykuł 20

Artykuł 21 do 24

Artykuł 25

Artykuł 26

Artykuł 27

Artykuł 28

Załącznik I

Załącznik II

Załącznik III



## OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

### 1. TYTUŁ WNIOSKU:

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady, ustalającej wspólne zasady i normy dotyczące organów uprawnionych do wykonywania inspekcji i kontroli statków oraz stosownej działalności administracji morskiej.

### 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 Pozycje w budżecie (pozycje operacyjne i powiązane pozycje pomocy technicznej i administracyjnej (dawnej pozycje 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 <sup>1</sup> / niezróżnicowane <sup>2</sup>	TAK/NIE	TAK/NIE	TAK/NIE	Nr [...]
	Obowiązkowe/nieobowiązkowe	Zróżnicowane/ niezróżnicowane	TAK/NIE	TAK/NIE	TAK/NIE	Nr [...]

### 4. ZESTAWIENIE ZASOBÓW

4.1 Zasoby finansowe

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

*mln euro (do 3 miejsc po przecinku)*

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

<sup>1</sup> Środki zróżnicowane

<sup>2</sup> Środki niezróżnicowane zwane dalej NDA.

**Wydatki operacyjne<sup>3</sup>**

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 referencyjnej<sup>4</sup>**

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

**KWOTA REFERENCYJNA OGÓŁEM**

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 niewzględnione w kwocie referencyjnej<sup>5</sup>**

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, niewzględnione w kwocie referencyjnej (NDA)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

<sup>3</sup> Wydatki niewchodzące w zakres rozdziału xx 01 w tytule xx.

<sup>4</sup> Wydatki w ramach art. xx 01 04 w tytule xx.

<sup>5</sup> Wydatki w ramach rozdziału xx 01 z wyłączeniem artykułu xx 01 04 lub xx 01 05.

### Indykatywne koszty finansowe interwencji ogółem

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

### 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
<b>OGÓLEM CA w tym współfinansowanie</b>	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 międzyinstytucjonalnego<sup>6</sup> (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.***

<sup>6</sup> Patrz pkt 19 i 24 porozumienia międzyinstytucjonalnego.

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

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

- 4.2 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

Wyniki przeglądu aktualnie obowiązującego systemu ustanowionego dyrektywą 94/57/WE, jak również wyniki oceny instytucji zatwierdzonych przez Komisję, wskazują na to, że na proces inspekcji i certyfikacji bezpieczeństwa floty wspólnotowej ma wiele wad.

Rozwiązanie tego problemu wymaga wzmocnienia kontroli dotyczących procesu inspekcji i certyfikacji, które umożliwiłyby podjęcie natychmiastowych kroków w chwili wykrycia błędu i równocześnie naturalne przystosowanie się do dwoistości klasyfikacji – zadania statutowe.

Należy także przystąpić do ujednoczenia terminologii dyrektywy na podstawie bardziej precyzyjnych i lepiej zdefiniowanych pojęć tak, jak dzieje się to w przypadku jasnego odróżnienia między „świadectwami statutowymi” i „świadectwami klasy”.

Wymaga to zmiany aktualnie obowiązujących ram prawnych.

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

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

Międzynarodowy system klasyfikacji statków jest systemem skomplikowanym. Z historycznego punktu widzenia system publiczny (nazywany „statutowym”) został zbudowany na strukturze prywatnej, która już istniała, złożonej z towarzystw klasyfikujących, ale jej nie zastąpił.

Przyczyniło się to do powstania sytuacji, gdzie podział zadań między tymi strukturami jest zmienny.

Opracowywanie norm technicznych dokonuje się w praktyce po części przez MOM i po części przez towarzystwa klasyfikacyjne. Podział obowiązków pomiędzy te dwa rodzaje struktur zależy od danej konwencji, towaru lub rodzaju statku.

Działanie na poziomie Wspólnoty gwarantuje większą wiarygodność procesu inspekcji i certyfikacji. Polega ono w efekcie na wprowadzeniu kontroli krzyżowych, dzięki którym można natychmiast reagować na wykryty błąd. Poprawi to możliwość korygowania błędów u źródła i przyczyni się do usunięcia przeszkód w dziedzinie bezpieczeństwa w perspektywie długoterminowej.

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

Głównym celem wniosku jest zwiększenie skuteczności procesu inspekcji i certyfikacji bezpieczeństwa statków pływających pod banderą europejską.

Cele pośrednie są następujące:

- Cel pośredni nr 1: wzmocnienie systemu kontroli zatwierdzonych urzędów
- Cel pośredni nr 2: reforma ograniczonego zatwierdzenia
- Cel pośredni nr 3: reforma kryteriów zatwierdzenia.

- 5.4 Metoda realizacji (indykatoryjna)

Należy wskazać wybraną metodę/wybrane metody<sup>8</sup> realizacji działania.

*Zarządzanie scentralizowane*

bezpośrednio przez Komisję

pośrednio przez:

---

<sup>8</sup> W przypadku wskazania więcej niż jednej metody, należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi” w niniejszym punkcie.

- 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:

Nie dotyczy.

## 6. MONITOROWANIE I OCENA

Projekt dyrektywy zawiera rozporządzenie wymagające powiadamiania Komisji przez Państwo Członkowskie o wykonawczych środkach krajowych (MNE), które mają być przyjęte w celu wprowadzenia dyrektywy do prawa krajowego.

Nie przekazanie MNE (oraz przekazanie częściowe) wywołuje automatycznie rozpoczęcie procedury wykroczenia zgodnie z artykułem 226 Traktatu.

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego przyczyni się do kontroli i wprowadzenia dyrektywy przez Państwa Członkowskie.

### 6.1 Ocena:

#### 6.1.1 Ocena *ex-ante*

Zalety i wady zidentyfikowane podczas analizy wpływu są następujące:

**Zalety:** Wszystkie warianty zawarte w opcji pierwszej mogą dotyczyć jedynie statków pływających pod banderą europejską, natomiast opcja druga dotyczy poprawy poziomu bezpieczeństwa całej floty sklasyfikowanej przez zatwierdzone organy, niezależnie od bandery, czyli większości floty światowej. Zakłada to, że czynnikiem decydującym jest ochrona wód wspólnotowych. Poza tym, oprócz skuteczności, którą ocenia się jako wysoką, w tym przypadku koszty są niewielkie, a warunki takie same dla wszystkich armatorów.

**Niedogodności:** Rozwiązanie to uderza w bezpośrednie następstwa głównego problemu i zakłada wysoki poziom współpracy ze strony zatwierdzonych organów, w związku z czym wymaga ono szczególnie uważnej kontroli ze strony Komisji, w tym

ewentualnego nakładania sankcji, w celu zapewnienia połączenia wszystkich elementów potrzebnych do jego sprawnego funkcjonowania.

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 <sup>9</sup> ...																
<b>Działanie 1.....</b>																
- Realizacja 1																
- Realizacja 2																
<b>Działanie 2.....</b>																
- Realizacja 1																
Suma cząstkowa Cel 1																
CEL OPERACYJNY Nr																

<sup>9</sup> Zgodnie z opisem w pkt 5.3.



2...																
<b>Działanie 1.....</b>																
- Realizacja 1																
Suma cząstkowa Cel 2																
CEL OPERACYJNY Nr n																
Suma cząstkowa Cel n																
<b>KOSZT OGÓLEM</b>																

## 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/pełnych etatów)					
		Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5
Urzędnicy lub pracownicy czasowi <sup>10</sup> (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 <sup>11</sup> w ramach XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Inni pracownicy <sup>12</sup> finansowani w ramach XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
<b>OGÓLEM</b>		0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

### 8.2.2 Opis zadań związanych z działaniem

Dyrektywa ustalająca zasady prowadzenia dochodzeń technicznych po wypadkach w transporcie morskim poszerza kompetencje wspólnotowe w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego. W celu zapewnienia odpowiedniego monitorowania wprowadzenia dyrektywy w życie konieczne jest wzmocnienie zasobów ludzkich – oceniane na ½ urzędników A.

### 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

<sup>10</sup> Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

<sup>11</sup> Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej

<sup>12</sup> Koszty te 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
<b>1. Pomoc techniczna i administracyjna (w tym powiązane koszty personelu)</b>							0
Agencje wykonawcze <sup>13</sup>							0
Inna pomoc techniczna i administracyjna							0
wewnętrzna							0
zewnątrzna							0
<b>Pomoc techniczna i administracyjna ogółem</b>							0

8.2.5 Koszt finansowy zasobów ludzkich i powiązane koszty niewzględnione 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
Urzednicy i pracownicy czasowi (06 01 01)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
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
<b>Koszt zasobów ludzkich i koszty powiązane (niewzględnione w kwocie referencyjnej) ogółem</b>	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

<sup>13</sup> Należy odnieść się do oceny skutków finansowych regulacji dla danej agencji wykonawczej/danych agencji wykonawczych.

Kalkulacja – *Urzednicy i pracownicy czasowi*

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

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

*Nie dotyczy*

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 <sup>14</sup>	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
<b>2. Inne wydatki na zarządzanie ogółem (XX 01 02 11)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>3. Inne wydatki o charakterze administracyjnym (należy wskazać jakie, odnosząc się do pozycji w budżecie)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Ogółem wydatki administracyjne inne niż wydatki na zasoby ludzkie i powiązane koszty (niewzględnione w kwocie referencyjnej)</b>	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*

<sup>14</sup> Należy określić rodzaj komitetu oraz grupę, do której należy.