



Spis treści

I Akty ustawodawcze

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2107 z dnia 15 listopada 2017 r. ustanawiające środki zarządzania, ochrony i kontroli obowiązujące na obszarze konwencji Międzynarodowej Komisji ds. Ochrony Tuńczyka Atlantyckiego (ICCAT) oraz zmieniające rozporządzenia Rady (WE) nr 1936/2001, (WE) nr 1984/2003 i (WE) nr 520/2007 1

DYREKTYWY

- ★ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2108 z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniająca dyrektywę Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich⁽¹⁾ 40
- ★ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2109 z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniająca dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich 52
- ★ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej oraz zmieniająca dyrektywę 2009/16/WE i uchylająca dyrektywę Rady 1999/35/WE⁽¹⁾ 61

Sprostowania

- ★ Sprostowanie do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 98/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie wprowadzania do obrotu i używania prekursorów materiałów wybuchowych (Dz.U. L 39 z 9.2.2013) 78

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG.

I

(Akty ustawodawcze)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2017/2107

z dnia 15 listopada 2017 r.

ustanawiające środki zarządzania, ochrony i kontroli obowiązujące na obszarze konwencji Międzynarodowej Komisji ds. Ochrony Tuńczyka Atlantyckiego (ICCAT) oraz zmieniające rozporządzenia Rady (WE) nr 1936/2001, (WE) nr 1984/2003 i (WE) nr 520/2007

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 43 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1380/2013 ⁽³⁾ celem wspólnej polityki rybołówstwa jest taka eksploatacja żywych zasobów morza, która zapewni długotrwałą równowagę ekonomiczną, środowiskową i społeczną.
- (2) Decyzją Rady 98/392/WE ⁽⁴⁾ Unia zatwierdziła Konwencję Narodów Zjednoczonych o prawie morza, która zawiera między innymi zasady i przepisy dotyczące ochrony żywych zasobów morza i zarządzania nimi. W ramach swoich szerszych zobowiązań międzynarodowych Unia uczestniczy w prowadzonych w wodach międzynarodowych działaniach służących ochronie stad ryb.
- (3) Na podstawie decyzji Rady 86/238/EWG ⁽⁵⁾ Unia jest od dnia 14 listopada 1997 r. jedną z umawiających się stron Międzynarodowej konwencji o ochronie tuńczyka atlantyckiego (zwanej dalej „konwencją ICCAT”).

⁽¹⁾ Dz.U. C 34 z 2.2.2017, s. 142.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 3 października 2017 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 23 października 2017 r.

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1380/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie wspólnej polityki rybołówstwa, zmieniające rozporządzenia Rady (WE) nr 1954/2003 i (WE) nr 1224/2009 oraz uchylające rozporządzenia Rady (WE) nr 2371/2002 i (WE) nr 639/2004 oraz decyzję Rady 2004/585/WE (Dz.U. L 354 z 28.12.2013, s. 22).

⁽⁴⁾ Decyzja Rady 98/392/WE z dnia 23 marca 1998 r. dotycząca zawarcia przez Wspólnotę Europejską Konwencji Narodów Zjednoczonych z dnia 10 grudnia 1982 r. o prawie morza i Porozumienia z dnia 28 lipca 1994 r. odnoszącego się do stosowania jego części XI (Dz.U. L 179 z 23.6.1998, s. 1).

⁽⁵⁾ Decyzja Rady 86/238/EWG z dnia 9 czerwca 1986 r. w sprawie przystąpienia Wspólnoty do Międzynarodowej konwencji o ochronie tuńczyka atlantyckiego, zmienionej Protokołem załączonym do Aktu końcowego Konferencji Pełnomocników Państw – Stron Konwencji, podpisanego w Paryżu dnia 10 lipca 1984 r. (Dz.U. L 162 z 18.6.1986, s. 33).

- (4) Dzięki ustanowieniu Międzynarodowej Komisji ds. Ochrony Tuńczyka Atlantyckiego (zwanej dalej „ICCAT”) konwencja ICCAT zapewnia ramy dla współpracy regionalnej w zakresie ochrony tuńczyków i gatunków tuńczykopodobnych oraz zarządzania nimi w Oceanie Atlantyckim i morzach przyległych.
- (5) ICCAT jest upoważniona do przyjmowania obowiązkowych – wiążących dla umawiających się stron – decyzji (zwanymi dalej „zaleceniami”) w zakresie ochrony zasobów, które podlegają jej kompetencji, i zarządzania nimi. Zalecenia te są skierowane zasadniczo do umawiających się stron konwencji ICCAT, ale nakładają również obowiązki na operatorów prywatnych (np. kapitanów statków). Zalecenia ICCAT wchodzą w życie sześć miesięcy po ich przyjęciu, a w przypadku Unii muszą zostać niezwłocznie wdrożone do prawa Unii.
- (6) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zrównoważonego zarządzania zewnętrznymi flotami rybackimi ⁽¹⁾ przewiduje, że stosuje się je bez uszczerbku dla przepisów prawa Unii wdrażających przepisy przyjęte przez regionalne organizacje ds. zarządzania rybołówstwem, których Unia jest umawiającą się stroną.
- (7) Ostatniego wdrożenia zaleceń ICCAT w zakresie ochrony i egzekwowania dokonano rozporządzeniami Rady (WE) nr 1936/2001 ⁽²⁾ i (WE) nr 520/2007 ⁽³⁾.
- (8) Zalecenie ICCAT dotyczące wieloletniego planu odbudowy zasobów tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym wdrożono rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1627 ⁽⁴⁾. Niniejsze rozporządzenie nie obejmuje takiego wieloletniego planu odbudowy.
- (9) Przy wdrażaniu tych zaleceń Unia i państwa członkowskie powinny dążyć do promowania działań w ramach rybołówstwa przybrzeżnego oraz stosowania narzędzi i technik połowowych, które są selektywne i mają ograniczone skutki dla środowiska, w tym narzędzi i technik stosowanych w tradycyjnym łodziowym rybołówstwie przybrzeżnym, tym samym przyczyniając się do zapewnienia odpowiedniego poziomu życia lokalnych społeczności.
- (10) Prawodawstwo unijne powinno jedynie dokonać wdrożenia zaleceń ICCAT, aby zrównać pozycję rybaków europejskich i rybaków z państw trzecich oraz zapewnić, by zasady były możliwe do przyjęcia dla wszystkich.
- (11) Akty delegowane i akty wykonawcze przewidziane w niniejszym rozporządzeniu powinny pozostawać bez uszczerbku dla wdrażania przyszłych zaleceń ICCAT do prawa Unii w drodze zwykłej procedury ustawodawczej.
- (12) W celu umożliwienia szybkiego wdrażania do prawa Unii przyszłych zmian w zaleceniach ICCAT należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmian w załącznikach do niniejszego rozporządzenia. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽⁵⁾. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (13) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Procedura numer 2015/0289(COD), dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym.

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1936/2001 z dnia 27 września 2001 r. ustanawiające środki kontroli stosowane do połowów niektórych zasobów ryb masowo migrujących (Dz.U. L 263 z 3.10.2001, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 520/2007 z dnia 7 maja 2007 r. ustanawiające środki techniczne dotyczące ochrony niektórych zasobów gatunków masowo migrujących oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 973/2001 (Dz.U. L 123 z 12.5.2007, s. 3).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1627 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wieloletniego planu odbudowy zasobów tuńczyka błękitnopłetwego we wschodnim Atlantyku i w Morzu Śródziemnym oraz uchylenia rozporządzenia Rady (WE) nr 302/2009 (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 1).

⁽⁵⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (14) Aby zapewnić zgodność ze wspólną polityką rybołówstwa, przyjęto prawodawstwo unijne w celu ustanowienia systemu kontroli, inspekcji i egzekwowania, który obejmuje zwalczanie nielegalnych, nieraportowanych i nieuregulowanych połowów („połowy NNN”). W szczególności rozporządzenie Rady (WE) nr 1224/2009⁽¹⁾ ustanawia unijny system kontroli, inspekcji i egzekwowania zgodnie z globalnym i zintegrowanym podejściem, tak aby zapewnić zgodność ze wszystkimi zasadami wspólnej polityki rybołówstwa. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 404/2011⁽²⁾ określa szczegółowe zasady wykonywania rozporządzenia (WE) nr 1224/2009. Rozporządzenie Rady (WE) nr 1005/2008⁽³⁾ ustanawia wspólnotowy system zapobiegania połowom NNN oraz ich powstrzymywania i eliminowania. Tymi rozporządzeniami wdrożono już szereg przepisów zawartych w zaleceniach ICCAT. W związku z tym nie ma potrzeby uwzględniania tych przepisów w niniejszym rozporządzeniu.
- (15) Zalecenia ICCAT w powiązaniu z obowiązującymi przepisami rozporządzenia (WE) nr 1224/2009 umożliwiają takłowcom do połowów pelagicznych na skalę przemysłową przeładunek na morzu na wodach nienależących do Unii w obrębie strefy ICCAT. Unia powinna jednak regularnie i w sposób wszechstronny powracać do tej kwestii na forum regionalnych organizacji ds. zarządzania rybołówstwem z myślą o rozszerzeniu unijnego zakazu przeładunku na morzu obowiązującego na wodach Unii na wszystkie wody.
- (16) W art. 15 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013 wprowadzono obowiązek wyładunku, który od dnia 1 stycznia 2015 r. ma zastosowanie do połowów małych i dużych gatunków pelagicznych, połowów do celów przemysłowych i połowów łososia w Morzu Bałtyckim. Na podstawie art. 15 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia obowiązek wyładunku pozostaje jednak bez uszczerbku dla zobowiązań międzynarodowych Unii, takich jak zobowiązania wynikające z zaleceń ICCAT. Na podstawie tego samego przepisu Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, aby wprowadzać takie zobowiązania międzynarodowe do prawa Unii, w tym w szczególności odstępstwa od obowiązku wyładunku. W związku z tym w niektórych sytuacjach ustanowionych w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2015/98⁽⁴⁾ dozwolone jest dokonywanie odrzutów podczas niektórych połowów małych i dużych gatunków pelagicznych i połowów do celów przemysłowych.
- (17) Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1984/2003⁽⁵⁾ wprowadzono programy dotyczące dokumentów statystycznych dla włócznika i opastuna zgodnie z odpowiednimi przepisami ICCAT. Jako że ICCAT przyjęła nowe przepisy dotyczące programów statystycznych w odniesieniu do przeładunków na morzu, należy zmienić rozporządzenie (WE) nr 1984/2003, aby wprowadzić te przepisy do prawa Unii.
- (18) W ostatnich latach zmieniono lub uchylono wiele zaleceń ICCAT. Ze względu na jasność, uproszczenie i pewność prawa należy zatem zmienić rozporządzenia (WE) nr 1936/2001 i (WE) nr 520/2007,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

TYTUŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy w zakresie zarządzania, ochrony i kontroli dotyczące połowów daleko migrujących gatunków ryb zarządzanych przez Międzynarodową Komisję ds. Ochrony Tuńczyka Atlantyckiego (ICCAT).

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1224/2009 z dnia 20 listopada 2009 r. ustanawiające unijny system kontroli w celu zapewnienia przestrzegania przepisów wspólnej polityki rybołówstwa, zmieniające rozporządzenia (WE) nr 847/96, (WE) nr 2371/2002, (WE) nr 811/2004, (WE) nr 768/2005, (WE) nr 2115/2005, (WE) nr 2166/2005, (WE) nr 388/2006, (WE) nr 509/2007, (WE) nr 676/2007, (WE) nr 1098/2007, (WE) nr 1300/2008, (WE) nr 1342/2008 i uchylające rozporządzenia (EWG) nr 2847/93, (WE) nr 1627/94 oraz (WE) nr 1966/2006 (Dz.U. L 343 z 22.12.2009, s. 1).

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 404/2011 z dnia 8 kwietnia 2011 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze do rozporządzenia Rady (WE) nr 1224/2009 ustanawiającego wspólnotowy system kontroli w celu zapewnienia przestrzegania przepisów wspólnej polityki rybołówstwa (Dz.U. L 112 z 30.4.2011, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1005/2008 z dnia 29 września 2008 r. ustanawiające wspólnotowy system zapobiegania nielegalnym, nieraportowanym i nieuregulowanym połowom oraz ich powstrzymywania i eliminowania, zmieniające rozporządzenia (EWG) nr 2847/93, (WE) nr 1936/2001 i (WE) nr 601/2004 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 1093/94 i (WE) nr 1447/1999 (Dz.U. L 286 z 29.10.2008, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/98 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie wdrożenia międzynarodowych zobowiązań Unii, o których mowa w art. 15 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1380/2013, zgodnie z Międzynarodową konwencją o ochronie tuńczyka atlantyckiego oraz z Konwencją o przyszłej wielostronnej współpracy w rybołówstwie na północno-zachodnim Atlantyku (Dz.U. L 16 z 23.1.2015, s. 23).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1984/2003 z dnia 8 kwietnia 2003 r. wprowadzające system w odniesieniu do statystycznego monitorowania handlu włócznikiem i opastunem wewnątrz Wspólnoty (Dz.U. L 295 z 13.11.2003, s. 1).

Artykuł 2

Zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do:

- a) unijnych statków rybackich i unijnych statków prowadzących połowy rekreacyjne, działających na obszarze konwencji ICCAT oraz – w przypadku przeładunków – również poza tym obszarem, jeżeli dokonują przeładunków gatunków złowionych na obszarze konwencji ICCAT;
- b) statków państw trzecich, które podlegają inspekcjom w portach państw członkowskich i na których znajdują się gatunki ICCAT lub przetwory rybne uzyskane z takich gatunków, których wcześniej nie wyładowano ani nie przeładowano w portach;
- c) statków rybackich państw trzecich i statków państw trzecich prowadzących połowy rekreacyjne, działających na wodach Unii.

Artykuł 3

Związek z innymi aktami Unii

Niniejsze rozporządzenie stosuje się bez uszczerbku dla przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zrównoważonego zarządzania zewnętrznymi flotami rybackimi ⁽¹⁾ oraz rozporządzenia (UE) 2016/1627.

Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu stosuje się w uzupełnieniu środków przewidzianych w rozporządzeniach (WE) nr 1005/2008 i (WE) nr 1224/2009.

Artykuł 4

Definicje

Na użytek niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „gatunki ICCAT” oznaczają gatunki wymienione w załączniku I;
- 2) „tuńczyk tropikalny” oznacza opastuna, tuńczyka żółtopłetwego i bonito;
- 3) „statek rybacki” oznacza każdy statek wyposażony do prowadzenia komercyjnej eksploatacji żywych zasobów morza lub wyposażony w sieć pułpkową na tuńczyka błękitnopłetwego;
- 4) „statek łowczy” oznacza statek rybacki wykorzystywany w celu połowu żywych zasobów morza;
- 5) „unijny statek rybacki” oznacza statek rybacki pływający pod banderą państwa członkowskiego i zarejestrowany w Unii;
- 6) „upoważnienie do połowów” oznacza upoważnienie udzielone unijnemu statkowi rybackiemu, upoważniające go do prowadzenia określonej działalności połowowej w danym okresie, na danym obszarze lub w odniesieniu do danego łowiska na określonych warunkach;
- 7) „specjalne upoważnienie do połowów” oznacza upoważnienie udzielone unijnemu statkowi rybackiemu, upoważniające go do prowadzenia określonej działalności połowowej przy użyciu określonych narzędzi w danym okresie, na danym obszarze lub w odniesieniu do danego łowiska na określonych warunkach;
- 8) „przeładunek” oznacza wyładowanie i przeniesienie całości lub części produktów rybołówstwa z jednego statku na inny statek;
- 9) „połowy rekreacyjne” oznaczają niekomercyjną działalność połowową, w przypadku której żywe zasoby morza są eksploatowane do celów rekreacji, turystyki lub sportu;
- 10) „dane w ramach zadania I” oznaczają dane zdefiniowane przez ICCAT jako zadanie I w „Podręczniku terenowym w zakresie statystyki i pobierania próbek tuńczyka atlantyckiego i tuńczykopodobnych”;
- 11) „dane w ramach zadania II” oznaczają dane zdefiniowane przez ICCAT jako zadanie II w „Podręczniku terenowym w zakresie statystyki i pobierania próbek tuńczyka atlantyckiego i tuńczykopodobnych”;
- 12) „CPC” oznaczają umawiające się strony konwencji ICCAT oraz niebędące umawiającymi się stronami współpracujące strony, podmioty lub podmioty rybackie;
- 13) „obszar konwencji ICCAT” oznacza wszystkie wody Oceanu Atlantyckiego oraz mórz przyległych;

⁽¹⁾ Procedura numer 2015/0289(COD), dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym.

- 14) „umowa o partnerstwie w sprawie zrównoważonych połowów” oznacza umowę międzynarodową zdefiniowaną w art. 4 ust. 1 pkt 37 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013;
- 15) „długość statku” oznacza odległość mierzoną w linii prostej między najdalej wysuniętym do przodu punktem dzioba i najdalej wysuniętym do tyłu punktem rufy;
- 16) „takłowiec do połowów pelagicznych na skalę przemysłową” oznacza takłowiec do połowów pelagicznych o długości całkowitej powyżej 24 m;
- 17) „statek rybacki do połowów na skalę przemysłową” oznacza statek rybacki o długości całkowitej powyżej 20 m;
- 18) „statek łowczy do połowów na skalę przemysłową” oznacza statek łowczy o długości całkowitej powyżej 20 m;
- 19) „rejestr ICCAT dotyczący statków rybackich do połowów na skalę przemysłową” oznacza wykaz prowadzony przez sekretariat ICCAT i dotyczący statków rybackich do połowów na skalę przemysłową upoważnionych do poławiania gatunków ICCAT na obszarze konwencji ICCAT;
- 20) „statek pomocniczy” oznacza statek inny niż jednostka przewożona na statku, który nie jest wyposażony w gotowe do użycia narzędzia połowowe i który ułatwia, wspomaga lub przygotowuje działalność połowową, w tym poprzez zaopatrywanie statku łowczego;
- 21) „statek transportowy” oznacza statek pomocniczy biorący udział w przeładunku oraz odbierający gatunki ICCAT z takłowca do połowów pelagicznych na skalę przemysłową;
- 22) „rejestr ICCAT dotyczący statków transportowych” oznacza prowadzony przez sekretariat ICCAT wykaz dotyczący statków upoważnionych do odbioru – na obszarze konwencji ICCAT – przeładunków na morzu z takłowców do połowów pelagicznych na skalę przemysłową;
- 23) „rejestr ICCAT dotyczący statków upoważnionych do połowów tuńczyków tropikalnych” oznacza prowadzony przez sekretariat ICCAT wykaz dotyczący statków rybackich do połowów na skalę przemysłową upoważnionych do dokonywania na obszarze konwencji ICCAT połowów, zatrzymywania na statku, przeładunku, transportu, przetwarzania lub wyładunku tuńczyków tropikalnych;
- 24) „urządzenie do sztucznej koncentracji ryb” (FAD) oznacza dowolny sprzęt pływający na powierzchni morza i stosowany do wabienia ryb;
- 25) „połowy NNN” oznaczają działalność połowową zdefiniowaną w art. 2 pkt 1 rozporządzenia (WE) nr 1005/2008;
- 26) „wykaz ICCAT dotyczący statków NNN” oznacza wykaz statków, które ICCAT uznała za prowadzące połowy NNN;
- 27) „takle” oznaczają narzędzie połowowe składające się ze sznura podstawowego, do którego podczipione są sznury dodatkowe (stągiewki) wyposażone w liczne haczyki, których długość i rozstawienie są zróżnicowane w zależności od gatunku docelowego;
- 28) „okrężnice” oznaczają każdą sieć okrężającą, której dno zaciska się za pomocą umieszczonej na dnie sieci liny ściągającej przechodzącej przez serię pierścieni wzdłuż podbory, umożliwiającej jej ściąganie i zamykanie;
- 29) „hak” oznacza wygięty kawałek drutu stalowego o ostrym końcu.

TYTUŁ II

ŚRODKI ZARZĄDZANIA, OCHRONY I KONTROLI DOTYCZĄCE NIEKTÓRYCH GATUNKÓW

ROZDZIAŁ I

Tuńczyki tropikalne

Artykuł 5

Ograniczenia dotyczące liczby unijnych statków łowczych do połowów na skalę przemysłową poławiających opastuna

Liczbę i całkowitą zdolność połowową wyrażoną jako pojemność brutto (GT) unijnych statków łowczych do połowów na skalę przemysłową poławiających opastuna na obszarze konwencji ICCAT określa się:

- a) jako średnią liczbę i zdolność połowową wyrażoną jako pojemność brutto (GT) unijnych statków łowczych poławiających opastuna na obszarze konwencji ICCAT w latach 1991–1992; oraz
- b) na podstawie informacji o ograniczeniu liczby unijnych statków łowczych poławiających opastuna w 2005 r., które zostały przekazane ICCAT do dnia 30 czerwca 2005 r.

Artykuł 6

Specjalne upoważnienia dla statków łowczych do połowów na skalę przemysłową poławiających tuńczyki tropikalne i dla statków pomocniczych

1. Zgodnie z przepisami ustanowionymi w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady sprawie zrównoważonego zarządzania zewnętrznymi flotami rybackimi ⁽¹⁾ państwa członkowskie udzielają upoważnień pływającym pod ich banderą statkom łowczym do połowów na skalę przemysłową tuńczyków tropikalnych na obszarze konwencji ICCAT.
2. Państwa członkowskie udzielają upoważnień w celu wspierania statków pływających pod ich banderą, które wykorzystuje się w celu zapewniania wszelkiego rodzaju wsparcia dla statków, o których mowa w ust. 1.

Artykuł 7

Rejestr ICCAT dotyczący statków upoważnionych do połowów tuńczyków tropikalnych

1. Państwa członkowskie niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu 30 dni, informują Komisję o wszelkich zdarzeniach, które wymagają uzupełnienia, usunięcia lub zmiany danych w rejestrze ICCAT dotyczącym statków upoważnionych do połowów tuńczyków tropikalnych. Komisja niezwłocznie i nie później niż w ciągu 45 dni od daty takiego zdarzenia przekazuje te informacje sekretariatowi ICCAT.
2. Statki rybackie do połowów na skalę przemysłową niewpisane do rejestru ICCAT dotyczącego statków upoważnionych do połowów tuńczyków tropikalnych nie mogą poławiać, zatrzymywać na statku, przeładowywać, transportować, przekazywać, przetwarzać ani wyładowywać tuńczyków tropikalnych z obszaru konwencji ICCAT. W takich przypadkach nie ma zastosowania art. 15 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013.

Artykuł 8

Wykaz statków poławiających tuńczyki tropikalne w danym roku

Do dnia 30 czerwca każdego roku państwa członkowskie przedkładają Komisji wykaz upoważnionych statków pływających pod ich banderą, które w poprzednim roku kalendarzowym prowadziły połowy tuńczyków tropikalnych na obszarze konwencji ICCAT. Do dnia 31 lipca każdego roku Komisja zgłasza do ICCAT wykazy otrzymane od państw członkowskich.

Artykuł 9

Plany zarządzania dotyczące urządzeń powodujących koncentrację ryb

1. W odniesieniu do sejnów i kliprów tuńczykowych poławiających tuńczyki tropikalne przy wykorzystaniu urządzeń do sztucznej koncentracji ryb (FAD) do dnia 31 grudnia każdego roku państwa członkowskie przedkładają Komisji plany zarządzania dotyczące stosowania FAD przez statki pływające pod ich banderą. Komisja przekazuje te informacje sekretariatowi ICCAT do dnia 31 stycznia następnego roku.
2. Plany zarządzania, o których mowa w ust. 1, mają służyć:
 - a) pogłębieniu wiedzy na temat właściwości FAD, właściwości boi, połowów z użyciem FAD – w tym nakładu połowowego – oraz związanego z tym oddziaływania na gatunki docelowe i niedocelowe;
 - b) efektywnemu zarządzaniu rozmieszczaniem i usuwaniem FAD i pław oraz ich ewentualną utratą;
 - c) zmniejszeniu i ograniczeniu oddziaływania FAD oraz połowów z ich użyciem na ekosystem, w tym w stosownych przypadkach przez regulowanie różnych czynników śmiertelności połowowej (np. liczba rozmieszczonych FAD, w tym liczba zestawów FAD stosowanych przez sejnery, zdolność połowowa, liczba statków pomocniczych).
3. Plany zarządzania, o których mowa w ust. 1, zawierają informacje określone w załączniku II.
4. Państwa członkowskie zapewniają, aby w danym okresie na każdy sejner pływający pod ich banderą i poławiający tuńczyki tropikalne przy wykorzystaniu FAD przypadało nie więcej niż 500 aktywnych boi instrumentalnych.

⁽¹⁾ Procedura numer 2015/0289(COD), dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym.

*Artykuł 10***Wymogi dotyczące FAD**

1. FAD spełniają następujące wymogi:
 - a) część struktury FAD znajdująca się nad powierzchnią wody nie jest pokryta żadnym materiałem albo jest pokryta wyłącznie takim materiałem, z którym wiąże się minimalne ryzyko oplątania nim gatunków niedocelowych; oraz
 - b) elementy FAD znajdujące się pod powierzchnią wody składają się wyłącznie z materiału, który uniemożliwia oplątanie nim gatunków niedocelowych.
2. Projektując FAD, stosuje się, w zakresie, w jakim jest to możliwe, materiały ulegające biodegradacji, z uwagi na stopniowe wycofywanie do 2018 r. FAD, które nie ulegają biodegradacji.
3. W ramach sprawozdania rocznego, o którym mowa w art. 71, państwa członkowskie zgłaszają Komisji działania podjęte w celu zapewnienia zgodności z ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. Komisja przekazuje te informacje sekretariatowi ICCAT.

*Artykuł 11***Informacje o FAD przekazywane przez statki**

1. W odniesieniu do każdego rozmieszczenia FAD unijne statki łowcze będące sejnierami i klipami tuńczykowymi oraz unijne statki pomocnicze gromadzą i przekazują następujące informacje i dane:
 - a) pozycja FAD;
 - b) data rozmieszczenia FAD;
 - c) rodzaj FAD (kotwiczone FAD, dryfujące sztuczne FAD);
 - d) identyfikator FAD (tj. oznakowanie FAD lub identyfikacja pławy, rodzaj boi – np. boja zwykła lub połączona z echosondą) lub wszelkie informacje umożliwiające ustalenie właściciela;
 - e) cechy konstrukcyjne FAD (wymiary i materiał części dryfującej oraz podwodnej struktury podwieszanej, a także oplatająca funkcja podwodnej struktury podwieszanej).
2. W odniesieniu do każdej interwencji dotyczącej FAD – niezależnie od tego, czy następuje po niej połów – unijne statki łowcze będące sejnierami i klipami tuńczykowymi oraz unijne statki pomocnicze gromadzą i przekazują następujące informacje:
 - a) rodzaj interwencji (wybieranie, usuwanie, interwencja dotycząca urządzeń elektronicznych);
 - b) pozycja FAD;
 - c) data interwencji;
 - d) rodzaj FAD (kotwiczone FAD, dryfujące naturalne FAD, dryfujące sztuczne FAD);
 - e) identyfikator FAD (tj. oznakowanie FAD lub identyfikacja pławy) lub wszelkie informacje umożliwiające ustalenie właściciela;
 - f) jeżeli po interwencji następuje połów – wyniki wystawienia w postaci połowu i przyłowu, niezależnie od tego, czy zatrzymuje się je na statku czy też odrzuca martwe albo żywe lub – jeżeli po interwencji nie następuje połów tuńczyka – powody podjęcia takiej decyzji (np. niewystarczająca liczba ryb lub zbyt małe ryby).
3. W odniesieniu do każdej utraty FAD unijne statki łowcze będące sejnierami i klipami tuńczykowymi oraz unijne statki pomocnicze gromadzą i przekazują następujące informacje:
 - a) ostatnia odnotowana pozycja;
 - b) data ostatniej odnotowanej pozycji;
 - c) identyfikator FAD (tj. oznakowanie FAD lub identyfikacja pławy) lub wszelkie informacje umożliwiające ustalenie właściciela.
4. Unijne statki rybackie prowadzą aktualizowany co kwartał wykaz rozmieszczonych FAD, zawierający co najmniej informacje określone w załączniku III.

Artykuł 12

Informacje o FAD przekazywane przez państwa członkowskie

Co roku, 15 dni przed terminem ustalonym przez ICCAT dla danego roku, państwa członkowskie przekazują Komisji następujące informacje w celu udostępnienia ich sekretariatowi ICCAT:

- a) liczba faktycznie rozmieszczonych FAD w każdym kwartale, według rodzaju FAD, ze wskazaniem obecności lub braku pławy/boi lub echosondy powiązanej z FAD;
- b) liczba i rodzaj pław/boi (np. radiopława, z echosondą) faktycznie rozmieszczonych w każdym kwartale;
- c) średnia liczba aktywnych pław/boi w każdym kwartale, stosowanych przez każdy statek;
- d) średnia liczba utraconych aktywnych FAD w każdym kwartale;
- e) dla każdego statku pomocniczego – liczba dni na morzu w podziale na pola jednostopniowe siatki geograficznej, miesiące i państwa członkowskie bandery.

Artykuł 13

Dzienniki połowowe

Państwa członkowskie zapewniają, aby:

- a) bezzwłocznie zbierano i udostępniano unijnym naukowcom papierowe i elektroniczne dzienniki połowowe oraz, w stosownych przypadkach, dzienniki FAD;
- b) dane w ramach zadania II przekazane Komisji na podstawie art. 50 zawierały informacje uzyskane z dzienników połowowych lub, w stosownych przypadkach, z dzienników FAD.

Artykuł 14

Okres oraz obszar zamknięty w związku z ochroną niedojrzałych organizmów morskich

1. Ukierunkowane połowy lub działania wspierające ukierunkowane połowy tuńczyków tropikalnych przy wykorzystaniu urządzeń, które mogą wpływać na koncentrację ryb, w tym FAD, są zabronione:

- a) od dnia 1 stycznia do dnia 28 lutego każdego roku; oraz
- b) na obszarze wyznaczonym w następujący sposób:
 - granica północna – 5° szerokości geograficznej północnej,
 - granica południowa – 4° szerokości geograficznej południowej,
 - granica zachodnia – 20° długości geograficznej zachodniej,
 - granica wschodnia – wybrzeże Afryki.

2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1, obejmuje:

- a) rozmieszczanie wszelkich obiektów dryfujących, z bojami lub bez;
- b) połowy wokół obiektów sztucznych, pod nimi lub z ich użyciem, wliczając w to statki;
- c) połowy wokół obiektów naturalnych, pod nimi lub z ich użyciem;
- d) holowanie obiektów dryfujących poza wspomniany obszar.

3. Każde państwo członkowskie, którego jednostki dokonują połowów na obszarze geograficznym okresu oraz obszaru zamkniętego:

- a) podejmuje odpowiednie działania w celu zapewnienia, aby wszystkie statki pływające pod jego banderą, w tym statki pomocnicze, prowadząc działalność połowową w okresie i obszarze zamkniętym, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, posiadały obserwatora na statku. Program obecności obserwatorów musi być zgodny z załącznikiem IV do niniejszego rozporządzenia bez uszczerbku dla art. 73 rozporządzenia (WE) nr 1224/2009;
- b) do dnia 30 czerwca każdego roku przedkłada informacje zgromadzone przez obserwatorów, o których mowa w lit. a), Komisji, która zgłasza je ICCAT do dnia 31 lipca;
- c) podejmuje odpowiednie działania wobec pływających pod jego banderą statków rybackich, które nie przestrzegają okresu oraz obszaru zamkniętego, o którym mowa w ust. 1;
- d) w ramach sprawozdania rocznego, o którym mowa w art. 71, składa Komisji sprawozdanie z przestrzegania okresu oraz obszaru zamkniętego.

*Artykuł 15***Połowcy tuńczyków tropikalnych w niektórych wodach portugalskich**

Zabrania się zatrzymywania na statku wszelkich ilości tuńczyków tropikalnych złowionych przy użyciu okrężnic w wodach podlegających suwerenności lub jurysdykcji Portugalii na podobszarze ICES X na północ od 36°30' N lub na obszarach CECAF na północ od 31° N i na wschód od 17°30' W oraz zabrania się ukierunkowanych połowów tych gatunków na wymienionych obszarach przy użyciu wspomnianych narzędzi. W takich przypadkach nie ma zastosowania art. 15 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013.

*Artykuł 16***Wykrywanie połowów NNN**

Jeżeli sekretarz wykonawczy ICCAT powiadomi Komisję o domniemanym naruszeniu przez unijne statki rybackie przepisów art. 7 ust. 2 oraz art. 14 ust. 1 i 2, Komisja niezwłocznie informuje o tym dane państwo członkowskie bandery. To państwo członkowskie niezwłocznie bada sytuację oraz – jeżeli statek prowadzi połowy przy wykorzystaniu obiektów, które mogą wpływać na koncentrację ryb, w tym FAD – nakazuje, aby statek wstrzymał połowy i, jeżeli to konieczne, niezwłocznie opuścił obszar. Dane państwo członkowskie bandery niezwłocznie informuje Komisję o wynikach postępowania wyjaśniającego i wprowadzonych w związku z nim środkach. Komisja przekazuje te informacje państwu nadbrzeżnemu i sekretarzowi wykonawczemu ICCAT.

ROZDZIAŁ II

Tuńczyk biały w północnym Atlantyku*Artykuł 17***Ograniczenia dotyczące liczby statków**

Maksymalną liczbę unijnych statków łowczych, które mogą prowadzić ukierunkowane połowy tuńczyka białego w północnym Atlantyku na obszarze konwencji ICCAT, określa się jako średnią liczbę unijnych statków łowczych, które prowadziły ukierunkowane połowy tuńczyka białego w północnym Atlantyku w latach 1993–1995.

ROZDZIAŁ III

Włócznik

Sekcja 1

Włócznik w Oceanie Atlantyckim*Artykuł 18***Plany zarządzania włócznikiem północnoatlantyckim**

Do dnia 15 sierpnia każdego roku państwa członkowskie, którym przydzielono kwotę i których statki dokonują połowów włócznika północnoatlantyckiego, przedkładają Komisji swoje plany zarządzania. Komisja przekazuje te informacje sekretariatowi ICCAT do dnia 15 września każdego roku.

*Artykuł 19***Minimalny rozmiar włócznika północnoatlantyckiego**

1. Zakazuje się ukierunkowanych połowów, zatrzymywania na statku lub przeladunku, wyładunku, transportu, składowania, wystawiania lub oferowania do sprzedaży, sprzedaży lub wprowadzania do obrotu włócznika, którego masa w relacji pełnej wynosi mniej niż 25 kg albo którego długość ogonowa wynosi mniej niż 125 cm. W takich przypadkach nie ma zastosowania art. 15 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013.
2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 można zatrzymywać na statku, przeladowywać, przekazywać, wyładowywać, transportować, składować, sprzedawać, wystawiać lub oferować do sprzedaży przypadkowe połowy maksymalnie 15 % włócznika, którego masa w relacji pełnej wynosi mniej niż 25 kg albo którego długość ogonowa wynosi mniej niż 125 cm.
3. Tolerancję wynoszącą 15 %, o której mowa w ust. 2, oblicza się na podstawie całkowitego połowu włócznika przez dany statek wyrażonego w liczbie sztuk na wyładunek.

Sekcja 2

Włócznik śródziemnomorski

Artykuł 20

Statki upoważnione do ukierunkowanych połowów włócznika śródziemnomorskiego

1. Państwa członkowskie udzielają, zgodnie z przepisami ustanowionymi w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady sprawie zrównoważonego zarządzania zewnętrznymi flotami rybackimi ⁽¹⁾, upoważnień do ukierunkowanych połowów włócznika śródziemnomorskiego.
2. Do dnia 8 stycznia każdego roku państwa członkowskie przekazują Komisji w formacie określonym w wytycznych w sprawie przedstawiania danych i informacji wymaganych przez ICCAT:
 - a) wykaz statków łowczych pływających pod ich banderą upoważnionych do ukierunkowanych połowów włócznika śródziemnomorskiego;
 - b) wykaz statków upoważnionych przez nie do ukierunkowanych połowów włócznika śródziemnomorskiego w trakcie połowów rekreacyjnych.
3. Komisja przekazuje informacje, o których mowa w ust. 2 lit. a) i b), sekretariatowi ICCAT do dnia 15 stycznia każdego roku.
4. Państwa członkowskie niezwłocznie i nie później niż w ciągu 30 dni informują Komisję o uzupełnieniu, usunięciu lub zmianie danych w wykazie statków, o których mowa w ust. 2 lit. a) i b). Komisja niezwłocznie i nie później niż w ciągu 45 dni od daty uzupełnienia, usunięcia lub zmiany tego wykazu przekazuje te informacje sekretariatowi ICCAT.

Artykuł 21

Przyłłów

Unijne statki łowcze nieumieszczone w wykazie, o którym mowa w art. 20 ust. 2 lit. a), nie są upoważnione do poławiania, zatrzymywania na statku, przeładunku, transportu, przetwarzania ani wyładunku włócznika w ilości przekraczającej 5 % całkowitego połowu na statku wyrażonego w masie lub liczbie sztuk.

Artykuł 22

Specjalne upoważnienie do połowów

1. Unijne statki łowcze, które umieszczono w wykazie, o którym mowa w art. 20 ust. 2 lit. a), i które stosują harpuny lub takle, muszą posiadać specjalne upoważnienie do połowów.
2. Do dnia 30 czerwca każdego roku państwa członkowskie przesyłają Komisji drogą elektroniczną wykaz upoważnień, o których mowa w ust. 1, udzielonych na poprzedni rok. Komisja przekazuje te informacje sekretariatowi ICCAT do dnia 31 lipca każdego roku.

Artykuł 23

Okresy zamknięte dla połowów

1. Włócznika śródziemnomorskiego nie wolno poławiać (ani jako gatunku docelowego, ani jako przyłowy), zatrzymywać na statku, przeładowywać ani wyładowywać w okresach od dnia 1 marca do dnia 31 marca oraz od dnia 1 października do dnia 30 listopada każdego roku.
2. Państwa członkowskie monitorują skuteczność zamknięcia i do dnia 15 sierpnia każdego roku przedkładają Komisji wszystkie istotne informacje dotyczące odpowiednich kontroli i inspekcji przeprowadzonych w celu zapewnienia przestrzegania ust. 1. Komisja przekazuje te informacje sekretariatowi ICCAT co najmniej dwa miesiące przed dorocznym posiedzeniem ICCAT.

Artykuł 24

Minimalny rozmiar włócznika śródziemnomorskiego

1. Zatrzymywać na statku, przeładowywać, wyładowywać i transportować można jedynie całe okazy włócznika, bez usuwania jakiegokolwiek części zewnętrznej, lub okazy z usuniętymi skrzelami i wypatroszone.

⁽¹⁾ Procedura numer 2015/0289, dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym.

2. Zabrania się połowu, zatrzymywania na statku, przeładunku, wyładunku, transportu, składowania lub wystawiania lub oferowania do sprzedaży włócznika śródziemnomorskiego, którego długość ogonowa wynosi mniej niż 90 cm albo którego masa w relacji pełnej wynosi mniej niż 10 kg, mniej niż 9 kg po usunięciu skrzel i wypatroszeniu albo mniej niż 7,5 kg po oprawieniu (usunięcie skrzel, wypatroszenie, usunięcie płetw i części głowy).
3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 2 można zatrzymywać na statku, przeładowywać, wyładowywać, transportować, składować, wystawiać lub oferować do sprzedaży przypadkowe połowy włócznika śródziemnomorskiego o wielkości poniżej minimalnego rozmiaru określonego we wspomnianym ustępie, jeżeli przyłowy takie nie przekraczają 5 % masy lub liczby sztuk na wyładunek łącznego połowu włócznika śródziemnomorskiego na statku.

Artykuł 25

Specyfikacje techniczne dotyczące narzędzi połowowych na statkach upoważnionych do ukierunkowanych połowów włócznika śródziemnomorskiego

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 12 rozporządzenia Rady (WE) nr 1967/2006 ⁽¹⁾ maksymalna liczba haków, które statki prowadzące ukierunkowane połowy włócznika śródziemnomorskiego mogą wystawiać lub zabierać na statek, wynosi 2 800.
2. Poza maksymalną liczbą, o której mowa w ust. 1, w przypadku rejsów dłuższych niż dwa dni można posiadać na statkach drugi zestaw uzbrojonych haków, pod warunkiem że będzie on właściwie zamocowany i zasztauowany na dolnych pokładach w sposób uniemożliwiający jego natychmiastowe użycie.
3. Wielkość haków nie może być mniejsza niż 7 cm wysokości.
4. Długość takli do połowów pelagicznych nie może przekraczać 30 mil morskich (55,56 km).

Artykuł 26

Obowiązki sprawozdawcze w odniesieniu do włócznika śródziemnomorskiego

1. Do dnia 30 czerwca każdego roku państwa członkowskie przekazują Komisji następujące informacje dotyczące statków łowczych pływających pod ich banderą, które w poprzednim roku były upoważnione do prowadzenia ukierunkowanych połowów włócznika śródziemnomorskiego takłami pelagicznymi lub harpunami:
 - a) informacje na temat statku łowczego:
 - (i) nazwa statku (w przypadku braku nazwy należy podać numer w rejestrze bez inicjałów państwa);
 - (ii) numer w rejestrze unijnej floty rybackiej, jak określono w załączniku I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/218 ⁽²⁾;
 - (iii) numer w rejestrze ICCAT;
 - b) informacje dotyczące działalności połowowej, na podstawie próby lub dotyczące całej floty:
 - (i) okres(-y) połowu oraz łączna roczna liczba dni połowowych przypadających na dany statek, w podziale na gatunki docelowe i obszary;
 - (ii) obszary geograficzne, w podziale na prostokąty statystyczne ICCAT, na których statek prowadził działalność połowową, w podziale na gatunki docelowe i obszary;
 - (iii) rodzaj statku, w podziale na gatunki docelowe i obszary;
 - (iv) liczba haków użyta przez statek, w podziale na gatunki docelowe i obszary;
 - (v) liczba takli użyta przez statek, w podziale na gatunki docelowe i obszary;
 - (vi) łączna długość wszystkich takli użytych przez statek, w podziale na gatunki docelowe i obszary;
 - c) dane dotyczące połowów, w możliwie najmniejszym podziale czasowo-przestrzennym:
 - (i) rozmiar oraz, jeżeli to możliwe, zróżnicowanie wiekowe połowów;
 - (ii) połowy i skład połowów w podziale na statek;
 - (iii) nakład połowowy (średnia liczba dni połowowych na statek, średnia liczba haków na statek, średnia liczba takli na statek, średnia łączna długość takli na statek).
2. Informacje, o których mowa w ust. 1, należy przedkładać w formacie zgodnym z wymogami określonymi przez ICCAT.
3. Komisja przekazuje informacje, o których mowa w ust. 1, sekretariatowi ICCAT do dnia 31 lipca każdego roku.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1967/2006 z dnia 21 grudnia 2006 r. w sprawie środków zarządzania zrównoważoną eksploatacją zasobów rybołówstwa Morza Śródziemnego, zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 2847/93 i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1626/94 (Dz.U. L 409 z 30.12.2006, s. 11).

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/218 z dnia 6 lutego 2017 r. w sprawie rejestru floty rybackiej UE (Dz.U. L 34 z 9.2.2017, s. 9).

ROZDZIAŁ IV

Marlin błękitny i marlin biały w Oceanie Atlantyckim

Artykuł 27

Uwalnianie złowionego żywego marlina błękitnego i marlina białego

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 15 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013 państwa członkowskie, które wykorzystały przysługującą im kwotę, zapewniają, aby statki pływające pod ich banderą uwalniały wszystkie okazy marlina błękitnego (*Makaira nigricans*) i marlina białego (*Tetrapturus albidus*), które są żywe w momencie wciągnięcia na statek.
2. Państwa członkowskie, o których mowa w ust. 1, wprowadzają odpowiednie środki w celu zapewnienia, aby okazy marlina błękitnego i marlina białego były uwalniane w sposób maksymalnie zwiększający ich szanse przeżycia.

Artykuł 28

Wyładunki marlina błękitnego i marlina białego poza uprawnieniami do połowów

Po wykorzystaniu przysługującej mu kwoty dane państwo członkowskie zapewnia, aby nie sprzedawano ani nie wprowadzano do obrotu wyładunków marlina błękitnego i marlina białego, które były martwe w momencie przyciągnięcia do statku. Taki wyładunek nie jest wliczany do limitu połowowego tego państwa członkowskiego zgodnie z pkt 1 zalecenia ICCAT nr 2015-05, pod warunkiem że taki zakaz zostanie wyraźnie wyjaśniony w sprawozdaniu rocznym, o którym mowa w art. 71 niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 29

Połowy rekreacyjne marlina błękitnego i marlina białego

1. Państwa członkowskie, których statki dokonują połowów rekreacyjnych marlina błękitnego i marlina białego, zapewniają program obecności obserwatorów naukowych obejmujący 5 % wyładunków marlina błękitnego i marlina białego w ramach zawodów.
2. W rekreacyjnych połowach marlina błękitnego zastosowanie ma minimalny rozmiar do celów ochrony wynoszący 251 cm długości ogonowej.
3. W rekreacyjnych połowach marlina białego zastosowanie ma minimalny rozmiar do celów ochrony wynoszący 168 cm długości ogonowej.
4. Zabrania się sprzedaży lub oferowania do sprzedaży części lub całych tuszy marlina błękitnego lub marlina białego złowionych w trakcie połowów rekreacyjnych.

ROZDZIAŁ V

Rekiny

Artykuł 30

Przepisy ogólne

1. W połowach niebędących ukierunkowanymi połowami rekinów należy uwalniać żywe rekiny, które złowiono przypadkowo i które nie stanowią źródła pożywienia lub utrzymania.
2. Państwa członkowskie, w miarę możliwości, prowadzą badania na temat gatunków rekinów złowionych na obszarze konwencji ICCAT, aby poprawić selektywność narzędzi połowowych, określić potencjalne obszary dojrzewania narybku i uwzględnić wprowadzenie obszarów i okresów zamkniętych oraz innych środków, stosownie do sytuacji. Badania te dostarczają informacji na temat najważniejszych parametrów biologicznych i ekologicznych, cyklu życia i cech behawioralnych, jak również na temat lokalizacji potencjalnych obszarów godowych, obszarów rozrodu i obszarów dojrzewania narybku.

Artykuł 31

Żarłaczki śledziowe (*Lamna nasus*)

1. Zabrania się zatrzymywania na statku, przeładunku lub wyładunku części lub całych tuszy żarłaczki śledziowych złowionych w powiązaniu z połowami podlegającymi ICCAT.
2. Unijne statki łowcze niezwłocznie uwalniają, nie okaleczając ich, przyciągnięte do statku żarłaczki śledziowe złowione w powiązaniu z połowami podlegającymi ICCAT.

Artykuł 32

Alopiasy (*Alopias superciliosus*)

1. Zabrania się zatrzymywania na statku, przeladunku lub wyładunku części lub całych tuszy alopiasów złowionych w powiązaniu z połowami podlegającymi ICCAT.
2. Unijne statki łowcze niezwłocznie uwalniają, nie okaleczając ich, przyciągnięte do statku alopiasy złowione w powiązaniu z połowami podlegającymi ICCAT.

Artykuł 33

Rekiny ostronose (*Isurus oxyrinchus*)

Państwa członkowskie podejmują odpowiednie środki, by zmniejszyć śmiertelność połowową podczas ukierunkowanych połowów rekinów ostronosych i co roku w sprawozdaniu rocznym, o którym mowa w art. 71, przedkładają Komisji informacje na temat postępów w tym zakresie.

Artykuł 34

Żarłacz białopłetwy (*Carcharhinus longimanus*)

1. Zabrania się zatrzymywania na statku, przeladunku lub wyładunku wszelkich części lub całych tuszy żarłaczy białopłetwych złowionych w związku z połowami podlegającymi ICCAT.
2. Unijne statki łowcze niezwłocznie uwalniają, nie okaleczając ich, przyciągnięte do statku żarłacz białopłetwy złowione w powiązaniu z połowami podlegającymi ICCAT.

Artykuł 35

Głowomłoty

1. Zabrania się zatrzymywania na statku, przeladunku lub wyładunku części lub całych tuszy głowomłotów z rodziny *Sphyrnidae* (z wyjątkiem *Sphyrna tiburo*) złowionych w powiązaniu z połowami podlegającymi ICCAT.
2. Unijne statki łowcze niezwłocznie uwalniają, nie okaleczając ich, przyciągnięte do statku głowomłoty złowione w powiązaniu z połowami podlegającymi ICCAT.

Artykuł 36

Żarłacz jedwabiste (*Carcharhinus falciformis*)

1. Zabrania się zatrzymywania na statku, przeladunku lub wyładunku części lub całych tuszy żarłaczy jedwabistych złowionych w powiązaniu z połowami podlegającymi ICCAT.
2. Unijne statki łowcze niezwłocznie uwalniają, nie okaleczając ich, żarłacz jedwabiste złowione w związku z połowami podlegającymi ICCAT, najpóźniej przed umieszczeniem połowu w ładowni, z należyтым uwzględnieniem bezpieczeństwa załogi.
3. Unijne sejnery biorące udział w połowach podlegających ICCAT wprowadzają dodatkowe środki w celu zwiększenia przeżywalności przypadkowo złowionych żarłaczy jedwabistych. Co roku w sprawozdaniu rocznym, o którym mowa w art. 71, państwa członkowskie przedkładają Komisji informacje na temat postępów w tym zakresie.

Artykuł 37

Pobieranie próbek z gatunków rekinów przez obserwatorów naukowych i inne upoważnione osoby

1. Na zasadzie odstępstwa od zakazu zatrzymywania na statku żarłaczy śledziowych, alopiasów, żarłaczy białopłetwych, młotowatych (z rodziny *Sphyrnidae* z wyjątkiem *Sphyrna tiburo*) i żarłaczy jedwabistych, określonego w art. 31, 32, 34, 35 i 36, zezwala się na pobieranie – przez obserwatorów naukowych lub osoby upoważnione przez CPC do pobierania próbek biologicznych – próbek biologicznych podczas przemysłowych operacji połowowych, pod następującymi warunkami:
 - a) próbki biologiczne pobiera się wyłącznie od zwierząt, które przy wybraniu narzędzi połowowych były martwe;

- b) próbki biologiczne pobiera się w ramach projektu badawczego zgłoszonego Stałemu Komitetowi ds. Badań Naukowych i Statystyki przy ICCAT oraz opracowuje się z uwzględnieniem priorytetów badawczych zalecanych przez ten komitet. Projektowi badawczemu powinien towarzyszyć szczegółowy dokument opisujący cel projektu, metody, które mają być stosowane, liczbę i rodzaj próbek, jakie mają zostać pobrane oraz wskazanie czasu i miejsca pobierania próbek;
 - c) próbki biologiczne przechowuje się na statku, dopóki nie dotrze on do portu wyładunku lub przeładunku; oraz
 - d) do czasu wplynięcia do ostatecznego portu wyładunku do wszystkich próbek pobranych zgodnie z niniejszym artykułem należy dołączyć upoważnienie państwa członkowskiego bandery lub – w przypadku czarteru – czarterującej CPC i państwa członkowskiego bandery. Takie próbki i inne części okazów rekinów, od których pobrano próbki, nie mogą być wprowadzane do obrotu ani sprzedawane.
2. Próbki biologiczne, o których mowa w ust. 1, mogą w szczególności obejmować kręgi, tkanki, układy rozrodcze, żołądki, próbki skóry, zastawki spiralne, szczęki, całe ryby lub szkielety na potrzeby badań taksonomicznych oraz inwentaryzacji fauny.
 3. Pobieranie próbek można rozpocząć dopiero po udzieleniu upoważnienia przez dane państwo członkowskie.

ROZDZIAŁ VI

Ptaki morskie

Artykuł 38

Środki ograniczające ryzyko w przypadku ptaków morskich na obszarze między 20° a 25° szerokości geograficznej południowej

1. Wszystkie statki dokonujące połowów między 20° a 25° szerokości geograficznej południowej posiadają i stosują podbory straszące i tyczki liny płoszącej tori, które spełniają wymogi i dodatkowe wytyczne określone w załączniku V.
2. Stosowanie podbór straszących zawsze zaczyna się przed zanurzeniem takli w wodzie.
3. Tam, gdzie jest to wykonalne, drugą tyczkę liny płoszącej tori oraz drugą podborę straszącą stosuje się w okresach wysokiej liczebności lub aktywności ptaków.
4. Wszystkie statki posiadają zapasowe podbory straszące, które są gotowe do natychmiastowego wykorzystania.
5. Taklowce prowadzące ukierunkowane połowy włóczników przy użyciu takli z przędzy jednowłóknowej są zwolnione z wymogów ust. 1, 2 i 3, z zastrzeżeniem następujących warunków:
 - a) takle wydaje się w nocy, przy czym noc definiuje się jako okres pomiędzy zmierzchem a świtem nawigacyjnym określonym dla pozycji geograficznej połowu zgodnie z podręcznikiem nawigacyjnym; oraz
 - b) nie dalej niż 3 m od haka umieszcza się ciężarek na krętliku o minimalnej masie 60 g, tak by osiągnąć maksymalny poziom zanurzenia.

Państwa członkowskie bandery statków objętych zwolnieniem, o którym mowa w akapicie pierwszym, informują Komisję o ustaleniach naukowych uzyskanych dzięki obecności obserwatorów naukowych na tych statkach.

Artykuł 39

Środki ograniczające ryzyko w przypadku ptaków morskich na obszarze na południe od 25° szerokości geograficznej południowej

Taklowce stosują co najmniej dwa z następujących środków ograniczających ryzyko zgodnie z wymogami i dodatkowymi wytycznymi określonymi w załączniku V:

- a) nocne wydawanie narzędzi przy minimalnym oświetleniu pokładu;
- b) podbory straszące;
- c) obciążanie lin.

Artykuł 40

Obowiązki sprawozdawcze w odniesieniu do ptaków morskich

1. Taklowce zbierają i przekazują państwu członkowskiemu swojej bandery informacje dotyczące interakcji z ptakami morskimi, w tym przypadkowego chwytania. Państwa członkowskie przekazują te informacje Komisji do dnia 30 czerwca każdego roku. Komisja bezzwłocznie przekazuje te informacje sekretariatowi ICCAT.
2. Państwa członkowskie informują Komisję o wdrażaniu środków określonych w art. 38 i 39 oraz o postępach w realizacji planu działania Unii na rzecz ograniczenia przypadkowego chwytania ptaków morskich w narzędzia połowowe.

ROZDZIAŁ VII

Żółwie

Artykuł 41

Przepisy ogólne dotyczące żółwi morskich

1. Sejnery unikają otaczania żółwi morskich i uwalniają żółwie morskie okrażone lub oplątane narzędziami połowowymi, w tym FAD. Sejnery zgłaszają interakcje między okrężnicami lub FAD a żółwiami morskimi państwu członkowskiemu bandery.
2. Taklowce do połowów pelagicznych posiadają i stosują urządzenia przeznaczone do bezpiecznego przenoszenia żółwi morskich, ich wypłatywania i uwalniania, które zapewniają uwalnianie żółwi morskich w sposób maksymalnie zwiększający ich szanse przeżycia.
3. Rybacy na taklowcach do połowów pelagicznych stosują urządzenia, o których mowa w ust. 2, zgodnie z załącznikiem VI, aby maksymalnie zwiększyć szanse przeżycia żółwi morskich.
4. Państwa członkowskie zapewniają przeszkolenie rybaków na taklowcach do połowów pelagicznych w zakresie metod bezpiecznego przenoszenia i uwalniania żółwi morskich.

Artykuł 42

Obowiązki sprawozdawcze w odniesieniu do żółwi morskich

1. Państwa członkowskie zbierają i do dnia 30 czerwca każdego roku przekazują Komisji informacje dotyczące interakcji ich statków z żółwiami morskimi w trakcie połowów podlegających ICCAT, w podziale na rodzaje narzędzi połowowych. Komisja przekazuje te informacje sekretariatowi ICCAT do dnia 31 lipca każdego roku. Informacje te obejmują:
 - a) współczynniki połowu, cechy narzędzi połowowych, czas i miejsce, gatunki docelowe oraz stan okazów (tj. odrzucone martwe czy uwolnione żywe);
 - b) podział interakcji w rozbiu na gatunki żółwi morskich; oraz
 - c) charakter zahaczenia lub oplątania (w tym przez FAD), rodzaj przynęty, wielkość i rodzaj haka oraz wielkość zwierzęcia.
2. W ramach sprawozdania rocznego, o którym mowa w art. 71, państwa członkowskie przekazują Komisji informacje dotyczące wdrażania art. 41 oraz innych działań podjętych w celu wdrożenia – w odniesieniu do połowów podlegających ICCAT – wytycznych w sprawie zmniejszenia śmiertelności żółwi morskich w trakcie połowów opublikowanych przez Organizację Narodów Zjednoczonych do spraw Wyżywienia i Rolnictwa (FAO) w roku 2010.

ROZDZIAŁ VIII

Uprawnienia do połowów tuńczyka błękitnopłetwego i włócznika

Artykuł 43

Zasada ogólna

Zgodnie z art. 17 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013 przy przydzielaniu uprawnień do połowów z dostępnych państwom członkowskim stad tuńczyka błękitnopłetwego i włócznika państwa te stosują przejrzyste i obiektywne kryteria, między innymi o charakterze środowiskowym, społecznym i ekonomicznym, oraz dążą do sprawiedliwego podziału krajowych kwot pomiędzy poszczególne segmenty floty, kładąc szczególny nacisk na rybołówstwo tradycyjne i tradycyjne łodziowe rybołówstwo przybrzeżne, a także do stworzenia zachęt dla unijnych statków rybackich stosujących selektywne narzędzia połowowe lub techniki połowowe o ograniczonym wpływie na środowisko.

TYTUŁ III

WSPÓLNE ŚRODKI KONTROLI

ROZDZIAŁ I

Upoważnienia

Artykuł 44

Rejestr ICCAT dotyczący statków do połowów na skalę przemysłową

1. Zgodnie z przepisami ustanowionymi w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady sprawie zrównoważonego zarządzania zewnętrznymi flotami rybackimi⁽¹⁾ państwa członkowskie udzielają upoważnień statkom do połowów na skalę przemysłową pływającym pod ich banderą do dokonywania na obszarze konwencji ICCAT połowów ukierunkowanych, zatrzymywania na statku, przeładunku lub wylądunku gatunków ICCAT.

(¹) Procedura numer 2015/289 (COD), dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym.

2. Państwa członkowskie w momencie udzielenia upoważnienia przedkładają Komisji wykazy statków rybackich do połowów na skalę przemysłową upoważnionych na podstawie ust. 1. Komisja niezwłocznie przekazuje te informacje sekretariatowi ICCAT w celu wpisania ich do rejestru ICCAT dotyczącego statków do połowów na skalę przemysłową.
3. Państwa członkowskie niezwłocznie i nie później niż w ciągu 30 dni informują Komisję o wszelkich zdarzeniach, które wymagają uzupełnienia, usunięcia lub zmiany danych w rejestrze ICCAT dotyczącym statków do połowów na skalę przemysłową. Komisja nie później niż w ciągu 45 dni od daty takiego zdarzenia przekazuje te informacje sekretariatowi ICCAT.
4. Statki do połowów na skalę przemysłową niewpisane do rejestru ICCAT dotyczącego statków do połowów na skalę przemysłową nie mogą na obszarze konwencji ICCAT prowadzić ukierunkowanych połowów, zatrzymywać na statku, przeładowywać ani wyładowywać gatunków ICCAT. W takich przypadkach nie ma zastosowania art. 15 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013.

ROZDZIAŁ II

Czarter

Artykuł 45

Zakres stosowania

Niniejszy rozdział ma zastosowanie do umów czarterowych, które nie są umowami dotyczącymi czarteru bez załogi, zawieranych między unijnymi statkami łowczymi a statkami z CPC i niepociągających za sobą zmiany bandery przez odnośne unijne statki łowcze.

Artykuł 46

Przepisy ogólne

1. Unijne statki łowcze mogą uczestniczyć w umowie czarterowej zawartej z CPC tylko jako statki wyczarterowane z zastrzeżeniem następujących warunków:
 - a) statki wyczarterowane posiadają upoważnienie połowowe udzielone przez czarterującą CPC i nie figurują w wykazie ICCAT dotyczącym statków NNN;
 - b) statki wyczarterowane nie są upoważnione do połowów w ramach więcej niż jednej umowy czarterowej jednocześnie;
 - c) połowy dokonane przez statki wyczarterowane są wyładowywane wyłącznie w portach czarterującej CPC, chyba że umowa czarterowa stanowi inaczej; oraz
 - d) przedsiębiorstwo czarterujące ma siedzibę prawną w czarterującej CPC.
2. Każdy przeładunek na morzu jest uprzednio i należyście zatwierdzany przez czarterującą CPC i jest zgodny z rozdziałem IV niniejszego tytułu.

Artykuł 47

Powiadamianie

1. W momencie zawarcia umowy czarterowej państwo członkowskie bandery zgłasza Komisji swoją zgodę na umowę czarterową.
2. Jeżeli w ciągu 15 dni kalendarzowych od przekazania Komisji zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, Komisja nie zwróci się o dodatkowe informacje, statek wyczarterowany może rozpocząć odnośną działalność połowową.
3. Państwo członkowskie bandery niezwłocznie informuje Komisję o zakończeniu każdego czarteru.
4. Komisja niezwłocznie przekazuje informacje, o których mowa w ust. 1 i 3, sekretariatowi ICCAT.

ROZDZIAŁ III

Kontrola połowów

Artykuł 48

Przestrzeganie kwot i wymogów dotyczących minimalnych rozmiarów

1. Do dnia 20 sierpnia każdego roku państwa członkowskie przekazują Komisji informacje dotyczące dokonanych w poprzednim roku połowów gatunków ICCAT objętych kwotami oraz dotyczące przestrzegania minimalnych rozmiarów.

2. Komisja przekazuje te informacje sekretariatowi ICCAT do dnia 15 września każdego roku.

Artykuł 49

Pobieranie próbek połowu

1. Pobieranie próbek z połowów w celu pogłębienia wiedzy na temat biologii odnośnych gatunków ICCAT i w celu szacowania parametrów niezbędnych do ich oceny prowadzi się zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1004 ⁽¹⁾ i decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2016/1251 ⁽²⁾ oraz z „Podręcznikiem terenowym w zakresie statystyki i pobierania próbek tuńczyka atlantyckiego i tuńczykopodobnych” opublikowanym w 1990 r. przez ICCAT.
2. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające wymogi szczegółowe dotyczące pobierania próbek z połowów, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 75 ust. 2.

Artykuł 50

Zgłaszanie połowów i nakładu połowowego

1. O ile Komisja nie zdecyduje inaczej, aby dotrzymać terminów rocznych określonych przez ICCAT, do dnia 30 czerwca każdego roku państwa członkowskie przekazują Komisji następujące dane (dane w ramach zadania I):
 - a) informacje za poprzedni rok dotyczące cech floty;
 - b) dane szacunkowe za poprzedni rok dotyczące rocznych połowów nominalnych (w tym dane dotyczące przyłowów i odrzutów) w odniesieniu do gatunków ICCAT.
2. O ile Komisja nie zdecyduje inaczej, aby dotrzymać terminów rocznych określonych przez ICCAT, do dnia 30 czerwca każdego roku państwa członkowskie przekazują Komisji następujące dane (dane w ramach zadania II):
 - a) dane dotyczące połowów i nakładu połowowego za poprzedni rok, w szczegółowym podziale czasoprzestrzennym; dane te obejmują dane szacunkowe dotyczące odrzutów i przypadków uwolnienia okazów, z podaniem stanu ryb (martwe lub żywe);
 - b) wszelkie dane dotyczące połowów dokonanych w ramach połowów rekreacyjnych za poprzedni rok.
3. Komisja niezwłocznie przekazuje do sekretariatu ICCAT informacje, o których mowa w ust. 1 i 2.
4. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające szczegółowe wymogi dotyczące danych w ramach zadania I i zadania II, o których mowa odpowiednio w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 75 ust. 2.

ROZDZIAŁ IV

Przeładunek

Artykuł 51

Zakres stosowania

1. Niniejszy rozdział ma zastosowanie do następujących operacji przeładunkowych:
 - a) prowadzonych na obszarze konwencji ICCAT operacji przeładunkowych dotyczących gatunków ICCAT i innych złowionych wraz z nimi gatunków; oraz
 - b) prowadzonych poza obszarem konwencji ICCAT operacji przeładunkowych dotyczących złowionych na obszarze konwencji ICCAT gatunków ICCAT i innych złowionych wraz z nimi gatunków.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1004 z dnia 17 maja 2017 r. w sprawie ustanowienia unijnych ram gromadzenia danych, zarządzania nimi i ich wykorzystywania w sektorze rybołówstwa oraz w sprawie wspierania doradztwa naukowego w zakresie wspólnej polityki rybołówstwa oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 199/2008 (Dz.U. L 157 z 20.6.2017, s. 1).

⁽²⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2016/1251 z dnia 12 lipca 2016 r. w sprawie przyjęcia wieloletniego unijnego programu gromadzenia danych, zarządzania nimi i ich wykorzystywania w sektorze rybołówstwa i akwakultury na lata 2017–2019 (Dz.U. L 207 z 1.8.2016, s. 113).

2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 lit. b) niniejszy rozdział nie ma zastosowania do prowadzonych poza obszarem konwencji ICCAT przeładunków na morzu dotyczących ryb złowionych na obszarze konwencji ICCAT, w przypadku gdy takie przeładunki są objęte programem przeładunku ustanowionym przez inną regionalną organizację ds. zarządzania rybołówstwem odpowiedzialną za połowy tuńczyka.
3. Niniejszy rozdział nie ma zastosowania do statków stosujących harpuni prowadzących przeładunek świeżego włośnika na morzu.

Artykuł 52

Przeładunek w porcie

1. Wszystkie operacje przeładunkowe odbywają się w wyznaczonych portach, z wyjątkiem operacji przeładunkowych prowadzonych na podstawie art. 53–60 przez takłowce do połowów pelagicznych na skalę przemysłową.
2. Dokonując przeładunków w porcie, unijne statki rybackie przestrzegają obowiązków określonych w załączniku VII.
3. Niniejszy artykuł nie narusza przepisów art. 17–22 rozporządzenia (WE) nr 1224/2009 ani art. 4, 6, 7 i 8 rozporządzenia (WE) nr 1005/2008.

Artykuł 53

Przeładunek na morzu

Przeładunek na morzu prowadzony przez takłowce do połowów pelagicznych na skalę przemysłową prowadzi się zgodnie z art. 54–60.

Artykuł 54

Rejestr ICCAT dotyczący statków transportowych

1. Państwa członkowskie udzielają upoważnień – zgodnie z przepisami ustanowionymi w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady sprawie zrównoważonego zarządzania zewnętrznymi flotami rybackimi ⁽¹⁾ – statkom transportowym do odbioru na obszarze konwencji ICCAT przeładunków na morzu od takłowców do połowów pelagicznych na skalę przemysłową.
2. Państwa członkowskie w momencie udzielenia upoważnienia przedkładają Komisji wykazy statków transportowych upoważnionych na podstawie ust. 1. Komisja niezwłocznie przekazuje te informacje sekretariatowi ICCAT w celu wpisania ich do rejestru ICCAT dotyczącego statków transportowych.
3. Państwa członkowskie bandery niezwłocznie informują Komisję o wszelkich uzupełnieniach, usunięciach lub zmianach w swoich wykazach statków transportowych. Komisja niezwłocznie przekazuje te informacje sekretariatowi ICCAT.
4. Zgłoszenie, o którym mowa w ust. 2 i 3, jest zgodne z formatem i układem określonym przez sekretariat ICCAT i zawiera następujące informacje:
 - nazwa statku, numer w rejestrze,
 - numer w rejestrze ICCAT (jeżeli dotyczy),
 - numer IMO (jeżeli dotyczy),
 - poprzednia nazwa (jeżeli dotyczy),
 - poprzednia bandera (jeżeli dotyczy),
 - wcześniejsze informacje o usunięciu z innych rejestrów (jeżeli dotyczy),
 - międzynarodowy radiowy sygnał wywoławczy,
 - rodzaj statku, jego długość, pojemność brutto i ładowność,
 - imię i nazwisko lub nazwa oraz adres armatora lub armatorów oraz operatora lub operatorów,
 - okres ważności upoważnienia do przeładunków.
5. Przeładunek na morzu, o którym mowa w art. 53, może być odbierany jedynie przez statki transportowe figurujące w rejestrze ICCAT dotyczącym statków transportowych.

⁽¹⁾ Procedura numer 2015/0289 (COD), dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym.

Artykuł 55

Upoważnienie taklowców do połowów pelagicznych na skalę przemysłową do przeładunków na obszarze konwencji ICCAT

1. Państwa członkowskie udzielają upoważnień – zgodnie z przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady sprawie zrównoważonego zarządzania zewnętrznymi flotami rybackimi⁽¹⁾ – taklowcom do połowów pelagicznych na skalę przemysłową pływającym pod ich banderą do przeładunków na morzu.
2. Państwa członkowskie w momencie udzielenia upoważnienia przedkładają Komisji wykazy taklowców do połowów pelagicznych na skalę przemysłową, którym udzielono upoważnień na podstawie ust. 1. Komisja niezwłocznie przekazuje te informacje sekretariatowi ICCAT.
3. Państwa członkowskie bandery niezwłocznie informują Komisję o wszelkich uzupełnieniach, usunięciach lub zmianach w swoich wykazach dotyczących taklowców do połowów pelagicznych na skalę przemysłową upoważnionych do przeładunków na morzu. Komisja niezwłocznie przekazuje te informacje sekretariatowi ICCAT.
4. Zgłoszenie, o którym mowa w ust. 2 i 3, musi być zgodne z formatem i układem określonym przez sekretariat ICCAT i zawierać następujące informacje:
 - nazwa statku, numer w rejestrze,
 - numer w rejestrze ICCAT,
 - okres ważności upoważnienia do przeładunków na morzu,
 - bandery, nazwy i numery w rejestrze statków transportowych, z których mogą korzystać taklowce do połowów pelagicznych na skalę przemysłową.

Artykuł 56

Upřednie upoważnienia do przeładunków na morzu

1. Przeładunki, które taklowce do połowów pelagicznych na skalę przemysłową prowadzą na wodach podlegających jurysdykcji CPC, podlegają wymogowi uzyskania upředniego upoważnienia od tej CPC. Oryginał lub kopię takiego upoważnienia należy przechowywać na statku i udostępniać na żądanie obserwatorowi regionalnemu ICCAT.
2. Taklowce do połowów pelagicznych na skalę przemysłową nie mogą prowadzić przeładunku na morzu, jeżeli nie uzyskały upředniego upoważnienia od swojego państwa członkowskiego bandery. Oryginał lub kopię takiego upoważnienia należy przechowywać na statku i udostępniać na żądanie regionalnemu obserwatorowi ICCAT.
3. W celu uzyskania upředniego upoważnienia, o którym mowa w ust. 1 i 2, kapitan lub właściciel taklowca do połowów pelagicznych na skalę przemysłową co najmniej 24 godziny przed planowanym przeładunkiem przekazują organom państwa członkowskiego bandery i nadbrzeżnej CPC następujące informacje:
 - a) nazwę taklowca do połowów pelagicznych na skalę przemysłową oraz jego numer w rejestrze ICCAT dotyczącym taklowców do połowów pelagicznych na skalę przemysłową upoważnionych do przeładunków na morzu;
 - b) nazwę statku transportowego i jego numer w rejestrze ICCAT dotyczącym statków transportowych;
 - c) produkt objęty przeładunkiem, w podziale na gatunki, jeżeli są znane, oraz – jeżeli to możliwe – w podziale na stada;
 - d) ilości gatunków ICCAT objętych przeładunkiem, jeżeli to możliwe – w podziale na stada;
 - e) ilości innych gatunków złowionych wraz z gatunkami ICCAT objęte przeładunkiem, w podziale na gatunki, jeżeli są znane;
 - f) datę i miejsce przeładunku;
 - g) lokalizację geograficzną połowów w podziale na gatunki oraz – w stosownych przypadkach – w podziale na stada, zgodnie z obszarami statystycznymi ICCAT.

Artykuł 57

Deklaracja przeładunkowa ICCAT

1. Nie później niż 15 dni od daty przeładunku kapitan lub właściciel taklowca do połowów pelagicznych na skalę przemysłową wypełnia i przekazuje państwu członkowskiemu bandery i nadbrzeżnej CPC deklarację przeładunkową ICCAT.

⁽¹⁾ Procedura numer 2015/0289 (COD), dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym.

2. W ciągu 24 godzin od zakończenia przeładunku kapitan odbierającego statku transportowego wypełnia i przekazuje sekretariatowi ICCAT, CPC będącej państwem bandery taklowca do połowów pelagicznych na skalę przemysłową oraz swojemu państwu członkowskiemu bandery deklarację przeładunkową ICCAT wraz z numerem w rejestrze ICCAT dotyczącym statków transportowych.
3. Co najmniej 48 godzin przed wyładunkiem kapitan odbierającego statku transportowego przekazuje właściwym organom państwa wyładunku deklarację przeładunkową ICCAT wraz z numerem w rejestrze ICCAT dotyczącym statków transportowych.
4. Wszystkim przeładowywanym na morzu gatunkom ICCAT oraz wszelkim innym złowionym wraz z nimi gatunkom, wyładowanym na obszarze lub terytorium CPC lub przywiezionym na obszar lub terytorium CPC, w formie nieprzetworzonej albo po przetworzeniu na statku, do momentu pierwszej sprzedaży towarzyszy deklaracja przeładunkowa ICCAT.

Artykuł 58

Program obecności obserwatorów regionalnych ICCAT dotyczący przeładunku na morzu

1. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby na wszystkich statkach transportowych dokonujących przeładunku na morzu był obecny obserwator regionalny ICCAT zgodnie z programem obecności obserwatorów regionalnych ICCAT dotyczącym przeładunku na morzu, jak ustanowiono w załączniku VIII.
2. Bez uszczerbku dla art. 73 rozporządzenia (WE) nr 1224/2009 zadaniem obserwatora regionalnego ICCAT jest weryfikacja przestrzegania przepisów niniejszego rozdziału, a w szczególności sprawdzanie, czy przeładowane ilości są zgodne z połowem zgłoszonym w deklaracji przeładunkowej ICCAT i z połowami odnotowanymi w dzienniku połowowym statku.
3. Bez obecności na statku regionalnego obserwatora ICCAT statkom nie wolno rozpoczynać ani kontynuować przeładunku na obszarze konwencji ICCAT, z wyjątkiem należycie zgłoszonych sekretariatowi ICCAT przypadków wystąpienia siły wyższej.

Artykuł 59

Obowiązki sprawozdawcze

1. Państwo członkowskie bandery taklowców do połowów pelagicznych na skalę przemysłową, które dokonały przeładunków, oraz państwo członkowskie bandery statków transportowych, które odebrały przeładunki w poprzednim roku, do dnia 15 sierpnia każdego roku zgłaszają Komisji:
 - a) ilości połowów gatunków ICCAT przeładowane w poprzednim roku, w podziale na gatunki oraz – jeżeli to możliwe – w podziale na stada;
 - b) ilości innych gatunków złowionych wraz z gatunkami ICCAT przeładowane w poprzednim roku, w podziale na gatunki, jeżeli są znane;
 - c) wykaz taklowców do połowów pelagicznych na skalę przemysłową, które dokonały przeładunków w poprzednim roku;
 - d) kompleksowe sprawozdanie oceniające treść i wnioski sprawozdań obserwatorów regionalnych ICCAT oddelegowanych na statki transportowe, które odebrały przeładunki od taklowców do połowów pelagicznych na skalę przemysłową.
2. Komisja przekazuje informacje otrzymane na podstawie ust. 1 sekretariatowi ICCAT do dnia 15 września każdego roku.

Artykuł 60

Spójność zgłaszanych danych

Państwo członkowskie bandery taklowców do połowów pelagicznych na skalę przemysłową prowadzących przeładunki na morzu dokonuje przeglądu informacji, które otrzymało na podstawie niniejszego rozporządzenia, w celu sprawdzenia spójności między zgłoszonymi połowami, przeładunkami i wyładunkami każdego statku, w razie konieczności współpracując przy tym z państwem wyładunku. Taką weryfikację należy przeprowadzić w sposób, który zapewni minimalny stopień ingerencji i utrudnień dla statku i nie spowoduje pogorszenia jakości ryb.

ROZDZIAŁ V

Programy obecności obserwatorów naukowych

Artykuł 61

Ustanowienie krajowych programów obecności obserwatorów naukowych

1. Państwa członkowskie ustanawiają krajowe programy obecności obserwatorów naukowych, które zapewniają:
 - a) obecność obserwatorów obejmującą co najmniej 5 % nakładu połowowego w każdym połowach przy użyciu takli pelagicznych, okrężnic i węd;
 - b) w przypadku statków wyczarterowanych – na zasadzie odstępstwa od lit. a) – obecność obserwatorów obejmującą co najmniej 10 % nakładu połowowego w każdym połowach przy użyciu takli pelagicznych, okrężnic i węd;
 - c) reprezentatywne czasowo-przestrzenne objęcie działalności floty, aby zapewnić zebranie wystarczających i odpowiednich danych, z uwzględnieniem charakterystyki flot i połowów;
 - d) zbieranie danych na temat wszystkich aspektów operacji połowowych, w tym połowu, jak określono w art. 63 ust. 1.
2. Obecność obserwatorów, o której mowa w ust. 1 lit. a) i b), oblicza się w następujący sposób:
 - a) liczba zestawów lub rejsów w przypadku połowów przy użyciu okrężnic;
 - b) liczba dni połowowych, zestawów lub rejsów w przypadku połowów przy użyciu takli pelagicznych; lub
 - c) liczba dni połowowych w przypadku połowów przy użyciu węd.
3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 lit. a) w przypadku statków o długości całkowitej poniżej 15 m, jeżeli występuje nadzwyczajne zagrożenie uniemożliwiające wysłanie obserwatora na statek, państwo członkowskie może zastosować alternatywną metodę monitorowania naukowego. Ta alternatywna metoda zapewnia obecność porównywalną z obecnością obserwatorów określoną w ust. 1 lit. a) oraz równoważne zbieranie danych. Zainteresowane państwo członkowskie podaje Komisji szczegółowe informacje dotyczące metody alternatywnej.
4. Komisja przekazuje szczegółowe informacje dotyczące metody alternatywnej, o której mowa w ust. 3, Stałemu Komitetowi ds. Badań Naukowych i Statystyki przy ICCAT w celu ich oceny. Alternatywne metody wymagają przed ich wdrożeniem zatwierdzenia przez Komisję ICCAT na dorocznym posiedzeniu ICCAT.

Artykuł 62

Kwalifikacje obserwatorów naukowych

- Państwa członkowskie zapewniają, aby przed wysłaniem na statek obserwatorzy przeszli niezbędne szkolenia, posiadali odpowiednie kwalifikacje i otrzymali akredytację. Obserwatorzy mają następujące kwalifikacje:
- a) dostateczną wiedzę i doświadczenie umożliwiające rozpoznawanie gatunków i zbieranie informacji dotyczących różnych konfiguracji narzędzi połowowych;
 - b) zadowalającą znajomość środków ochrony i zarządzania ICCAT;
 - c) umiejętność obserwacji i dokładnego zapisu danych zbieranych w ramach programu;
 - d) umiejętność pobierania próbek biologicznych;
 - e) nie są członkami załogi statku rybackiego, na którym prowadzą obserwację; oraz
 - f) nie są pracownikami przedsiębiorstwa posiadającego statki rybackie biorącego udział w obserwowanych połowach.

Artykuł 63

Obowiązki obserwatorów naukowych

1. Państwa członkowskie wymagają w szczególności, aby obserwatorzy:
 - a) rejestrowali i zgłaszali informacje dotyczące działalności połowowej, w tym co najmniej:
 - (i) dane dotyczące łącznego połowu gatunków docelowych, przyłowy i odrzutów (w tym rekinów, żółwi morskich, ssaków morskich i ptaków morskich), skład wielkościowy, stan okazów (tj. zatrzymane, odrzucone martwe, uwolnione żywe) i próbek biologicznych do analizy cyklu życiowego (np. gonad, otolitów, kręgosłupów, łusek);

- (ii) informacje dotyczące operacji połowowych, w tym długość i szerokość geograficzną obszaru połowu, informacje dotyczące nakładu połowowego (np. liczba zaciągów, liczba haków itd.), datę każdej operacji połowowej, w tym, w stosownych przypadkach, godziny rozpoczęcia i wstrzymania działalności połowowej;
 - b) obserwowali i rejestrowali stosowanie środków ograniczania przyłówów i inne istotne informacje;
 - c) przedkładali wszelkie propozycje, które uznają za stosowne w celu poprawy skuteczności środków ochrony oraz monitorowania naukowego.
2. Państwa członkowskie zapewniają stosowanie rzetelnych protokołów zbierania danych, w tym, w razie konieczności, wykorzystywanie aparatów fotograficznych lub kamer.
3. Kapitanowie statków zapewniają odpowiedni dostęp do statku i jego operacji, aby umożliwić obserwatorowi skuteczne wykonywanie obowiązków.

Artykuł 64

Przekazywanie zebranych informacji

Do dnia 30 czerwca każdego roku państwa członkowskie przekazują Komisji informacje zebrane w ramach krajowych programów obecności obserwatorów naukowych. Komisja przekazuje te informacje sekretariatowi ICCAT do dnia 31 lipca każdego roku.

ROZDZIAŁ VI

Kontrola statków rybackich państw trzecich w portach państw członkowskich

Artykuł 65

Obowiązki sprawozdawcze w odniesieniu do wyznaczonych portów i punktów kontaktowych

1. Państwa członkowskie, które zamierzają udzielić dostępu do swoich portów statkom rybackim państw trzecich przewożącym gatunki ICCAT lub przetwory rybne uzyskane z takich gatunków, których wcześniej nie wylądowano ani nie przeładowano w portach:
- a) wyznaczają porty, o wejście do których mogą wystąpić statki rybackie państw trzecich na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 1005/2008;
 - b) wyznaczają punkt kontaktowy do celów odbierania uprzedniego powiadomienia na podstawie art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1005/2008;
 - c) wyznaczają punkt kontaktowy do celów przekazywania sprawozdań z inspekcji w porcie na podstawie art. 66 niniejszego rozporządzenia.
2. Państwa członkowskie zgłaszają Komisji wszelkie zmiany w wykazie wyznaczonych portów i punktów kontaktowych co najmniej 30 dni przed wejściem takich zmian w życie. Komisja przekazuje te informacje sekretariatowi ICCAT co najmniej 14 dni przed wejściem takich zmian w życie.

Artykuł 66

Obowiązki sprawozdawcze w odniesieniu do inspekcji w portach

1. Państwo członkowskie przeprowadzające inspekcję przekazuje Komisji kopię sprawozdania z inspekcji w porcie, o którym mowa w art. 10 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1005/2008, nie później niż 10 dni od daty zakończenia inspekcji. Komisja przekazuje te informacje sekretariatowi ICCAT nie później niż 14 dni od daty zakończenia inspekcji.
2. Jeżeli sprawozdania z inspekcji w porcie nie można przekazać w okresie 10 dni, o którym mowa w ust. 1, państwo członkowskie przeprowadzające inspekcję zgłasza Komisji w tym terminie przyczyny opóźnienia i datę przekazania sprawozdania.
3. Jeżeli informacje zebrane podczas inspekcji stanowią w ocenie inspektora powód do przypuszczenia, że statek państwa trzeciego naruszył środki ochrony i zarządzania ICCAT, zastosowanie ma art. 11 rozporządzenia (WE) nr 1005/2008.

ROZDZIAŁ VII

Egzekwowanie przepisów*Artykuł 67***Domniemane naruszenia zgłoszone przez państwa członkowskie**

1. W uzupełnieniu wymogów określonych w art. 48 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1005/2008 państwa członkowskie przekazują Komisji, co najmniej 140 dni przed dorocznym posiedzeniem ICCAT, wszelkie udokumentowane informacje, które świadczą o możliwym nieprzestrzeganiu przez CPC środków ochrony i zarządzania ICCAT. Komisja analizuje te informacje i w stosownych przypadkach przekazuje je sekretariatowi ICCAT co najmniej 120 dni przed dorocznym posiedzeniem ICCAT.
2. Państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz statków łowczych o długości całkowitej równej co najmniej 12 m i statków przetwórci ryb, holowników, statków biorących udział w przeładunkach oraz statków pomocniczych, które rzekomo prowadziły połowy NNN na obszarze konwencji ICCAT w ciągu bieżącego i poprzedniego roku, wraz z dowodami na domniemane połowy NNN. Wykaz ten należy przekazać co najmniej 140 dni przed dorocznym posiedzeniem ICCAT. Komisja analizuje te informacje oraz – jeżeli informacje te są wystarczająco udokumentowane – przekazuje je sekretariatowi ICCAT co najmniej 120 dni przed dorocznym posiedzeniem ICCAT w celu sporządzenia wstępnego wykazu ICCAT dotyczącego statków NNN.

*Artykuł 68***Wstępny wykaz ICCAT dotyczący statków NNN**

Państwa członkowskie ściśle monitorują statki objęte wstępnym wykazem ICCAT dotyczącym statków NNN przekazany przez sekretarza wykonawczego ICCAT, aby ustalić działania i ewentualne zmiany nazwy, bandery lub zarejestrowanego właściciela tych statków.

*Artykuł 69***Domniemane przypadki nieprzestrzegania przepisów zgłoszone przez sekretarza wykonawczego ICCAT**

1. Jeżeli Komisja otrzyma od sekretarza wykonawczego ICCAT jakiegokolwiek informacje wskazujące na możliwe nieprzestrzeganie przepisów przez państwo członkowskie, niezwłocznie przesyła te informacje odnośnemu państwu członkowskiemu.
2. Odnośne państwo członkowskie przekazuje Komisji, co najmniej 45 dni przed dorocznym posiedzeniem ICCAT, wyniki postępowania wyjaśniającego podjętego w odniesieniu do zarzutów dotyczących nieprzestrzegania przepisów oraz wyniki wszelkich działań podjętych w celu rozwiązania kwestii przestrzegania przepisów. Komisja przekazuje te informacje sekretarzowi wykonawczemu ICCAT co najmniej 30 dni przed dorocznym posiedzeniem ICCAT.

*Artykuł 70***Domniemane naruszenia przepisów zgłoszone przez CPC**

1. Państwa członkowskie wyznaczają punkt kontaktowy do celów odbierania sprawozdań z inspekcji w porcie od CPC.
2. Państwa członkowskie zgłaszają Komisji wszelkie zmiany dotyczące punktów kontaktowych, o których mowa w ust. 1, co najmniej 30 dni przed wejściem takich zmian w życie. Komisja przekazuje te informacje sekretariatowi ICCAT co najmniej 14 dni przed wejściem takich zmian w życie.
3. Jeżeli wyznaczony przez państwo członkowskie punkt kontaktowy otrzyma od CPC sprawozdanie z inspekcji w porcie zawierające dowody na to, że statek rybacki pływający pod banderą tego państwa członkowskiego naruszył środki ochrony i zarządzania ICCAT, to państwo członkowskie niezwłocznie wszczyna postępowanie wyjaśniające w sprawie tego naruszenia oraz w terminie 160 dni od otrzymania takiego sprawozdania z inspekcji w porcie powiadamia Komisję o statusie postępowania wyjaśniającego oraz o wszelkich działaniach egzekucyjnych, które ewentualnie podjęto.
4. Jeżeli państwo członkowskie bandery nie może dotrzymać terminu, o którym mowa w ust. 3, zgłasza Komisji przyczyny opóźnienia i informuje, kiedy zostanie przekazane sprawozdanie dotyczące statusu postępowania wyjaśniającego.
5. Komisja przekazuje te informacje sekretariatowi ICCAT w ciągu 180 dni od otrzymania sprawozdania z inspekcji w porcie oraz włącza do sprawozdania rocznego, o którym mowa w art. 71, informacje dotyczące statusu postępowań wyjaśniających i wszelkich działań egzekucyjnych podjętych przez państwo członkowskie bandery.

TYTUŁ IV

PRZEPISY KOŃCOWE*Artykuł 71***Sprawozdanie roczne**

1. Do dnia 20 sierpnia każdego roku państwa członkowskie przedkładają Komisji sprawozdanie roczne za poprzedni rok kalendarzowy, które zawiera informacje na temat połowów, badań naukowych, statystyk, zarządzania, inspekcji i działań w zakresie zapobiegania połowom NNN oraz – w stosownych przypadkach – wszelkie informacje dodatkowe.
2. Sprawozdanie roczne zawiera informacje dotyczące kroków podjętych w celu ograniczania przyłowów oraz zmniejszenia odrzutów, a także dotyczące wszelkich badań naukowych w tej dziedzinie.
3. Komisja niezwłocznie kompiluje informacje otrzymane zgodnie z ust. 1 i 2 i przesyła je do sekretariatu ICCAT.
4. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające szczegółowe wymogi dotyczące formatu sprawozdania rocznego, o którym mowa w niniejszym artykule. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 75 ust. 2.

*Artykuł 72***Poufność**

Dane zebrane i wymienione na podstawie niniejszego rozporządzenia traktuje się zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie poufności na podstawie art. 112 i 113 rozporządzenia (WE) nr 1224/2009.

*Artykuł 73***Procedura wprowadzania zmian**

1. W przypadku gdy będzie to konieczne do wdrożenia do prawa Unii zmian w obowiązujących zaleceniach ICCAT, które stają się wiążące dla Unii, i w zakresie, w jakim zmiany w prawie Unii nie będą wykraczały poza zalecenia ICCAT, Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 74 aktów delegowanych w celu zmiany:
 - a) załączników II–VIII;
 - b) terminów ustanowionych w art. 7 ust. 1, art. 8, art. 9 ust. 1, art. 10 ust. 2, art. 14 ust. 1 i 3, art. 18, art. 20 ust. 2, 3 i 4, art. 22 ust. 2, art. 23 ust. 1 i 2, art. 26 ust. 1 i 3, art. 40 ust. 1, art. 42 ust. 1, art. 44 ust. 3, art. 47 ust. 2, art. 48 ust. 1 i 2, art. 50 ust. 1 i 2, art. 56 ust. 3, art. 57 ust. 1, 2 i 3, art. 59 ust. 1 i 2, art. 64, art. 65 ust. 2, art. 66 ust. 1 i 2, art. 67 ust. 1 i 2, art. 69 ust. 2, art. 70 ust. 2, 3 i 5 oraz art. 71 ust. 1;
 - c) obszaru ustanowionego w art. 14 ust. 1 lit. b);
 - d) minimalnych rozmiarów ustanowionych w art. 19 ust. 1 i 2, art. 24 ust. 2 oraz art. 29 ust. 2 i 3;
 - e) tolerancji ustanowionych w art. 19 ust. 2 i 3, art. 21 oraz art. 24 ust. 3;
 - f) specyfikacji technicznych dotyczących haków i takli ustanowionych w art. 25 oraz art. 38 ust. 5 lit. b);
 - g) obecności obserwatorów naukowych ustanowionej w art. 29 ust. 1 oraz art. 61 ust. 1 lit. a) i b);
 - h) rodzaju informacji i danych ustanowionych w art. 11 ust. 1, 2 i 3, art. 12, art. 20 ust. 2, art. 26 ust. 1, art. 42 ust. 1, art. 50 ust. 1 i 2, art. 54 ust. 4, art. 55 ust. 4, art. 56 ust. 3 oraz art. 59 ust. 1;
 - i) maksymalnej liczby boi instrumentalnych ustanowionej w art. 9 ust. 4.
2. Wszelkie zmiany przyjmowane zgodnie z ust. 1 ograniczają się ściśle do wdrożenia zmian odnośnego zalecenia ICCAT do prawa Unii.

*Artykuł 74***Wykonywanie przekazanych uprawnień**

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom ustanowionym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 73, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 3 grudnia 2017 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na okresy o tej samej długości, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 73, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami ustanowionymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 73 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 75

Procedura komitetowa

1. Komisję wspiera Komitet ds. Rybołówstwa i Akwakultury, ustanowiony w art. 47 rozporządzenia (UE) nr 1380/2013. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 76

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 1936/2001

W rozporządzeniu (WE) nr 1936/2001 uchyla się art. 4, 5, 6, 6a, 7, 8a, 8b, 8c, 9, 9a, oraz art.10–19.

Artykuł 77

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 1984/2003

W rozporządzeniu (WE) nr 1984/2003 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w art. 3 dodaje się litery w brzmieniu:
 - „g) statek do połowów na skalę przemysłową: statek rybacki o długości całkowitej równej co najmniej 20 m;
 - h) takłowiec do połowów pelagicznych na skalę przemysłową: takłowiec do połowów pelagicznych o długości całkowitej równej co najmniej 24 m.”;
- b) w art. 4 ust. 2 dodaje się literę w brzmieniu:
 - „c) jeżeli połowy zostały dokonane przez statek do połowów na skalę przemysłową – jest akceptowany tylko wtedy, gdy statek ten znajduje się w rejestrze statków ICCAT.”;
- c) w art. 5 ust. 2 dodaje się literę w brzmieniu:
 - „c) jeżeli połowy zostały dokonane przez statek do połowów na skalę przemysłową – jest zatwierdzony tylko wtedy, gdy statek ten znajduje się w rejestrze statków ICCAT.”;
- d) w rozdziale 2 dodaje się sekcję w brzmieniu:

„Sekcja 4

Obowiązki państw członkowskich w odniesieniu do produktów przeladowywanych na obszarze konwencji ICCAT

Artykuł 7a

Dokumenty statystyczne i sprawozdawczość

1. Zatwierdzając dokumenty statystyczne, państwo członkowskie bandery takłowców do połowów pelagicznych na skalę przemysłową zapewnia, aby przeladunki były zgodne z ilością połowu zgłoszoną przez każdy taki statek.

2. Państwo członkowskie bandery taklowców do połowów pelagicznych na skalę przemysłową zatwierdza dokumenty statystyczne dotyczące przeladowanych ryb po potwierdzeniu, że przeladunek przeprowadzono zgodnie z art. 51–58 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2107 (*). Potwierdzenie takie opiera się na informacjach otrzymanych w ramach programu obecności obserwatorów regionalnych ICCAT dotyczącego przeladunku na morzu.

3. Państwa członkowskie wymagają, aby w trakcie przywozu na ich obszar lub terytorium gatunkom objętym programami sporządzania dokumentacji statystycznej, złowionym na obszarze konwencji ICCAT przez taklowce do połowów pelagicznych na skalę przemysłową, towarzyszyły dokumenty statystyczne zatwierdzone dla statków umieszczonych w wykazie ICCAT dotyczącym taklowców do połowów pelagicznych na skalę przemysłową upoważnionych do przeladunku na morzu oraz kopia deklaracji przeladunkowej ICCAT.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2107 z dnia 15 listopada 2017 r. ustanawiające środki zarządzania, ochrony i kontroli obowiązujące na obszarze konwencji Międzynarodowej Komisji ds. Ochrony Tuńczyka Atlantyckiego (ICCAT) oraz zmieniające rozporządzenia Rady (WE) nr 1936/2001, (WE) nr 1984/2003 i (WE) nr 520/2007 (Dz.U. L 315 z 30.11.2017, s. 1).”.

Artykuł 78

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 520/2007

W rozporządzeniu (WE) nr 520/2007 uchyla się art. 4 pkt 1 i tytuł II oraz załączniki II, III i IV.

Artykuł 79

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie trzeciego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 15 listopada 2017 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

A. TAJANI

Przewodniczący

W imieniu Rady

M. MAASIKAS

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

GATUNKI ICCAT

Rodzina	Nazwa łacińska	Nazwa polska
<i>Scombridae</i>	<i>Acanthocybium solandri</i>	Solandra
	<i>Allothunnus fallai</i>	Tuńczyk smukły
	<i>Auxis rochei</i>	Tazar marun
	<i>Auxis thazard</i>	Tazar
	<i>Euthynnus alletteratus</i>	Tunek
	<i>Gasterochisma melampus</i>	Tuńczyk motylowy
	<i>Katsuwonus pelamis</i>	Bonito
	<i>Orcynopsis unicolor</i>	Orcyn
	<i>Sarda sarda</i>	Pelamida
	<i>Scomberomorus brasiliensis</i>	Makrela brazylijska
	<i>Scomberomorus cavalla</i>	Makrela kawala
	<i>Scomberomorus maculatus</i>	Makrela hiszpańska
	<i>Scomberomorus regalis</i>	Makrela królewska
	<i>Scomberomorus tritor</i>	Makrela zachodnioafrykańska
	<i>Thunnus alalunga</i>	Tuńczyk biały
	<i>Thunnus albacares</i>	Tuńczyk żółtopłetwy
	<i>Thunnus atlanticus</i>	Tuńczyk czarnopłetwy
	<i>Thunnus maccoyii</i>	Tuńczyk południowy
<i>Thunnus obesus</i>	Opastun	
<i>Thunnus thynnus</i>	Tuńczyk błękitnopłetwy	
<i>Istiophoridae</i>	<i>Istiophorus albicans</i>	Żaglica atlantycka
	<i>Makaira indica</i>	Marlin czarny
	<i>Makaira nigricans</i>	Marlin błękitny
	<i>Tetrapturus albidus</i>	Marlin biały
	<i>Tetrapturus belone</i>	Marlin śródziemnomorski
	<i>Tetrapturus georgii</i>	Brak nazwy polskiej
	<i>Tetrapturus pfluegeri</i>	Marlin długonosy
<i>Xiphiidae</i>	<i>Xiphias gladius</i>	Włócznik
<i>Alopiidae</i>	<i>Alopias superciliosus</i>	Alopias
<i>Carcharhinidae</i>	<i>Carcharhinus falciformis</i>	Żarłacz jedwabisty
	<i>Carcharhinus longimanus</i>	Żarłacz białopłetwy
	<i>Prionace glauca</i>	Żarłacz błękitny

Rodzina	Nazwa łacińska	Nazwa polska
<i>Lamnidae</i>	<i>Isurus oxyrinchus</i>	Rekin ostronosy
	<i>Lamna nasus</i>	Żarłacz śledziowy
<i>Sphyrnidae</i>	<i>Sphyrna</i> spp.	Głowomłoty
<i>Coryphaenidae</i>	<i>Coryphaena hippurus</i>	Koryfena

ZAŁĄCZNIK II

**WYTYCZNE W ZAKRESIE OPRACOWYWANIA PLANÓW ZARZĄDZANIA DOTYCZĄCYCH URZĄDZEŃ
DO SZTUCZNEJ KONCENTRACJI RYB (FAD)**

Plan zarządzania dotyczący FAD dla flot sejnów i kliprów tuńczykowych należących do CPC musi obejmować następujące elementy:

1. Opis
 - a) rodzaje FAD: AFAD = kotwiczone, DFAD = dryfujące;
 - b) rodzaj pławy/boi;
 - c) maksymalna liczba FAD, które można zastosować, w przeliczeniu na sejnę i rodzaj FAD;
 - d) minimalna odległość między AFAD;
 - e) strategia ograniczania i utylizacji przypadkowych przyłówów;
 - f) uwzględnienie interakcji z innymi rodzajami narzędzi połowowych;
 - g) deklaracja lub strategia dotycząca „odpowiedzialności za FAD”.
 2. Rozwiązania instytucjonalne
 - a) odpowiedzialność instytucjonalna za plan zarządzania dotyczący FAD;
 - b) proces składania wniosków o zatwierdzenie rozmieszczenia FAD;
 - c) obowiązki właścicieli i kapitanów statków w odniesieniu do rozmieszczania i stosowania FAD;
 - d) strategia wymiany FAD;
 - e) dodatkowe obowiązki sprawozdawcze niewynikające z niniejszego rozporządzenia;
 - f) polityka rozwiązywania konfliktów dotyczących FAD;
 - g) szczegółowe informacje dotyczące obszarów lub okresów zamkniętych, np. wód terytorialnych, szlaków żeglugowych, bliskości tradycyjnego łodziowego rybołówstwa przybrzeżnego itp.
 3. Specyfikacja i wymogi dotyczące budowy FAD
 - a) cechy konstrukcyjne FAD (opis);
 - b) wymogi w zakresie oświetlenia;
 - c) reflektory radarowe;
 - d) widoczność;
 - e) oznakowanie i identyfikator FAD;
 - f) oznakowanie i identyfikator radiopław (numery seryjne);
 - g) oznakowanie i identyfikator radiopław z echosondą (numery seryjne);
 - h) nadajniko-odbiorniki satelitarne;
 - i) podjęte prace badawcze dotyczące FAD ulegających biodegradacji;
 - j) zapobieganie utracie lub porzuceniu FAD;
 - k) zarządzanie usuwaniem urządzeń FAD.
 4. Okres obowiązywania planu zarządzania dotyczącego FAD.
 5. Środki monitorowania i przeglądu wdrażania planu zarządzania dotyczącego FAD.
-

ZAŁĄCZNIK III

WYKAZ ROZMIESZCZONYCH FAD (KWARTALNIE)

Identyfikator FAD		Rodzaje FAD i urządzeń elektronicznych		Cechy konstrukcyjne FAD				Uwagi
Oznakowanie FAD	Identyfikator powiązanej pławy	Rodzaj FAD	Rodzaj powiązanej pławy lub urządzeń elektronicznych	Część dryfująca FAD		Podwodna struktura podwieszona FAD		
				Wymiary	Materiały	Wymiary	Materiały	
(¹)	(¹)	(²)	(³)	(⁴)	(⁵)	(⁴)	(⁶)	(⁷)
...
...

(¹) Jeżeli brakuje oznakowania FAD i identyfikatora powiązanej pławy lub są one nieczytelne, należy to zaznaczyć i podać wszelkie dostępne informacje, które mogą pomóc w identyfikacji właściciela FAD.

(²) Kotwiczone FAD, dryfujące naturalne FAD lub dryfujące sztuczne FAD.

(³) Np. GPS, sonda itp. Jeżeli z FAD nie jest powiązane żadne urządzenie elektroniczne, należy to zaznaczyć.

(⁴) Np. szerokość, długość, wysokość, głębokość, wielkość oczek sieci itp.

(⁵) Należy podać materiał struktury i pokrycia oraz zaznaczyć, czy ulega on biodegradacji.

(⁶) Np. sieci, liny, liście palmowe itp. Należy podać również cechy oplatające oraz biodegradowalne materiału.

(⁷) W tej sekcji należy podać informacje o specyfikacji oświetlenia, reflektorach radarowych oraz widoczności.

ZAŁĄCZNIK IV

WYMOGI DOTYCZĄCE PROGRAMU OBECNOŚCI OBSERWATORÓW W ODNIESIENIU DO STATKÓW POŁAWIAJĄCYCH TUŃCZYKI TROPIKALNE NA OBSZARZE GEOGRAFICZNYM OKRESU ORAZ OBSZARU ZAMKNIĘTEGO

1. Obserwatorzy posiadają następujące kwalifikacje do wykonywania swoich zadań:
 - dostateczne doświadczenie umożliwiające rozpoznawanie gatunków i narzędzi połowowych,
 - zadowalająca znajomość środków ochrony i zarządzania ICCAT, poświadczona świadectwem wydanym przez państwo członkowskie w oparciu o wytyczne ICCAT dotyczące szkolenia,
 - umiejętność obserwacji i dokładnego zapisu danych,
 - zadowalająca znajomość języka państwa bandery statku, na którym prowadzą obserwację.
2. Obserwatorzy nie mogą należeć do załogi statku rybackiego, na którym prowadzą obserwację, oraz:
 - a) są obywatelami jednej z CPC;
 - b) są w stanie wykonywać obowiązki określone w pkt 3;
 - c) nie mogą posiadać aktualnych interesów finansowych ani czerpać korzyści w związku z połowami tuńczyków tropikalnych.

Zadania obserwatorów

3. Do zadań obserwatorów należy w szczególności:
 - a) monitorowanie przestrzegania przez statki rybackie stosownych środków ochrony i zarządzania przyjętych przez Komisję ICCAT.
W szczególności obserwatorzy:
 - (i) rejestrują i zgłaszają informacje dotyczące prowadzonej działalności połowowej;
 - (ii) dokonują obserwacji i oszacowania połowów oraz weryfikacji wpisów do dziennika połowowego;
 - (iii) obserwują i odnotowują statki, które mogą prowadzić połowy niezgodnie ze środkami ochrony i zarządzania ICCAT;
 - (iv) weryfikują pozycję statku podczas operacji połowowej;
 - (v) prowadzą prace naukowe, takie jak gromadzenie danych w ramach zadania II, jeżeli wymaga tego ICCAT, na podstawie wytycznych Stałego Komitetu ds. Badań Naukowych i Statystyki ICCAT;
 - b) bezzwłoczne zgłaszanie – z należyтым uwzględnieniem bezpieczeństwa obserwatora – wszelkiej działalności połowowej związanej z FAD, którą statek prowadzi na obszarze i w okresie, o których mowa w art. 11;
 - c) sporządzanie raportów ogólnych obejmujących informacje zebrane zgodnie z niniejszym punktem 3 oraz zapewnianie kapitanowi możliwości zawarcia w nich wszelkich stosownych informacji.
4. Obserwatorzy traktują jako poufne wszystkie informacje dotyczące operacji połowowych i przeładunkowych prowadzonych przez statki rybackie oraz potwierdzają pisemnie przyjęcie tego wymogu, co stanowi jeden z warunków wyznaczenia ich jako obserwatorów.
5. Obserwatorzy przestrzegają wymogów ustanowionych w przepisach ustawowych i wykonawczych państwa członkowskiego bandery sprawującego jurysdykcję nad statkiem, na który obserwator został oddelegowany.
6. Obserwatorzy przestrzegają hierarchii i ogólnych zasad postępowania obowiązujących całą załogę statku, pod warunkiem że zasady te nie kłócą się z obowiązkami obserwatora w tym programie ani z obowiązkami określonymi w pkt 7.

Obowiązki państwa członkowskiego bandery

7. Na państwach członkowskich bandery statków rybackich i kapitanach tych statków spoczywają w szczególności następujące obowiązki w odniesieniu do obserwatorów:
 - a) obserwatorzy mają dostęp do załogi statku oraz do narzędzi połowowych i urządzeń;

- b) na żądanie obserwatorzy mają również dostęp do następujących urządzeń, o ile znajdują się one na statkach, na które zostali oddelegowani, w celu wypełnienia obowiązków określonych w pkt 3:
- (i) satelitarne urządzenia nawigacyjne;
 - (ii) ekrany radarowe w trakcie pracy;
 - (iii) elektroniczne środki komunikacji;
- c) obserwatorom należy zapewnić zakwaterowanie, w tym miejsce do spania, wyżywienie i odpowiednie warunki sanitarne, takie same jak w przypadku oficerów;
- d) obserwatorom należy zapewnić odpowiednie miejsce na mostku lub w sterówce do pracy biurowej, jak również miejsce na pokładzie, odpowiednie do wykonywanych obowiązków w zakresie obserwacji; oraz
- e) państwo członkowskie bandery zapewnia, aby kapitanowie, załoga oraz właściciele statków nie utrudniali pracy obserwatorom i nie zastraszali ich, nie ingerowali w ich czynności, nie wywierali na nich nacisku, nie przekupywali ich ani nie próbowali ich przekupywać.
-

ZAŁĄCZNIK V

MINIMALNE STANDARDY TECHNICZNE DOTYCZĄCE ŚRODKÓW OGRANICZAJĄCYCH RYZYKO

Środek ograniczający ryzyko	Opis	Specyfikacja
Nocne wydawanie narzędzi z minimalnym oświetleniem pokładu	Niewydawanie narzędzi między świtem a zmierzchem nawigacyjnym. Minimalne oświetlenie pokładu	Dokładne godziny zmierzchu i świtu nawigacyjnego określa się zgodnie z tabelami podręcznika nawigacyjnego dla odpowiedniej szerokości geograficznej, czasu lokalnego i daty. Minimalne oświetlenie pokładu nie powinno naruszać minimalnych norm bezpieczeństwa i nawigacji.
Podbory straszące	Podczas wydawania takli należy stosować podbory straszące, aby odstraszać ptaki od sznurów dodatkowych	<p>W przypadku statków o długości co najmniej 35 m:</p> <ul style="list-style-type: none"> — należy stosować co najmniej jedną podborę straszącą. Jeżeli jest to wykonalne, w okresach wysokiej liczebności lub aktywności ptaków statki powinny być zachęcane do stosowania drugiej tyczki i podbory straszącej; obydwie podbory straszące należy stosować jednocześnie, po jednej z każdej strony wydawanej takli, — zasięg powietrzny podbór straszących musi wynosić co najmniej 100 m, — należy stosować długie wstążki płoszące o takiej długości, by w warunkach bezwietrznych sięgały powierzchni wody, — odstęp między długimi wstążkami płoszącymi nie może przekraczać 5 m. <p>W przypadku statków o długości poniżej 35 m:</p> <ul style="list-style-type: none"> — należy stosować co najmniej jedną podborę straszącą, — zasięg powietrzny podbór straszących musi wynosić co najmniej 75 m, — należy stosować długie lub krótkie (ale dłuższe niż 1 m) wstążki płoszące, rozmieszczone w następujących odstępach: <ul style="list-style-type: none"> — krótkie wstążki płoszące: odstępy nie większe niż 2 m, — długie wstążki płoszące: odstępy nie większe niż 5 m na pierwszych 55 m podbory straszącej. <p>Dodatkowe wytyczne dotyczące konstrukcji i stosowania podbór straszących zamieszczono poniżej w „Wytycznych uzupełniających dotyczących konstrukcji i stosowania podbór straszących”.</p>
Obciążanie lin	Obciążniki lin są umieszczane na stągiewce przed wydaniem narzędzi	<p>O łącznej masie powyżej 45 g umieszczone nie dalej niż 1 m od haczyka; lub</p> <p>O łącznej masie powyżej 60 g umieszczone nie dalej niż 3,5 m od haczyka; lub</p> <p>O łącznej masie powyżej 98 g umieszczone nie dalej niż do 4 m od haczyka.</p>

WYTYCZNE UZUPEŁNIAJĄCE DOTYCZĄCE KONSTRUKCJI I STOSOWANIA PODBÓR STRASZĄCYCH

Wstęp

Minimalne standardy techniczne dotyczące stosowania podbór straszących określono w tabeli powyżej. Niniejsze wytyczne uzupełniające mają pomóc w opracowaniu i wprowadzeniu przepisów dotyczących podbór straszących dla takłowców. Niniejsze wytyczne są stosunkowo jasne, jednak zachęca się do ulepszania skuteczności podbór straszących w praktyce, z zastrzeżeniem wymogów zawartych w tabeli powyżej. W wytycznych uwzględniono czynniki środowiskowe i operacyjne, takie jak warunki pogodowe, prędkość wydawania narzędzi i wielkość statku, które mają wpływ na skuteczność i konstrukcję podbór straszących chroniących przynęty przed ptakami. Konstrukcja i stosowanie podbór straszących mogą ulegać zmianom w celu uwzględnienia tych czynników, pod warunkiem że nie ucierpi na tym skuteczność podbór straszących. Przewiduje się stałe ulepszanie konstrukcji podbór straszących i w związku z tym w przyszłości należy zweryfikować niniejsze wytyczne.

Konstrukcja podbory straszącej

1. Zasięg powietrzny podbory straszącej można poprawić, umieszczając odpowiedni obciążnik na części podbory zanurzonej w wodzie.
2. Część podbory straszącej znajdująca się nad powierzchnią wody powinna być wystarczająco lekka, by jej ruch był nieprzewidywalny i uniemożliwił ptakom oswojenie się z nim, a zarazem wystarczająco ciężka, aby wiatr nie mógł zmienić położenia podbory straszącej.
3. Aby zminimalizować splątanie podbory straszącej, najlepiej przymocować ją do statku za pomocą mocnego krętlika baryłkowego.
4. Wstążki pływające powinny być wykonane z materiału, który rzuca się w oczy i powoduje ich nieprzewidywalny i dynamiczny ruch (np. mocna cienka linka pokryta czerwoną poliuretanową osłonką); powinny zwieszać się z mocnego potrójnego krętlika (który dodatkowo minimalizuje możliwość splątania) przymocowanego do podbory straszącej.
5. Każda wstążka pływająca powinna składać się z co najmniej dwóch pasm.
6. Każda para wstążek pływających powinna być odcepiana za pomocą uchwytu, tak aby ułatwić sztauowanie podbory.

Stosowanie podbór straszących

1. Podborę należy zwiesić z tyczki przytwierdzonej do statku. Tyczkę podbory straszącej należy umieścić jak najwyżej, tak aby podbora chroniła przynętę w dostatecznej odległości od rufy statku i nie uległa splątaniu z narzędziem połowowym. Większa wysokość tyczki zapewnia lepszą ochronę przynęty. Na przykład wysokość około 7 m powyżej powierzchni wody może chronić przynętę na długości około 100 m.
2. Jeżeli statki stosują tylko jedną podborę straszącą, należy ją umieścić od strony nawietrznej zanurzonych przynęt. Jeżeli haczyki z przynętą wydają się poza śladem torowym, punkt mocowania podbór straszących do statku powinien znajdować się kilka metrów od śladu torowego, od tej strony statku, z której wydają się przynęty. Jeżeli statki stosują dwie podbory straszące, haczyki z przynętą należy stosować w obszarze ograniczonym tymi dwiema podborami.
3. Aby zapewnić jeszcze lepszą ochronę przynęty przed ptakami, warto stosować większą liczbę podbór straszących.
4. Ze względu na możliwość zerwania lub splątania podbory na statku powinny znajdować się zapasowe podbory straszące, którymi można zastąpić uszkodzone podbory, by zapewnić nieprzerwane prowadzenie połowów. Aby ograniczyć do minimum problemy związane z bezpieczeństwem i funkcjonowaniem, w podborze straszącej można instalować „słabe ogniwa” na wypadek, gdyby pływak takli splątał się z zanurzoną w wodzie częścią podbory straszącej.
5. Jeżeli rybacy stosują maszynę do zakładania przynęty, muszą zapewnić koordynację między podborą straszącą a maszyną poprzez zapewnienie, by maszyna zakładała przynętę bezpośrednio pod ochroną podbory straszącej. Jeżeli stosowanie maszyny (lub kilku maszyn) umożliwia zakładanie przynęty z prawej i lewej burty, należy stosować dwie podbory straszące.
6. Wydając sznury dodatkowe ręcznie, rybacy powinni zapewnić, aby haczyki z przynętą i zwinięte odcinki sznura dodatkowego wydawano pod ochroną podbory straszącej, unikając turbulencji spowodowanej śrubą napędową, która może spowalniać tempo zanurzania.
7. W celu łatwiejszego stosowania i wciągania podbór straszących zachęca się rybaków do instalowania wciągarek ręcznych, elektrycznych lub hydraulicznych.

ZAŁĄCZNIK VI

WYMOGI SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE UWALNIANIA ŻÓŁWI MORSKICH

Praktyki bezpiecznego przenoszenia żółwi morskich:

- (i) Gdy żółw morski ma zostać wyciągnięty z wody, do wciągania na statek żółwi, które złapały się na haczyk lub zaplątały się w narzędzia połowowe, stosuje się odpowiedni wsięgnik koszowy lub podbierak. Żółwi morskich nie wolno wyciągać z wody za pomocą liny połowowej, na którą się złapały lub w którą się zaplątały. Jeżeli żółwia morskiego nie można bezpiecznie wyciągnąć z wody, załoga powinna przeciąć linę możliwie najbliżej haczyka, nie raniąc dodatkowo i niepotrzebnie żółwia.
- (ii) W przypadku gdy żółwie morskie brane są na statek, operatorzy statku lub załoga oceniają stan złowionych lub zaplątanych żółwi morskich przed ich uwolnieniem. Żółwie morskie, które mają trudności z poruszaniem lub nie reagują na bodźce, należy przed uwolnieniem zatrzymać na statku, w zakresie, w jakim jest to wykonalne, i objąć opieką w sposób dający im jak największe szanse na przeżycie. Praktyki te opisano szczegółowo w wytycznych FAO w sprawie zmniejszenia śmiertelności żółwi morskich w trakcie operacji połowowych.
- (iii) W zakresie, w jakim jest to wykonalne, czynności dotyczące żółwi morskich podczas operacji połowowych lub w trakcie krajowych programów obecności obserwatorów (np. znakowanie osobników) muszą być zgodne z wytycznymi FAO w sprawie zmniejszenia śmiertelności żółwi morskich w trakcie operacji połowowych.

Stosowanie przecinaków lin:

- (i) Na takłowcach muszą znajdować się przecinaki lin, które należy stosować, jeśli przy uwalnianiu żółwi morskich nie można usunąć haczyków, nie raniąc zwierzęcia.
- (ii) Na innych rodzajach statków stosujących narzędzia połowowe, w które mogą zaplątać się żółwie morskie, muszą znajdować się przecinaki lin, które należy stosować do bezpiecznego usuwania narzędzi i uwalniania żółwi morskich.

Stosowanie urządzeń do usuwania haczyków:

- (i) Na takłowcach znajdują się urządzenia do usuwania haczyków pozwalające na skuteczne usuwanie haczyków z żółwi morskich.
 - (ii) W przypadku gdy haczyk został połknięty, nie podejmuje się próby jego usunięcia. Należy natomiast przeciąć linę jak najbliżej haczyka, nie raniąc dodatkowo i niepotrzebnie żółwia morskiego.
-

ZAŁĄCZNIK VII

PRZEŁADUNEK W PORCIE

1. Przeładunek w porcie prowadzony przez statki unijne lub dokonywany w portach unijnych, dotyczący tuńczyków i gatunków tuńczykopodobnych oraz wszelkich innych gatunków złowionych wraz z nimi na obszarze konwencji ICCAT, odbywa się zgodnie z następującymi procedurami:

Obowiązki dotyczące zgłaszania

2. Statek rybacki
 - 2.1. Co najmniej 48 godzin przed operacjami przeładunkowymi kapitan statku rybackiego musi zgłosić organom państwa portu nazwę statku transportowego oraz datę/godzinę przeładunku.
 - 2.2. W momencie przeładunku kapitan statku rybackiego przekazuje państwu członkowskiemu bandery następujące dane:
 - ilości tuńczyków i gatunków tuńczykopodobnych objęte przeładunkiem, jeżeli to możliwe – w podziale na stada,
 - ilości innych gatunków złowionych wraz z tuńczykami i gatunkami tuńczykopodobnymi objęte przeładunkiem, w podziale na gatunki, jeżeli są znane,
 - datę i miejsce przeładunku,
 - nazwę, oznakę rybacką i banderę odbierającego statku transportowego, oraz
 - lokalizację geograficzną połowów w podziale na gatunki oraz – w stosownych przypadkach – w podziale na stada, zgodnie z obszarami statystycznymi ICCAT.
 - 2.3. Nie później niż 15 dni od daty przeładunku kapitan statku rybackiego wypełnia deklarację przeładunkową ICCAT i przekazuje ją państwu członkowskiemu bandery wraz, w stosownych przypadkach, z numerem w rejestrze ICCAT dotyczącym statków rybackich.

3. Statek odbierający

- 3.1. Nie później niż 24 godziny przed rozpoczęciem przeładunku oraz po jego zakończeniu kapitan statku odbierającego informuje organy państwa portu o ilościach tuńczyka i gatunków tuńczykopodobnych przeładowanych na jego statek oraz wypełnia deklarację przeładunkową ICCAT i przekazuje ją właściwym organom w ciągu 24 godzin.
- 3.2. Co najmniej 48 godzin przed wyładunkiem kapitan odbierającego statku transportowego wypełnia deklarację przeładunkową ICCAT i przekazuje ją właściwym organom państwa wyładunku.

Współpraca między państwem portu a państwem wyładunku

4. Państwo portu i państwo wyładunku, o których mowa w powyższych punktach, dokonują przeglądu informacji otrzymanych na podstawie przepisów niniejszego załącznika, w celu sprawdzenia spójności między zgłoszonymi połowami, przeładunkami i wyładunkami każdego statku, w razie konieczności współpracując przy tym z CPC będącą państwem bandery danego statku rybackiego. Taką weryfikację należy przeprowadzić w taki sposób, aby zapewnić minimalny stopień ingerencji i utrudnień dla statku oraz uniknąć pogorszenia jakości ryb.

Sprawozdawczość

5. Każde państwo członkowskie bandery statku rybackiego podaje w sprawozdaniu rocznym dla ICCAT szczegółowe informacje na temat przeładunków dokonanych przez statki pływające pod jego banderą.

ZAŁĄCZNIK VIII

PROGRAM OBECNOŚCI OBSERWATORÓW REGIONALNYCH ICCAT DOTYCZĄCY PRZEŁADUNKU NA MORZU

1. Państwa członkowskie nakładają wymóg, aby obserwator regionalny ICCAT był obecny podczas każdego przeładunku na obszarze konwencji ICCAT na statkach transportowych figurujących w wykazie ICCAT dotyczącym statków upoważnionych do odbioru przeładunków na morzu na obszarze konwencji ICCAT.
2. Obserwatorzy są wyznaczani przez ICCAT i delegowani na statki transportowe upoważnione do odbioru przeładunków na obszarze konwencji ICCAT od takłowców do połowów pelagicznych na skalę przemysłową pływających pod banderą CPC, które realizują program obecności obserwatorów regionalnych ICCAT.

Wyznaczanie obserwatorów

3. Wyznaczeni obserwatorzy posiadają następujące kwalifikacje do wykonywania swoich zadań:
 - udowodniona umiejętność rozpoznawania gatunków ICCAT i narzędzi połowowych, przy czym wyraźnie preferuje się osoby, które posiadają doświadczenie jako obserwatorzy na takłowcach do połowów pelagicznych,
 - zadowalająca znajomość środków ochrony i zarządzania ICCAT,
 - umiejętność obserwacji i dokładnego zapisu danych,
 - zadowalająca znajomość języka państwa bandery statku, na którym prowadzą obserwację.

Obowiązki obserwatora

4. Obserwatorzy:
 - a) muszą przejść szkolenie techniczne określone w wytycznych ustanowionych przez ICCAT;
 - b) nie mogą być obywatelami państwa bandery odbierającego statku transportowego;
 - c) muszą być w stanie wykonywać obowiązki określone w pkt 5;
 - d) muszą figurować w wykazie obserwatorów prowadzonym przez ICCAT;
 - e) nie mogą być członkami załogi takłowca do połowów pelagicznych na skalę przemysłową ani statku transportowego ani pracownikiem przedsiębiorstwa, które jest właścicielem takłowca do połowów pelagicznych na skalę przemysłową lub statku transportowego.
5. Obserwator monitoruje przestrzeganie przez takłowiec do połowów pelagicznych na skalę przemysłową i statek transportowy odpowiednich środków ochrony i zarządzania przyjętych przez ICCAT. Do zadań obserwatorów należy w szczególności:
 - 5.1. Wizytacja takłowca do połowów pelagicznych na skalę przemysłową, który zamierza dokonać przeładunku na statek transportowy, z uwzględnieniem kwestii określonych w pkt 9, przed dokonaniem przeładunku w celu:
 - a) sprawdzenia ważności upoważnienia lub licencji statku rybackiego zezwalających na poławianie tuńczyków i gatunków tuńczykopodobnych oraz wszelkich innych gatunków łowionych wraz z nimi na obszarze konwencji ICCAT;
 - b) sprawdzenia wcześniejszego upoważnienia do przeładunku na morzu, które statek rybacki otrzymał od CPC będącej państwem bandery oraz – w stosownych przypadkach – od państwa nadbrzeżnego;
 - c) sprawdzenia i odnotowania łącznej ilości połowu na statku, w podziale na gatunki i – jeżeli to możliwe – na stada, oraz ilości, które mają zostać przeładowane na statek transportowy;
 - d) sprawdzenia, czy funkcjonuje system monitorowania statku (VMS), oraz sprawdzenia dziennika połowowego i weryfikacji jego treści, jeżeli to możliwe;
 - e) sprawdzenia, czy na statku znajduje się połów przekazany z innych statków, oraz sprawdzenia dokumentacji dotyczącej takich przypadków przekazania;
 - f) w przypadku przesłanek świadczących o naruszeniu przepisów przez statek rybacki – bezzwłocznego zgłoszenia naruszenia kapitanowi statku transportowego (z należytym uwzględnieniem wszelkich kwestii bezpieczeństwa) oraz przedsiębiorstwu realizującemu program obecności obserwatorów, którzy niezwłocznie przekazują te informacje organom CPC będącej państwem bandery danego statku rybackiego; oraz
 - g) odnotowania w raporcie obserwatora wyników powyższych zadań wykonanych na statku rybackim.

- 5.2. Obserwacja działalności statku transportowego oraz:
- rejestrwanie i zgłaszanie informacji dotyczących operacji przeładunkowych;
 - weryfikacja pozycji statku podczas przeładunku;
 - obserwacja i szacowanie ilości tuńczyków i gatunków tuńczykopodobnych objętych przeładunkiem, w podziale na gatunki, jeżeli są znane, oraz – jeżeli to możliwe – w podziale na stada;
 - obserwacja i szacowanie ilości innych gatunków złowionych wraz z tuńczykami i gatunkami tuńczykopodobnymi, w podziale na gatunki, jeżeli są znane;
 - weryfikacja i rejestrowanie nazwy odnośnego taklowca do połowów pelagicznych na skalę przemysłową i jego numeru w rejestrze ICCAT;
 - weryfikacja danych zawartych w deklaracji przeładunkowej, w tym przez porównanie ich z dziennikiem połowowym taklowca do połowów pelagicznych na skalę przemysłową, o ile to możliwe;
 - poświadczenie danych zawartych w deklaracji przeładunkowej;
 - kontrasygnacja deklaracji przeładunkowej; oraz
 - obserwacja i szacowanie ilości produktów w podziale na gatunki, jeżeli są one wyładowane w porcie, w którym obserwator schodzi ze statku, w celu weryfikacji zgodności z ilościami odebranymi w ramach przeładunku na morzu.
- 5.3. Ponadto obserwator:
- sporządza raport dzienny z operacji przeładunkowych statku transportowego;
 - sporządza raporty ogólne obejmujące informacje zebrane w ramach zadań obserwatora oraz zapewnia kapitanowi możliwość zawarcia w nich wszelkich stosownych informacji;
 - przedkłada sekretariatowi ICCAT raporty ogólne, o których mowa w lit. b), w ciągu 20 dni od zakończenia okresu obserwacji;
 - pełni wszelkie inne funkcje określone przez ICCAT.
6. Obserwatorzy traktują jako poufne wszystkie informacje dotyczące operacji połowowych taklowca do połowów pelagicznych na skalę przemysłową i dotyczące właścicieli taklowca do połowów pelagicznych na skalę przemysłową oraz potwierdzają pisemnie przyjęcie tego wymogu, co stanowi jeden z warunków wyznaczenia ich jako obserwatorów.
7. Obserwatorzy przestrzegają wymogów ustanowionych w przepisach ustawowych i wykonawczych państwa członkowskiego bandery oraz – w stosownych przypadkach – państwa nadbrzeżnego sprawujących jurysdykcję nad statkiem, na który obserwator został oddelegowany.
8. Obserwatorzy przestrzegają hierarchii i ogólnych zasad postępowania obowiązujących całą załogę statku, pod warunkiem że zasady te nie kłócą się z obowiązkami obserwatora w tym programie ani z obowiązkami załogi statku określonymi w pkt 9.

Obowiązki państw bandery statków transportowych

9. Warunki związane z realizacją programu obecności obserwatorów regionalnych w odniesieniu do państw bandery statków transportowych i kapitanów tych statków obejmują w szczególności następujące obowiązki:
- obserwatorzy mają dostęp do załogi statku, odpowiedniej dokumentacji oraz do narzędzi połowowych i urządzeń;
 - na żądanie obserwatorzy mają również dostęp do następujących urządzeń, o ile znajdują się one na statkach, na które zostali oddelegowani, w celu wypełnienia obowiązków określonych w pkt 5:
 - satelitarne urządzenia nawigacyjne;
 - ekrany radarowe w trakcie pracy;
 - elektroniczne środki komunikacji; oraz
 - wagi stosowane do ważenia przeładowywanych produktów;
 - obserwatorom należy zapewnić zakwaterowanie, w tym miejsce do spania, wyżywienie i odpowiednie warunki sanitarne, takie same jak w przypadku oficerów;
 - obserwatorom należy zapewnić odpowiednie miejsce na mostku lub w sterówce do pracy biurowej, jak również miejsce na pokładzie, odpowiednie do wykonywanych obowiązków w zakresie obserwacji;

- e) obserwatorzy mają możliwość określenia najlepszego miejsca i najlepszej metody obserwacji operacji przeładunkowych oraz szacowania przeładowywanych gatunków/stad oraz ilości. W związku z tym kapitan statku transportowego – z należyтым uwzględnieniem kwestii bezpieczeństwa i kwestii praktycznych – spełnia wymagania obserwatora, w tym na jego żądanie tymczasowo umieszcza produkt na pokładzie statku transportowego w celu inspekcji przez obserwatora oraz zapewnia mu odpowiedni czas na wykonanie obowiązków. Obserwacje należy prowadzić w sposób, który zapewni minimalny stopień ingerencji i pozwoli uniknąć pogorszenia jakości przeładowywanych produktów;
- f) w świetle przepisów pkt 10 kapitan statku transportowego zapewnia, aby obserwatorowi udzielono wszelkiej niezbędnej pomocy, by zapewnić bezpieczny transport między statkiem transportowym i statkami rybackimi, jeżeli pozwala na to pogoda i inne warunki; oraz
- g) państwa bandery zapewniają, aby kapitanowie, załoga oraz właściciele statków nie utrudniali pracy obserwatorom i nie zastraszali ich, nie ingerowali w ich czynności, nie wywierali na nich nacisku, nie przekupywali ich ani nie próbowali ich przekupywać.

Obowiązki taklowców do połowów pelagicznych na skalę przemysłową podczas przeładunków

10. Obserwatorzy mają możliwość wizytacji statku rybackiego, jeżeli pozwala na to pogoda i inne warunki, oraz mają dostęp do załogi, wszelkiej odpowiedniej dokumentacji i tych części statku, których inspekcja jest niezbędna w celu wypełnienia obowiązków obserwatorów określonych w pkt 5. Kapitan statku rybackiego zapewnia, aby obserwatorowi udzielono wszelkiej niezbędnej pomocy, by zapewnić bezpieczny transport między statkiem transportowym i statkami rybackimi. Jeżeli warunki stanowią niedopuszczalne zagrożenie dla obserwatora i w związku z tym wizytacja taklowca do połowów pelagicznych na skalę przemysłową nie jest możliwa przed rozpoczęciem operacji przeładunkowych, takie operacje mogą mimo wszystko zostać przeprowadzone.

Opłaty za obecność obserwatorów

11. Koszty realizacji programu pokrywają CPC będące państwami bandery taklowców do połowów pelagicznych na skalę przemysłową, które zamierzają prowadzić operacje przeładunkowe. Opłatę taką oblicza się na podstawie łącznych kosztów programu. Opłatę wnosi się na specjalne konto sekretariatu ICCAT, a sekretariat ICCAT zarządza tym kontem w celu realizacji programu.
 12. Żaden taklowiec do połowów pelagicznych na skalę przemysłową nie może brać udziału w programie przeładunków na morzu, o ile nie zostaną wniesione opłaty wymagane zgodnie z pkt 11.
-

DYREKTYWY

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2017/2108

z dnia 15 listopada 2017 r.

zmieniająca dyrektywę Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa – a tym samym zaufania pasażerów – zapewnianego przez wspólne normy bezpieczeństwa określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE ⁽³⁾ oraz w celu zachowania równych warunków działania należy usprawnić stosowanie tej dyrektywy. Dyrektywa 2009/45/WE powinna mieć zastosowanie tylko do statków i jednostek pasażerskich, dla których opracowano określone w tej dyrektywie normy bezpieczeństwa. Niektóre szczególne rodzaje statków należy zatem wyłączyć z zakresu stosowania tej dyrektywy, w szczególności łódzie typu tender, żaglowce oraz statki przewożące, na przykład do instalacji przybrzeżnej, wyszkolony personel, który nie jest zaangażowany na potrzeby statku.
- (2) Przewożone statkiem łódzie typu tender są wykorzystywane do przewozu pasażerów ze statków pasażerskich bezpośrednio na ląd i z powrotem najkrótszym bezpiecznym szlakiem morskim. Nie są one odpowiednie do innych rodzajów usług, takich jak przybrzeżne wycieczki krajoznawcze, i nie należy ich wykorzystywać w tym celu. Takie wycieczki powinny odbywać się na statkach spełniających wymogi dotyczące statków pasażerskich w państwie nadbrzeżnym, jak przewidziano między innymi w wytycznych IMO (MSC.1/Circ.1417 w sprawie wytycznych dotyczących łodzi typu tender na statkach pasażerskich). Państwa członkowskie i Komisja powinny wspierać dyskusję na forum IMO z myślą o dokonaniu przeglądu tych wytycznych w celu zwiększenia bezpieczeństwa. Komisja powinna ocenić potrzebę nadania tym wytycznym charakteru obowiązkowego.
- (3) Dyrektywa 2009/45/WE wyłącza ze swojego zakresu stosowania statki pasażerskie nieposiadające napędu mechanicznego. Żaglowce nie powinny podlegać certyfikacji zgodnie z tą dyrektywą w przypadku gdy ich napęd mechaniczny jest przeznaczony wyłącznie do stosowania jako pomocniczy i w sytuacjach awaryjnych. Komisja powinna zatem ocenić potrzebę przyjęcia wspólnych europejskich wymogów dla tej kategorii statków pasażerskich do 2020 r.
- (4) Instalacje morskie są obsługiwane przez statki przewożące pracowników przemysłowych. Ci pracownicy przemysłowi są zobowiązani do pomyślnego ukończenia obowiązkowych szkoleń z zakresu bezpieczeństwa oraz do spełnienia określonych obowiązkowych kryteriów dotyczących stanu zdrowia. Powinni oni być zatem objęci innymi szczegółowymi przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa, wychodzącymi poza zakres stosowania niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie i Komisja powinny aktywnie wspierać bieżące prace IMO w dziedzinie norm bezpieczeństwa dla statków obsługujących instalacje morskie, w myśl rezolucji IMO MSC.418(97).

⁽¹⁾ Dz.U. C 34 z 2.2.2017, s. 167.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 4 października 2017 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 23 października 2017 r.

⁽³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1).

- (5) Program sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) wykazał, że nie wszystkie państwa członkowskie certyfikują statki z aluminium zgodnie z dyrektywą 2009/45/WE. Stwarza to sytuacje nierówności zagrażające celowi, jakim jest osiągnięcie wspólnego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa dla pasażerów odbywających podróże krajowe w Unii. W celu uniknięcia niejednolitego stosowania, wynikającego z różnych interpretacji definicji aluminium jako równoważnego materiału oraz stosowania odpowiednich norm bezpieczeństwa przeciwpożarowego, wynikających z różnych interpretacji zakresu stosowania dyrektywy, należy wyjaśnić definicję „równoważnego materiału” zawartą w dyrektywie 2009/45/WE. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość wyboru surowszych środków przeciwpożarowych zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy dotyczącymi dodatkowych wymogów w zakresie bezpieczeństwa.
- (6) Znacząca liczba statków pasażerskich wykonanych ze stopów aluminium zapewnia regularne i częste połączenia morskie między różnymi portami na terytorium jednego państwa członkowskiego. Z uwagi na fakt, iż przestrzeganie wymogów niniejszej dyrektywy spowodowałoby poważne konsekwencje dla takich operacji transportowych oraz powiązanych warunków społeczno-gospodarczych, a także konsekwencje finansowe i techniczne dla istniejących i nowych statków, te państwa członkowskie powinny mieć możliwość stosowania prawa krajowego do takich statków pasażerskich, przez ograniczony okres, przy jednoczesnym zapewnieniu utrzymania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa.
- (7) W celu zwiększenia jasności i spójności prawa, a tym samym podniesienia poziomu bezpieczeństwa, niektóre definicje i odniesienia należy zaktualizować oraz w większym stopniu dostosować do odpowiednich przepisów międzynarodowych lub unijnych. Należy przy tym zwrócić szczególną uwagę na to, aby nie zmienić istniejącego zakresu stosowania dyrektywy 2009/45/WE. W szczególności definicja statku zabytkowego powinna być lepiej dostosowana do dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾, przy jednoczesnym zachowaniu obowiązujących kryteriów roku budowy i rodzaju materiału. Definicja jachtu rekreacyjnego i rekreacyjnej jednostki pływającej powinna być lepiej dostosowana do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (zwanej dalej „konwencją SOLAS z 1974 r.”).
- (8) W świetle zasady proporcjonalności trudne okazało się dostosowanie obecnych wymogów normatywnych wynikających z konwencji SOLAS z 1974 r. do małych statków pasażerskich o długości poniżej 24 metrów. Ponadto małe statki są przeważnie zbudowane z materiałów innych niż stal. W związku z tym jedynie bardzo ograniczona liczba takich statków została certyfikowana zgodnie z dyrektywą 2009/45/WE. Wobec braku konkretnych zastrzeżeń związanych z bezpieczeństwem oraz odpowiednich norm przewidzianych w dyrektywie 2009/45/WE, statki o długości poniżej 24 metrów powinny być zatem wyłączone z zakresu stosowania tej dyrektywy i powinny podlegać szczegółowym normom bezpieczeństwa określonym przez państwa członkowskie, które są w stanie lepiej ocenić lokalne ograniczenia żeglugi dla tych statków w odniesieniu do odległości od wybrzeża lub portu oraz warunków pogodowych. Przy określaniu tych norm państwa członkowskie powinny uwzględnić wytyczne, które mają zostać opublikowane przez Komisję. Wytyczne te powinny w stosownych przypadkach uwzględniać wszelkie umowy i konwencje międzynarodowe IMO, a także unikać wprowadzania dodatkowych wymogów wykraczających poza obowiązujące przepisy międzynarodowe. Komisja jest wezwana do przyjęcia tych wytycznych w możliwie najkrótszym terminie.
- (9) W celu dalszego uproszczenia definicji obszarów morskich przewidzianych w dyrektywie 2009/45/WE oraz zminimalizowania obciążeń dla państw członkowskich, należy usunąć zbędne lub nieodpowiednie kryteria. Należy, przy jednoczesnym zachowaniu poziomu bezpieczeństwa, uprościć definicję obszarów morskich, na których statki klasy C i D mogą prowadzić działalność, poprzez usunięcie kryterium „z którego rozbitkowie mogą dostać się na ląd” oraz usunięcie „odległości do miejsca schronienia” do celów zdefiniowania obszarów morskich. Odpowiedniość danego wybrzeża jako miejsca schronienia to dynamiczny parametr, który może być oceniany tylko indywidualnie dla każdego przypadku przez państwa członkowskie. W razie konieczności wszelkie ograniczenia prowadzenia działalności dla danego statku związane z jego odległością od miejsca schronienia należy odnotować w certyfikacie bezpieczeństwa statku pasażerskiego.
- (10) Z uwagi na szczególne cechy geograficzne i pogodowe oraz dużą liczbę wysp, które muszą mieć zapewnione regularne i częste połączenia transportowe w Grecji – zarówno ze stałym lądem, jak i między nimi – oraz wynikającą z tego wysoką liczbę możliwych połączeń morskich, Grecja powinna mieć możliwość odstąpienia od wymogu ustanowienia obszarów morskich. Zamiast tego należy zezwolić Grecji na klasyfikowanie statków pasażerskich w zależności od poszczególnych szlaków morskich, na których pływają, przy jednoczesnym zachowaniu tych samych kryteriów dotyczących klas statków pasażerskich i tych samych norm bezpieczeństwa.
- (11) W celu uniknięcia niezamierzonych negatywnych skutków obecnych przepisów, zgodnie z którymi przebudowane statki towarowe nie mogą być uważane za nowe statki pasażerskie, należy wyjaśnić, że wymogi dotyczące przebudowy stosuje się nie tylko do istniejących statków pasażerskich, ale do każdego statku.

⁽¹⁾ Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

- (12) Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE ⁽¹⁾ państwo portu może przeprowadzić inspekcję statku pasażerskiego lub szybkiej jednostki pasażerskiej pływających pod banderą inną niż bandera państwa portu, gdy odbywają podróże krajowe, a zatem szczególne przepisy art. 5 ust. 3 dyrektywy 2009/45/WE są zbędne i powinny zostać skreślone.
- (13) W związku z różnicami w podejściu między wymogami konwencji SOLAS z 1974 r. dotyczącymi stateczności w stanie uszkodzonym a szczególnymi unijnymi wymogami dotyczącymi stateczności w stanie uszkodzonym w odniesieniu do statków pasażerskich typu ro-ro zawartymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/25/WE ⁽²⁾, należy ocenić potrzebę istnienia dyrektywy 2003/25/WE i jej wartość dodaną w oparciu o to, czy wspomniane wymogi konwencji SOLAS z 1974 r. zapewniają ten sam poziom bezpieczeństwa.
- (14) Aby zwiększyć przejrzystość oraz ułatwić powiadamianie przez państwa członkowskie o zwolnieniach, środkach równoważnych i dodatkowych środkach bezpieczeństwa Komisja powinna utworzyć i utrzymywać bazę danych. Baza ta powinna obejmować zgłoszone środki w postaci projektów i przyjętych środków. Przyjęte środki powinny być udostępniane publicznie.
- (15) Z uwagi na zmiany wprowadzone na mocy Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) należy odpowiednio zaktualizować uprawnienia powierzone Komisji w celu wykonania dyrektywy 2009/45/WE. Akty wykonawcze należy przyjmować zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ⁽³⁾.
- (16) W celu uwzględnienia zmian na poziomie międzynarodowym oraz doświadczeń, a także w celu zwiększenia przejrzystości, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do niestosowania, w razie potrzeby, do celów niniejszej dyrektywy, zmian instrumentów międzynarodowych oraz w odniesieniu do aktualizowania wymogów technicznych. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te były prowadzone zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (17) Specyficzne odniesienia w art. 14 do bieżących prac w ramach IMO stały się nieaktualne, dlatego też artykuł ten należy skreślić. Jednakże ogólne cele działań międzynarodowych służących zwiększeniu bezpieczeństwa statków pasażerskich oraz stworzeniu równych warunków działania pozostają istotne i powinny być realizowane, zgodnie z Traktatami. W tym celu państwa członkowskie i Komisja powinny prowadzić w ramach IMO prace służące wprowadzeniu zmian do prawideł konwencji SOLAS z 1974 r. oraz ulepszeniu tych prawideł.
- (18) Ważne jest, aby wszelkie sankcje wprowadzane przez państwa członkowskie były właściwie wdrażane oraz aby były one skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.
- (19) Biorąc pod uwagę pełny cykl monitorowania poprzez wizyty Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), Komisja powinna przeprowadzić ocenę wykonania dyrektywy 2009/45/WE do dnia 21 grudnia 2026 r. oraz przedstawić w tej sprawie sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Państwa członkowskie powinny współpracować z Komisją w celu gromadzenia wszystkich informacji niezbędnych do przeprowadzenia takiej oceny.
- (20) Aby nie nakładać nieproporcjonalnego obciążenia administracyjnego na państwa członkowskie nieposiadające dostępu do morza, które nie mają portów morskich i które nie mają statków pływających pod ich banderą, objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, takie państwa członkowskie powinny mieć możliwość odstąpienia od przepisów niniejszej dyrektywy. Oznacza to, że dopóki warunki te są spełnione, nie są one zobowiązane do transpozycji niniejszej dyrektywy.
- (21) Czynniki ludzkie jest jednym z podstawowych elementów bezpieczeństwa statku i związanych z tym procedur. Aby utrzymać wysoki poziom bezpieczeństwa, niezbędne jest uwzględnienie związku między bezpieczeństwem, życiem na pokładzie, warunkami pracy i szkoleniem, w tym szkoleniem związanym z transgranicznymi operacjami ratunkowymi i w sytuacjach awaryjnych zgodnie z wymogami międzynarodowymi. Państwa członkowskie i Komisja powinny zatem odgrywać proaktywną rolę na szczeblu międzynarodowym w celu monitorowania i poprawy wymiaru społecznego w odniesieniu do marynarzy na pokładach statków.

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57).

⁽²⁾ Dyrektywa 2003/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów stateczności dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro (Dz.U. L 123 z 17.5.2003, s. 22).

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (22) Aby ułatwić proces wdrażania, EMSA powinna wspierać Komisję i państwa członkowskie zgodnie z odpowiednimi przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1406/2002 ⁽¹⁾.
- (23) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2009/45/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 2009/45/WE

W dyrektywie 2009/45/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) »międzynarodowe konwencje« oznaczają następujące konwencje, włącznie z protokołami i zmianami do nich, w ich zaktualizowanych wersjach:

(i) Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (konwencja SOLAS z 1974 r.);
oraz

(ii) Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych z 1966 r.”;

b) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) »Kodeks stateczności w stanie nieuszkodzonym« oznacza »Kodeks stateczności w stanie nieuszkodzonym dla wszystkich typów statków, o których mowa w instrumentach IMO« zawarty w rezolucji Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) A.749(18) z dnia 4 listopada 1993 r. lub »Międzynarodowy kodeks stateczności w stanie nieuszkodzonym z 2008 r.« zawarty w rezolucji IMO MSC.267(85) z dnia 4 grudnia 2008 r., w ich zaktualizowanych wersjach”;

c) lit. g) ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:

„(ii) ich prędkość maksymalna, określona w pkt 1.4.30 Kodeksu jednostek szybkich z 1994 r. i w pkt 1.4.38 Kodeksu jednostek szybkich z 2000 r., jest mniejsza niż 20 węzłów”;

d) lit. m) otrzymuje brzmienie:

„m) »wysokość dziobnicy« oznacza wysokość dziobnicy określoną w prawidło 39 Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r.”;

e) w lit. q) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„q) »obszar morski« oznacza każdy obszar morski lub szlak morski ustalony na podstawie art. 4”;

f) lit. r) otrzymuje brzmienie:

„r) »obszar portowy« oznacza obszar, inny niż obszar morski ustalony zgodnie z art. 4, ustanowiony przez państwo członkowskie sprawujące nad nim jurysdykcję, który rozciąga się do najbardziej oddalonych stałych urządzeń portowych będących integralną częścią systemu portowego lub do granic określonych przez naturalną strukturę geograficzną osłaniającą ujście rzeki lub inny podobny obszar osłonięty”;

g) skreśla się lit. s);

h) lit. u) otrzymuje brzmienie:

„u) »państwo portu« oznacza państwo członkowskie, z którego lub do którego portu lub portów odbywają podróże krajowe statek lub jednostka pływające pod banderą inną niż bandera tego państwa członkowskiego”;

i) lit. v) otrzymuje brzmienie:

„v) »uznana organizacja« oznacza organizację uznaną zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 (*);

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 11).”;

(¹) Rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiające Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1).

- j) lit. y) otrzymuje brzmienie:
- „y) »osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się« oznaczają osoby, które mają szczególną trudność w korzystaniu z transportu publicznego, w tym osoby w podeszłym wieku, osoby niepełnosprawne, osoby z uszkodzeniem narządów zmysłów oraz osoby na wózkach inwalidzkich, kobiety ciężarne oraz osoby z małymi dziećmi;”;
- k) dodaje się litery w brzmieniu:
- „z) »żaglowiec« oznacza statek o napędzie żaglowym, nawet jeśli jest on wyposażony w napęd mechaniczny do celów pomocniczych i do stosowania w sytuacjach awaryjnych;
- za) »równoważny materiał« oznacza stop aluminium lub każdy inny niepalny materiał, który sam lub na skutek pokrycia izolacją wykazuje na końcu mającej zastosowanie ekspozycji w standardowej próbie ogniowej właściwości strukturalne i odporność równorzędne ze stalą;
- zb) »standardowa próba ogniowa« oznacza badanie, w którym próbki odpowiednich grodzi lub pokładów poddawane są w piecu badawczym działaniu temperatur odpowiadających w przybliżeniu krzywej przyrostu temperatury w czasie zgodnie z metodą badania określoną w Międzynarodowym kodeksie stosowania procedur prób ogniowych z 2010 r. zawartym w rezolucji IMO MSC.307(88) z dnia 3 grudnia 2010 r., w jego zaktualizowanej wersji;
- zc) »statek zabytkowy« oznacza każdy rodzaj historycznego statku pasażerskiego zaprojektowanego przed 1965 r. oraz repliki tych statków zbudowane głównie z oryginalnych materiałów, w tym również statki przeznaczone do wspierania i propagowania tradycyjnych umiejętności i praktyk żeglarskich, które służą też jako żywe pomniki użytkowane zgodnie z tradycyjnymi zasadami praktyk żeglarskich i techniki;
- zd) »jacht rekreacyjny lub rekreacyjna jednostka pływająca« oznacza statek niezaangażowany w działalność gospodarczą, niezależnie od rodzaju jego napędu;
- ze) »łódź typu tender« oznacza przewożoną statkiem łódź używaną do transferu więcej niż 12 pasażerów z unieruchomionego statku pasażerskiego na ląd i z powrotem;
- zf) »statek obsługujący instalacje morskie« oznacza statek wykorzystywany do transportu i zakwaterowania pracowników przemysłowych, którzy nie wykonują na pokładzie pracy mającej istotne znaczenie na potrzeby statku;
- zg) »jednostka obsługująca instalacje morskie« oznacza jednostkę wykorzystywaną do transportu i zakwaterowania pracowników przemysłowych, którzy nie wykonują na pokładzie pracy mającej istotne znaczenie na potrzeby jednostki;
- zh) »naprawy, zmiany i przebudowy o większym zakresie« oznaczają jedno z następujących działań:
- każdą zmianę znacznie zmieniającą wymiary statku, taką jak przedłużenie poprzez wstawienie elementu śródokręcia,
 - każdą zmianę znacznie zmieniającą możliwość przewożenia pasażerów na danym statku, taką jak przebudowa pokładu przeznaczonego dla pojazdów na pomieszczenie dla pasażerów,
 - każdą zmianę znacznie wydłużającą długość okresu eksploatacji statku, taką jak odnowienie pomieszczeń do zakwaterowania pasażerów na całym jednym pokładzie,
 - każdą przebudowę jakiegokolwiek rodzaju statku na statek pasażerski.”;

2) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

Zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do następujących statków i jednostek pasażerskich, niezależnie od ich bandery, gdy odbywają podróże krajowe:

- a) nowych i istniejących statków pasażerskich o długości co najmniej 24 metrów;
- b) szybkich jednostek pasażerskich.

Każde państwo członkowskie – jako państwo portu – zapewnia, aby statki pasażerskie i szybkie jednostki pasażerskie pływające pod banderą państwa niebędącego państwem członkowskim w pełni spełniały wymogi niniejszej dyrektywy, zanim będą mogły odbywać podróże krajowe w tym państwie członkowskim.

2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do:

- a) statków pasażerskich, które są:
 - (i) okrętami wojennymi lub transportowcami;
 - (ii) żaglowcami;

- (iii) statkami o napędzie innym niż mechaniczny;
 - (iv) statkami zbudowanymi z materiałów innych niż stal lub materiały równoważne i nieobjętymi normami dotyczącymi jednostek szybkich (rezolucja MSC 36(63) lub MSC.97(73)) lub statków niewypornościowych (rezolucja A.373 (X));
 - (v) statkami drewnianymi o prymitywnej konstrukcji;
 - (vi) statkami zabytkowymi;
 - (vii) jachtami rekreacyjnymi;
 - (viii) statkami, które uprawiają żeglugę wyłącznie w obrębie obszarów portowych;
 - (ix) statkami obsługującymi instalacje morskie; lub
 - (x) łodziami typu tender;
- b) szybkich jednostek pasażerskich, które są:
- (i) jednostkami wojennymi lub przeznaczonymi do przewozu oddziałów wojska;
 - (ii) rekreacyjnymi jednostkami pływającymi,
 - (iii) jednostkami, które uprawiają żeglugę wyłącznie w obrębie obszarów portowych; lub
 - (iv) jednostkami obsługującymi instalacje morskie.

3. Państwa członkowskie, które nie mają portów morskich i które nie mają statków ani jednostek pasażerskich pływających pod ich banderą, objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, mogą odstąpić od przepisów niniejszej dyrektywy z wyjątkiem obowiązku określonego w akapicie drugim.

Te państwa członkowskie, które zamierzają skorzystać z takiego odstępstwa, powiadamiają o tym Komisję najpóźniej w dniu 21 grudnia 2019 r., jeżeli warunki są spełnione, a następnie corocznie informują Komisję o wszelkich późniejszych zmianach. Takie państwa członkowskie nie mogą pozwalać statkom ani jednostkom pasażerskim, objętym zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, aby pływały pod ich banderą do czasu dokonania przez te państwa transpozycji niniejszej dyrektywy oraz jej wdrożenia.”;

3) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

Kategoryzacja obszarów morskich i klasy statków pasażerskich

1. Obszary morskie dzielą się na następujące kategorie:

»obszar A«	oznacza obszar morski poza obszarami B, C, i D;
»obszar B«	oznacza obszar morski, którego współrzędne geograficzne w żadnym punkcie nie znajdują się dalej niż 20 mil od brzegu, przy średnim poziomie pływu, lecz znajdujący się poza obszarami morskimi C i D;
»obszar C«	oznacza obszar morski, którego współrzędne geograficzne w żadnym punkcie nie znajdują się dalej niż 5 mil od brzegu, przy średnim poziomie pływu, lecz znajdujący się poza obszarem morskim D, jeżeli taki istnieje. Dodatkowo prawdopodobieństwo napotkania fal o znaczącej wysokości przekraczającej 2,5 metra musi być mniejsze niż 10 % w okresie jednego roku w przypadku eksploatacji całorocznej lub w konkretnym okresie w przypadku eksploatacji sezonowej, na przykład w okresie letnim;
»obszar D«	oznacza obszar morski, którego współrzędne geograficzne w żadnym punkcie nie znajdują się dalej niż 3 mile od brzegu, przy średnim poziomie pływu. Dodatkowo prawdopodobieństwo napotkania fal o znaczącej wysokości przekraczającej 1,5 metra musi być mniejsze niż 10 % w okresie jednego roku w przypadku eksploatacji całorocznej lub w konkretnym okresie w przypadku eksploatacji sezonowej, na przykład w okresie letnim.

2. Każde państwo członkowskie:
- ustala i uaktualnia w razie potrzeby wykaz obszarów morskich znajdujących się pod jego jurysdykcją;
 - określa wewnętrzną granicę obszaru morskiego znajdującego się najbliżej linii jego wybrzeża;
 - ogłasza wykaz w publicznej bazie danych dostępnej na stronie internetowej właściwych organów administracji morskiej;
 - powiadamia Komisję o miejscu, w którym znajdują się takie informacje, oraz o zmianach wprowadzanych do wykazu.
3. Na zasadzie odstępstwa od obowiązku ustalenia wykazu obszarów morskich, Grecja może ustalić, oraz w razie potrzeby uaktualniać, wykaz szlaków morskich obejmujący szlaki morskie w Grecji, przy wykorzystaniu odpowiednich kryteriów dla kategorii określonych w ust. 1.

4. W zależności od obszaru morskiego, na którym mogą pływać, statki pasażerskie dzielą się na następujące klasy:

»klasa A«	oznacza statek pasażerski odbywający podróże krajowe w obszarach A, B, C i D;
»klasa B«	oznacza statek pasażerski odbywający podróże krajowe w obszarach B, C i D;
»klasa C«	oznacza statek pasażerski odbywający podróże krajowe w obszarach C i D;
»klasa D«	oznacza statek pasażerski odbywający podróże krajowe w obszarze D.

5. Do szybkich jednostek pasażerskich zastosowanie mają kategorie określone w rozdziale 1 (1.4.10) i (1.4.11) Kodeksu jednostek szybkich z 1994 r. lub rozdziale 1 (1.4.12) i (1.4.13) Kodeksu jednostek szybkich z 2000 r.”;

4) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Każde państwo członkowskie, działające jako państwo portu, uznaje certyfikat bezpieczeństwa jednostki szybkiej oraz zezwolenie na eksploatację wydane przez inne państwo członkowskie dla szybkiej jednostki pasażerskiej gdy odbywa podróże krajowe lub certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego, o którym mowa w art. 13, wydany przez inne państwo członkowskie dla statków pasażerskich gdy odbywają podróże krajowe.”;

b) skreśla się ust. 3;

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Wyposażenie morskie zgodne z wymogami ustanowionymi na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE (*) uznaje się za zgodne z wymogami niniejszej dyrektywy.

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie wyposażenia morskiego i uchylająca dyrektywę Rady 96/98/WE (Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 146).”;

5) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) konstrukcja i konserwacja kadłuba, głównych i pomocniczych maszyn, instalacji elektrycznych i automatycznych muszą odpowiadać normom klasyfikacyjnym, zgodnie z regułami uznanej organizacji lub równoważnymi regułami stosowanymi przez administrację zgodnie z art. 11 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE (*);

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 47).”;

(ii) skreśla się lit. c);

b) w ust. 2 lit. b):

- skreśla się ppkt (ii),
- ppkt (iii) otrzymuje brzmienie:

„(iii) niezależnie od ppkt (i) nowe statki pasażerskie klasy D zwolnione są z wymogu dotyczącego minimalnej wysokości dziobnicy ustanowionej w Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r.”;

c) w ust. 3 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. c) i d) otrzymują brzmienie:

„c) istniejące statki pasażerskie klasy C i D spełniają poszczególne właściwe wymogi przepisów niniejszej dyrektywy, a także, w zakresie nieobjętym tymi wymogami, przepisy administracji państwa bandery; przepisy te muszą zapewniać poziom bezpieczeństwa równoważny poziomowi określone w załączniku I w rozdziałach II-1 i II-2, przy uwzględnieniu szczególnych lokalnych warunków eksploatacji w obrębie obszarów morskich, na których statki takich klas mogą pływać; przed rozpoczęciem podróży krajowych przez istniejące statki pasażerskie klasy C i D administracja państwa bandery uzyskuje zgodę państwa portu dotyczącą takich przepisów;

d) w przypadku gdy państwo członkowskie stwierdzi, że przepisy wymagane zgodnie z lit. c) przez administrację państwa portu nie są racjonalne, bezzwłocznie powiadamia o tym Komisję. Komisja przyjmuje akty wykonawcze, zawierające jej decyzję dotyczącą tego, czy przepisy te są racjonalne. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11 ust. 2.”;

(ii) skreśla się lit. e) i f);

d) w ust. 4 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w lit. a) tiret trzecie otrzymuje brzmienie:

„— w całości spełniają wymogi kodeksu bezpieczeństwa mającego zastosowanie do jednostek dynamicznie unoszonych zawarte w rezolucji IMO A.373(10), w jego zaktualizowanej wersji;”;

(ii) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) konstrukcja i konserwacja szybkich jednostek pasażerskich i ich wyposażenia są zgodne z regułami klasyfikacji jednostek szybkich stosowanymi przez uznaną organizację lub równoważnymi regułami stosowanymi przez administrację zgodnie z art. 11 ust. 2 dyrektywy 2009/15/WE.”;

e) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„5. Naprawy, zmiany i przebudowy o większym zakresie dotyczące nowych i istniejących statków, jak również wynikające z nich prace dostosowawcze, muszą spełniać wymogi dla nowych statków określone w ust. 2 lit. a); zmian wprowadzonych na statku, których celem jest wyłącznie poprawa możliwości przetrwania, nie uważa się za przebudowy o większym zakresie.

6. Statki zbudowane z równoważnego materiału przed dniem 20 grudnia 2017 r. muszą spełniać wymogi niniejszej dyrektywy do dnia 22 grudnia 2025 r.

7. Na zasadzie odstępstwa od niniejszej dyrektywy państwo członkowskie z ponad 60 statkami pasażerskimi zbudowanymi ze stopu aluminium pływającymi pod jego banderą w dniu 20 grudnia 2017 r. może zwolnić z przepisów niniejszej dyrektywy następujące statki pasażerskie na następujące okresy:

- a) statki pasażerskie klasy B, C i D zbudowane ze stopu aluminium po dniu 20 grudnia 2017 r., na okres 10 lat po tym dniu; oraz
- b) statki pasażerskie klasy B, C i D zbudowane ze stopu aluminium przed dniem 20 grudnia 2017 r., na okres 12 lat po tym dniu,

pod warunkiem że statki te pływają wyłącznie między portami tego państwa członkowskiego.

Każde państwo członkowskie, które chce skorzystać z tego odstępstwa, powiadamia Komisję o zamiarze skorzystania z niego do dnia 21 grudnia 2019 r., a także informuje Komisję o jego treści. Powiadamia również Komisję o każdej kolejnej zmianie. Komisja informuje pozostałe państwa członkowskie zgodnie z art. 9 ust. 4.”;

6) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Statki pasażerskie typu ro-ro klasy C, których stępki zostały położone lub które znajdowały się na podobnym etapie budowy w dniu 1 października 2004 r. lub po tym dniu, oraz wszystkie statki pasażerskie typu ro-ro klas A i B muszą spełniać wymogi art. 6, 8 oraz 9 dyrektywy 2003/25/WE.”;

b) skreśla się ust. 2;

7) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 3 skreśla się akapit drugi;

b) skreśla się ust. 4;

8) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Państwo członkowskie może, postępując zgodnie z procedurą określoną w ust. 4, przyjąć środki równoważne w odniesieniu do niektórych szczegółowych wymogów niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że takie środki równoważne będą przynajmniej w takim samym stopniu skuteczne jak takie wymogi.”;

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Państwo członkowskie, które korzysta z praw przyznanych w ust. 1, 2 lub 3, postępuje zgodnie z przepisami akapitów od drugiego do siódmego niniejszego ustępu.

Państwo członkowskie powiadamia Komisję o środkach, które zamierza przyjąć i dołącza do tego powiadomienia szczegółowe informacje wystarczające do potwierdzenia, że odpowiedni poziom bezpieczeństwa zostanie utrzymany.

Jeżeli w terminie sześciu miesięcy od dnia powiadomienia Komisja przyjmie akty wykonawcze zawierające jej decyzję, że zaproponowane środki nie znajdują uzasadnienia, wspomniane państwo członkowskie jest zobowiązane do zmiany zaproponowanych środków lub odstąpienia od ich przyjęcia. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11 ust. 2.

Przyjmowane środki określa się we właściwych przepisach krajowych i powiadamia się o nich Komisję oraz pozostałe państwa członkowskie.

Wszystkie takie środki mają zastosowanie do wszystkich statków pasażerskich tej samej klasy lub do jednostek użytkowanych w tych samych określonych warunkach, bez dyskryminacji ze względu na ich banderę, przynależność państwową lub miejsce siedziby ich armatora.

Środki, o których mowa w ust. 3, stosuje się tylko tak długo, jak statek lub jednostka eksploatowane są w określonych warunkach.

Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o środkach, o których mowa w akapicie drugim i czwartym, za pośrednictwem bazy danych utworzonej i utrzymywanej w tym celu przez Komisję, do której Komisja i państwa członkowskie mają dostęp. Komisja udostępnia przyjęte środki na publicznie dostępnej stronie internetowej.”;

c) ust. 5 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Komisja przyjmuje akty wykonawcze zawierające jej decyzję dotyczącą tego, czy decyzja państwa członkowskiego o zawieszeniu eksploatacji takiego statku lub jednostki, lub wprowadzająca środki dodatkowe jest uzasadniona istnieniem poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa osób lub mienia, lub dla środowiska, oraz – jeżeli zawieszenie lub wprowadzenie środków nie znajduje uzasadnienia – zawierające jej decyzję wymagającą od danego państwa członkowskiego wycofania zawieszenia lub środków. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11 ust. 2.”;

9) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) szczegółowe odniesienia do »międzynarodowych konwencji« oraz rezolucji IMO, o których mowa w art. 2 lit. g), m), q) oraz zb), art. 3 ust. 2 lit. a), art. 6 ust. 1 lit. b) oraz art. 6 ust. 2 lit. b).”;

b) w ust. 2:

(i) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) poprawienia charakterystyk technicznych zawartych w zmianach dokonanych w międzynarodowych konwencjach w odniesieniu do statków klas B, C i D i jednostek, w świetle doświadczeń;”;

(ii) dodaje się litery w brzmieniu:

„c) uproszczenia i wyjaśnienia elementów technicznych, w świetle doświadczeń związanych z ich wdrażaniem;

d) uaktualnienia odniesień do innych unijnych instrumentów mających zastosowanie do krajowych statków pasażerskich.”;

c) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10a w celu przyjęcia zmian do niniejszej dyrektywy, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.

4. W wyjątkowych okolicznościach, w przypadku gdy jest to należyście uzasadnione odpowiednią analizą przeprowadzoną przez Komisję oraz w celu uniknięcia poważnego i niedopuszczalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego, zdrowia, życia na pokładzie lub warunków pracy, lub dla środowiska morskiego, lub w celu uniknięcia niezgodności z unijnym prawodawstwem morskim, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10a zmieniających niniejszą dyrektywę, tak aby do celów niniejszej dyrektywy nie stosować zmiany w międzynarodowych instrumentach, o której mowa w art. 2.

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

10) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 10a

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 10 ust. 3 i 4, podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 10 ust. 3 i 4, powierza się Komisji na okres siedmiu lat od dnia 20 grudnia 2017 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu siedmiu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 10 ust. 3 i 4, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 10 ust. 3 lub 4 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;

11) w art. 11 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 (*).

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).”;

b) skreśla się ust. 3;

12) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Każdy statek pasażerski poddawany jest przez administrację państwa bandery przeglądom określonym w lit. a), b) i c):

a) wstępnemu przeglądowi przed rozpoczęciem eksploatacji statku;

b) okresowemu przeglądowi przeprowadzanemu raz na 12 miesięcy; oraz

c) dodatkowym przeglądom przeprowadzanym w zależności od potrzeb.”;

b) skreśla się ust. 2;

13) w art. 13 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wszystkie nowe i istniejące statki pasażerskie spełniające wymogi niniejszej dyrektywy muszą posiadać certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego zgodnie z niniejszą dyrektywą. Certyfikat ma format określony w załączniku II. Certyfikat ten wydawany jest przez administrację państwa bandery po przeprowadzeniu wstępnego przeglądu, zgodnie z art. 12 ust. 1 lit. a).”;

b) w ust. 3 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Przed wydaniem zezwolenia na eksploatację szybkiej jednostki pasażerskiej odbywającej podróże krajowe w państwie portu administracja państwa bandery uzgadnia z państwem portu wszelkie warunki eksploatacji danej jednostki w tym państwie. Administracja państwa bandery wymienia wszelkie takie warunki w zezwoleniu na eksploatację.”;

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Dodatkowe środki bezpieczeństwa, środki równoważne i zwolnienia przyznane statkom lub jednostkom na podstawie oraz zgodnie z art. 9 ust. 1, 2 i 3 wymienia się w certyfikacie wydanym dla statku lub jednostki.”;

14) uchyla się art. 14;

15) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 16a

Przegląd

Komisja dokona oceny wykonania niniejszej dyrektywy i przedstawi wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia 22 grudnia 2026 r.”;

16) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) w rozdziale II-2 część A pkt 13.1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Na wszystkich statkach wywieszają się na stałe ogólne plany sytuacyjne przeznaczone dla informacji oficerów statku, z zaznaczeniem na każdym pokładzie posterunków dowodzenia, sekcji przeciwpożarowych oddzielonych za pomocą przegród klasy »A«, sekcji oddzielonych za pomocą przegród klasy »B«, łącznie ze szczegółami dotyczącymi instalacji wykrywania i sygnalizacji pożaru, instalacji tryskaczowej, sprzętu gaśniczego, środków dostępu do poszczególnych przedziałów, pokładów itp. oraz systemu wentylacyjnego, wraz ze szczegółami usytuowania urządzeń sterujących wentylatorów, kłap oraz numerów identyfikacyjnych wentylatorów obsługujących poszczególne sekcje. Inna możliwość polega na dopuszczeniu, aby wyżej wymienione dane były wydane w postaci broszury, której egzemplarz powinien otrzymać każdy oficer, a jeden egzemplarz powinien być stale do dyspozycji w łatwo dostępnym miejscu na statku. Plany i broszury aktualizuje się, a wszelkie zmiany nanosi się na bieżąco. Opisy na planach i broszurach muszą być w języku urzędowym państwa bandery. Jeśli nie jest to język angielski lub francuski, załącza się tłumaczenie na jeden z tych języków. W przypadku, gdy statek odbywa podróże krajowe w innym państwie członkowskim, dołącza się również tłumaczenie na język urzędowy tego państwa portu, o ile nie jest to język angielski ani francuski.”;

- b) w akapicie pierwszym przypisu 1 do tabeli zamieszczonej w rozdziale III pkt 2 część wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Jednostkami ratunkowymi mogą być łodzie ratunkowe lub tratwy ratunkowe, lub ich kombinacja zgodnie z prawidłem III/2.2. Jeżeli jest to uzasadnione osłoniętym charakterem żeglugi lub sprzyjającymi warunkami klimatycznymi na obszarze eksploatacji, z uwzględnieniem zaleceń IMO zawartych w okólniku MSC/Circ.1046, administracja państwa bandery może dopuścić, o ile państwo członkowskie portu nie wyrazi sprzeciwu:”.

Artykuł 2

Transpozycja

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

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

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

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

Artykuł 3

Wejście w życie

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

Artykuł 4

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 15 listopada 2017 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

A. TAJANI

Przewodniczący

W imieniu Rady

M. MAASIKAS

Przewodniczący

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2017/2109**z dnia 15 listopada 2017 r.****zmieniająca dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dokładne i terminowe informacje o liczbie lub o tożsamości osób znajdujących się na pokładzie statku mają istotne znaczenie dla przygotowania i skuteczności operacji poszukiwawczych i ratunkowych. W razie wypadku na morzu pełna i całkowita współpraca między właściwymi organami krajowymi zainteresowanego państwa lub zainteresowanych państw, armatorem statku oraz ich przedstawicielami może znacząco przyczynić się do skuteczności działań. Niektóre aspekty tej współpracy reguluje dyrektywa Rady 98/41/WE ⁽³⁾.
- (2) Wyniki kontroli sprawności w ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) oraz doświadczenia zebrane przy wdrażaniu dyrektywy 98/41/WE wykazały, że informacje o osobach znajdujących się na pokładzie nie zawsze są łatwo dostępne dla właściwych organów, gdy są im potrzebne. Aby rozwiązać ten problem, obecne wymogi dyrektywy 98/41/WE powinny zostać dostosowane do wymogów przekazywania danych drogą elektroniczną, co doprowadzi do większej skuteczności. Cyfryzacja umożliwi także ułatwienie dostępu do informacji dotyczących znaczącej liczby pasażerów w nagłym wypadku lub w następstwie wypadku na morzu.
- (3) W ciągu ostatnich 17 lat odnotowano znaczący postęp techniczny w zakresie środków komunikacji i przechowywania danych dotyczących ruchu statków. Wzdłuż wybrzeży Europy utworzono szereg obowiązkowych systemów raportowania statków, zgodnie ze stosownymi przepisami przyjętymi przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Zarówno prawo unijne, jak i prawo krajowe zapewniają, aby statki przestrzegały wymogów sprawozdawczych obowiązujących w ramach tych systemów. Obecnie niezbędne jest poczynienie postępów w zakresie innowacji technologicznych, w oparciu o dotychczas osiągnięte rezultaty, w tym na szczeblu międzynarodowym, oraz przy zapewnieniu stałego zachowania neutralności technologicznej.
- (4) Gromadzenie, przekazywanie i wymiana danych dotyczących statków zostały umożliwione, uproszczone i zharmonizowane w ramach krajowego pojedynczego punktu kontaktowego, o którym mowa w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE ⁽⁴⁾, oraz unijnego systemu wymiany informacji morskiej (SafeSeaNet), o którym mowa w dyrektywie 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁵⁾. Informacje o osobach znajdujących się na pokładzie wymagane na mocy dyrektywy 98/41/WE należy zatem przekazywać

⁽¹⁾ Dz.U. C 34 z 2.2.2017, s. 172.⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 4 października 2017 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 23 października 2017 r.⁽³⁾ Dyrektywa Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty (Dz.U. L 188 z 2.7.1998, s. 35).⁽⁴⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylająca dyrektywę 2002/6/WE (Dz.U. L 283 z 29.10.2010, s. 1).⁽⁵⁾ Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

do krajowego pojedynczego punktu kontaktowego, który umożliwia właściwemu organowi łatwy dostęp do danych w nagłym wypadku lub w następstwie wypadku na morzu. Informacje o liczbie osób na pokładzie należy przekazywać do krajowego pojedynczego punktu kontaktowego przy użyciu odpowiednich środków technicznych, których wybór powinien zostać pozostawiony w gestii państw członkowskich. Alternatywnie, należy je przekazywać do wyznaczonego organu za pomocą systemu automatycznej identyfikacji.

- (5) W celu ułatwienia dostarczania i wymiany informacji przekazywanych zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz zmniejszenia obciążeń administracyjnych państwa członkowskie powinny stosować zharmonizowane formalności sprawozdawcze ustanowione na mocy dyrektywy 2010/65/UE. W razie wypadku dotyczącego więcej niż jednego państwa członkowskiego państwa członkowskie powinny udostępniać informacje pozostałym państwom członkowskim za pośrednictwem systemu SafeSeaNet.
- (6) Aby zapewnić państwom członkowskim wystarczający okres czasu na dodanie nowych funkcjonalności w krajowych pojedynczych punktach kontaktowych, należy przewidzieć okres przejściowy, podczas którego państwa członkowskie mają możliwość utrzymania obecnego systemu rejestracji osób znajdujących się na pokładzie statków pasażerskich.
- (7) Postępy w rozwoju krajowych pojedynczych punktów kontaktowych powinny służyć jako podstawa do stworzenia europejskiego środowiska pojedynczego punktu kontaktowego w przyszłości.
- (8) Państwa członkowskie powinny zachęcać armatorów, w szczególności mniejszych armatorów, do korzystania z krajowego pojedynczego punktu kontaktowego. Jednakże w celu zapewnienia przestrzegania zasady proporcjonalności państwa członkowskie powinny mieć możliwość zwolnienia, na określonych warunkach, mniejszych armatorów, którzy nie korzystają jeszcze z krajowego pojedynczego punktu kontaktowego i którzy obsługują głównie krótkie rejsy krajowe trwające nie dłużej niż 60 minut, z obowiązku przekazywania do krajowego pojedynczego punktu kontaktowego informacji o liczbie osób znajdujących się na pokładzie.
- (9) W celu uwzględnienia szczególnego położenia geograficznego wysp Helgoland i Bornholm oraz charakteru ich połączeń transportowych ze stałym lądem, Niemcy, Dania i Szwecja powinny otrzymać dodatkowy czas na zebranie wykazu osób na pokładzie oraz, przez okres przejściowy, na używanie obecnego systemu do przekazywania tych informacji.
- (10) Państwa członkowskie powinny nadal mieć możliwość obniżenia progu 20 mil do celów rejestracji i przekazywania wykazu osób znajdujących się na pokładzie. Uprawnienie to obejmuje rejsy, w których statki pasażerskie przewożące dużą liczbę pasażerów zawijają kolejno do portów odległych od siebie o mniej niż 20 mil w trakcie jednego dłuższego rejsu. W takich przypadkach państwa członkowskie powinny mieć możliwość obniżenia progu 20 mil, tak aby możliwa była rejestracja informacji wymaganych na mocy niniejszej dyrektywy w odniesieniu do pasażerów znajdujących się na pokładzie, którzy zostali zaokrętowani w pierwszym porcie lub w portach pośrednich.
- (11) W celu przekazywania bliskim terminowych i wiarygodnych informacji w razie wypadku, ograniczenia niepotrzebnych opóźnień w zakresie pomocy konsularnej oraz innych usług, a także w celu uproszczenia procedur identyfikacji, przekazywane dane powinny zawierać informacje dotyczące obywatelstwa osób znajdujących się na pokładzie. Wykaz wymaganych danych w odniesieniu do rejsów przekraczających 20 mil powinien zostać uproszczony, doprecyzowany oraz, w miarę możliwości, dostosowany do wymogów sprawozdawczych dla krajowego pojedynczego punktu kontaktowego.
- (12) Zważywszy na postęp w zakresie elektronicznych środków rejestracji danych oraz mając na uwadze fakt, że dane osobowe są gromadzone przed odpłynięciem statku, trzydziestominutowe opóźnienie przewidziane obecnie w dyrektywie 98/41/WE należy skrócić do 15 minut.
- (13) Ważne jest, aby każda osoba znajdująca się na pokładzie otrzymywała wyraźne instrukcje postępowania w nagłym wypadku, zgodnie z wymogami międzynarodowymi.
- (14) W celu zwiększenia jasności prawa oraz zwiększenia spójności z odpowiednimi przepisami unijnymi, a w szczególności z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE⁽¹⁾, należy zaktualizować lub usunąć szereg nieaktualnych, niejasnych i mylących odniesień. Definicję „statku pasażerskiego” należy dostosować do innych przepisów unijnych w sposób niewykraczający poza zakres stosowania niniejszej dyrektywy. Definicję „osłoniętego obszaru morskiego” należy zastąpić pojęciem dostosowanym do dyrektywy 2009/45/WE do celów zwolnień w ramach niniejszej dyrektywy, zapewniając bliskość stacji ratowniczych. Definicję „rejestratora pasażerów” należy zmienić w celu odzwierciedlenia nowych obowiązków, które nie obejmują już przechowywania informacji. Definicja „wyznaczonego organu” powinna obejmować właściwe organy mające bezpośredni lub pośredni dostęp do informacji wymaganych na mocy niniejszej dyrektywy. Należy skreślić odpowiednie wymogi w odniesieniu do systemów rejestracji pasażerów kompanii.

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

- (15) Niniejsza dyrektywa nie powinna mieć zastosowania do jachtów rekreacyjnych ani do rekreacyjnych jednostek pływających. W szczególności nie powinna mieć zastosowania do jachtów rekreacyjnych ani do rekreacyjnych jednostek pływających, gdy są one czarterowane bez załogi i nie są następnie zaangażowane w działalność handlową mającą na celu przewóz pasażerów.
- (16) Państwa członkowskie powinny być nadal odpowiedzialne za zapewnianie przestrzegania wymogów w zakresie rejestracji danych zgodnie z dyrektywą 98/41/WE, tj. w odniesieniu do dokładności i terminowości rejestracji danych. Aby zapewnić spójność informacji, należy umożliwić przeprowadzanie kontroli doraźnych.
- (17) W zakresie, w jakim środki przewidziane w dyrektywach 98/41/WE i 2010/65/UE wiążą się z przetwarzaniem danych osobowych, przetwarzanie to powinno odbywać się zgodnie z przepisami unijnymi dotyczącymi ochrony danych osobowych, w szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 ⁽¹⁾ oraz rozporządzeniem (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾. W szczególności oraz bez uszczerbku dla innych obowiązków prawnych zgodnych z przepisami o ochronie danych dane osobowe gromadzone zgodnie z dyrektywą 98/41/WE nie powinny być przetwarzane ani wykorzystywane w żadnym innym celu i nie należy ich przechowywać dłużej, niż to konieczne do celów dyrektywy 98/41/WE. Dane osobowe powinny zatem zostać usunięte automatycznie i bez zbędnej zwłoki po bezpiecznym zakończeniu rejsu przez statek lub, w stosownych przypadkach, po zakończeniu postępowania przygotowawczego lub postępowania sądowego wszczętego w następstwie wypadku lub w nagłym wypadku.
- (18) Uwzględniając stan wiedzy technicznej i koszt wdrożenia, każda kompania powinna wdrożyć odpowiednie środki techniczne i organizacyjne w celu ochrony danych osobowych przetwarzanych w ramach niniejszej dyrektywy przed przypadkowym lub niezgodnym z prawem zniszczeniem lub przypadkową utratą, wprowadzaniem zmian oraz nieuprawnionym ujawnieniem lub dostępem, zgodnie z przepisami unijnymi i krajowymi dotyczącymi ochrony danych.
- (19) Z myślą o zasadzie proporcjonalności oraz mając na uwadze fakt, że dostarczanie rzeczywistych informacji leży w najlepiej pojętym interesie pasażerów, obecne środki gromadzenia danych osobowych oparte na własnych deklaracjach pasażerów są wystarczające do celów dyrektywy 98/41/WE. Jednocześnie elektroniczne środki rejestracji i weryfikacji danych powinny zapewniać, aby niepowtarzalne informacje były rejestrowane dla każdej osoby znajdującej się na pokładzie.
- (20) Aby zwiększyć przejrzystość oraz ułatwić powiadamianie przez państwa członkowskie o zwolnieniach i wnioskach o przyznanie odstępstwa Komisja powinna utworzyć i utrzymywać w tym celu bazę danych. Baza ta powinna zawierać zgłoszone środki w formie projektów i przyjętych środków. Przyjęte środki powinny być udostępniane publicznie.
- (21) Dane dotyczące powiadomień o zwolnieniach i wnioskach o przyznanie odstępstwa dokonanych przez państwa członkowskie powinny zostać zharmonizowane i w razie potrzeby koordynowane, aby zapewnić możliwie najefektywniejsze wykorzystanie takich danych.
- (22) Z uwagi na zmiany wprowadzone na mocy Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) należy odpowiednio zaktualizować uprawnienia powierzone Komisji w celu wykonania dyrektywy 98/41/WE. Akty wykonawcze należy przyjmować zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ⁽³⁾.
- (23) W celu uwzględnienia zmian na poziomie międzynarodowym, a także w celu zwiększenia przejrzystości, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do niestosowania, w razie potrzeby, do celów niniejszej dyrektywy, zmian instrumentów międzynarodowych. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (24) Biorąc pod uwagę pełny cykl monitorowania poprzez wizyty Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego, Komisja powinna przeprowadzić ocenę wykonania dyrektywy 98/41/WE do dnia 22 grudnia 2026 r. oraz przedstawić w tej sprawie sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Państwa członkowskie powinny współpracować z Komisją w celu gromadzenia wszystkich informacji niezbędnych do przeprowadzenia tej oceny.
- (25) W celu uwzględnienia zmian wprowadzonych do dyrektywy 98/41/WE informacje o osobach znajdujących się na pokładzie należy włączyć do wykazu formalności sprawozdawczych, o których mowa w części A załącznika do dyrektywy 2010/65/UE.
- (26) Aby nie nakładać nieproporcjonalnego obciążenia administracyjnego na państwa członkowskie nieposiadające dostępu do morza, które nie mają portów morskich i które nie mają statków pasażerskich pływających pod ich banderą, objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, takie państwa członkowskie powinny mieć możliwość odstąpienia od przepisów niniejszej dyrektywy. Oznacza to, że dopóki warunek ten jest spełniony, nie są one zobowiązane do transpozycji niniejszej dyrektywy.
- (27) Zgodnie z art. 28 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 45/2001 skonsultowano się z Europejskim Rzecznikiem Ochrony Danych, który wydał formalne uwagi w dniu 9 grudnia 2016 r.
- (28) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywy 98/41/WE i 2010/65/UE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 98/41/WE

W dyrektywie 98/41/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„— »statek pasażerski« oznacza statek lub szybką jednostkę przewożącą więcej niż 12 pasażerów;”;

b) tiret szóste otrzymuje brzmienie:

„— »rejestrator pasażerów« oznacza osobę wyznaczoną przez kompanię w celu wypełniania obowiązków wynikających z kodeksu ISM, tam, gdzie ma to zastosowanie, lub osobę wyznaczoną przez kompanię jako osoba odpowiedzialna za przekazywanie informacji na temat osób zaokrętowanych na statku pasażerskim kompanii;”;

c) tiret siódme otrzymuje brzmienie:

„— »wyznaczony organ« oznacza właściwy organ państwa członkowskiego odpowiedzialny za poszukiwanie i ratownictwo lub zajmujący się następstwami wypadku, posiadający dostęp do informacji wymaganych na podstawie niniejszej dyrektywy;”;

d) skreśla się tiret dziewiąte;

e) w tiret dziesiątym zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„— »regularna obsługa« oznacza serię rejsów statków organizowanych w taki sposób, aby obsługiwać ruch między tymi samymi dwoma portami lub większą ich liczbą, lub serie podróży z oraz do tego samego portu bez zawijania do portów pośrednich;”;

f) dodaje się tiret w brzmieniu:

„— »obszar portowy« oznacza obszar zdefiniowany w art. 2 lit. r) dyrektywy 2009/45/WE;”;

g) dodaje się tiret w brzmieniu:

„— »jacht rekreacyjny lub rekreacyjna jednostka pływająca« oznacza statek niezaangażowany w działalność gospodarczą, niezależnie od rodzaju jego napędu;”;

2) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do statków pasażerskich, z wyjątkiem:

- okrętów wojennych i transportowców,
- jachtów rekreacyjnych i rekreacyjnych jednostek pływających,
- statków, które uprawiają żeglugę wyłącznie w obrębie obszarów portowych lub po śródlądowych drogach wodnych.

2. Państwa członkowskie, które nie mają portów morskich i które nie mają statków pasażerskich pływających pod ich banderą, objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, mogą odstąpić od przepisów niniejszej dyrektywy, z wyjątkiem obowiązku określonego w akapicie drugim.

Te państwa członkowskie, które zamierzają skorzystać z takiego odstępstwa, powiadamiają o tym Komisję najpóźniej w dniu 21 grudnia 2019 r., jeżeli warunki są spełnione, a następnie corocznie informują Komisję o wszelkich późniejszych zmianach. Takie państwa członkowskie nie mogą pozwalać statkom pasażerskim, objętym zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, aby pływały pod ich banderą do czasu dokonania przez te państwa transpozycji niniejszej dyrektywy oraz jej wdrożenia.”;

3) art. 4 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przed rozpoczęciem rejsu przez statek pasażerski kapitanowi statku przekazuje się informacje o liczbie osób znajdujących się na pokładzie oraz przekazuje się je za pomocą odpowiednich środków technicznych do pojedynczego punktu kontaktowego ustanowionego na podstawie art. 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE (*) lub, jeżeli dane państwo członkowskie tak postanowi, wyznaczonemu organowi za pomocą systemu automatycznej identyfikacji.

W okresie przejściowym wynoszącym sześć lat od dnia 20 grudnia 2017 r. państwa członkowskie mogą w dalszym ciągu zezwalać na przekazywanie tych informacji rejestratorowi pasażerów kompanii lub na przekazywanie ich do umiejscowionego na lądzie systemu kompanii, który spełnia tę samą funkcję, zamiast wymagać przekazywania ich do pojedynczego punktu kontaktowego lub wyznaczonego organu za pomocą systemu automatycznej identyfikacji.

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylająca dyrektywę 2002/6/WE (Dz.U. L 283 z 29.10.2010, s. 1).”;

4) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

1. W przypadku gdy statek pasażerski wypływa z portu położonego w państwie członkowskim w celu odbycia rejsu, a odległość do pokonania od miejsca wypłynięcia do następnego portu przekracza 20 mil, rejestrowane są następujące informacje dotyczące osób znajdujących się na pokładzie:

- nazwiska osób znajdujących się na pokładzie, ich imiona, płeć, obywatelstwo, ich daty urodzenia,
- w przypadku dobrowolnego podania przez pasażera – informacje na temat szczególnej opieki lub pomocy, której dana osoba mogłaby potrzebować w nagłym wypadku,
- jeżeli państwo członkowskie tak postanowi oraz w przypadku dobrowolnego podania przez pasażera – numer kontaktowy w nagłym przypadku.

2. Informacje wymienione w ust. 1 są gromadzone przed wypłynięciem statku pasażerskiego i przekazywane do pojedynczego punktu kontaktowego ustanowionego na podstawie art. 5 dyrektywy 2010/65/UE po wypłynięciu statku pasażerskiego, ale w żadnym przypadku nie później niż w ciągu 15 minut po wypłynięciu.

3. W okresie przejściowym wynoszącym sześć lat od dnia 20 grudnia 2017 r. państwa członkowskie mogą w dalszym ciągu zezwalać na przekazywanie informacji rejestratorowi pasażerów kompanii lub na przekazywanie ich do umiejscowionego na lądzie systemu kompanii, który spełnia tę samą funkcję, zamiast wymagać przekazywania ich do pojedynczego punktu kontaktowego.

4. Bez uszczerbku dla innych obowiązków prawnych zgodnych z unijnymi i krajowymi przepisami o ochronie danych – dane osobowe gromadzone do celów niniejszej dyrektywy nie mogą być przetwarzane ani wykorzystywane w jakimkolwiek innym celu. Takie dane osobowe muszą być zawsze traktowane zgodnie z unijnymi przepisami o ochronie danych i o prywatności oraz zostają one automatycznie i bez zbędnej zwłoki usunięte, gdy nie są już dłużej potrzebne.”;

5) art. 6 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Każde państwo członkowskie, w odniesieniu do każdego statku pasażerskiego pływającego pod banderą państwa trzeciego, który wypływa w rejs z portu położonego poza terytorium Unii do portu znajdującego się w tym państwie członkowskim, wymaga, aby kompania zapewniła dostarczenie informacji określonych w art. 4 ust. 1 i art. 5 ust. 1, zgodnie z art. 4 ust. 2 i art. 5 ust. 2.”;

6) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

1. Każda kompania odpowiedzialna za eksploatację statku pasażerskiego wyznacza, gdy jest to wymagane na podstawie art. 4 i 5 niniejszej dyrektywy, rejestratora pasażerów odpowiedzialnego za przekazywanie informacji, o których mowa w tych przepisach, do pojedynczego punktu kontaktowego ustanowionego na podstawie art. 5 dyrektywy 2010/65/UE lub do wyznaczonego organu za pomocą systemu automatycznej identyfikacji.

2. Dane osobowe gromadzone zgodnie z art. 5 niniejszej dyrektywy mogą być przechowywane przez kompanię przez okres nie dłuższy niż jest to konieczne do celów niniejszej dyrektywy, a w każdym razie tylko do momentu, w którym rejs danego statku zostanie bezpiecznie ukończony, a dane zostały przekazane do pojedynczego punktu kontaktowego ustanowionego zgodnie z art. 5 dyrektywy 2010/65/UE. Bez uszczerbku dla innych szczególnych obowiązków prawnych wynikających z prawa unijnego lub krajowego, w tym do celów statystycznych, gdy informacje nie są już dłużej potrzebne do tego celu, zostają one automatycznie i bez zbędnej zwłoki usunięte.

3. Każda kompania zapewnia, aby informacje dotyczące pasażerów, którzy zadeklarowali, że wymagają szczególnej opieki lub pomocy w nagłym wypadku, były odpowiednio rejestrowane i przekazane kapitanowi przed wypłynięciem statku pasażerskiego.”;

7) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

— skreśla się lit. a),

— lit. b) i c) otrzymują brzmienie:

„2. Państwo członkowskie, z którego portu wypływa statek pasażerski, może zwolnić go z obowiązku przekazywania informacji o liczbie osób znajdujących się na pokładzie do pojedynczego punktu kontaktowego ustanowionego na podstawie art. 5 dyrektywy 2010/65/UE, pod warunkiem że dany statek pasażerski nie jest jednostką szybką, wykonuje regularną obsługę, w ramach której czas między zawinięciami do poszczególnych portów jest krótszy niż jedna godzina, wyłącznie w obszarze morskim D ustalonym zgodnie z art. 4 dyrektywy 2009/45/WE, oraz zapewniona jest bliskość stacji ratowniczych na tym obszarze morskim.

Państwo członkowskie może zwolnić statki pasażerskie uprawiające żeglugę między dwoma portami lub z i do tego samego portu bez portów pośrednich z obowiązków określonych w art. 5 niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że dany statek wykonuje regularną obsługę wyłącznie w obszarze morskim D ustalonym zgodnie z w art. 4 dyrektywy 2009/45/WE, oraz zapewniona jest bliskość stacji ratowniczych na tym obszarze morskim.”;

— dodaje się akapit w brzmieniu:

„W drodze odstępstwa od art. 5 ust. 2 oraz bez uszczerbku dla okresu przejściowego określonego w art. 5 ust. 3 następujące państwa członkowskie mają prawo stosować następujące zwolnienia:

(i) Niemcy mogą przedłużyć okres gromadzenia i przekazywania informacji, o których mowa w art. 5 ust. 1, do jednej godziny po wypłynięciu w przypadku statków pasażerskich pływających do i z wyspy Helgoland; oraz

(ii) Dania i Szwecja mogą przedłużyć okres gromadzenia i przekazywania informacji, o których mowa w art. 5 ust. 1, do jednej godziny po wypłynięciu w przypadku statków pasażerskich pływających do i z wyspy Bornholm.”;

b) w ust. 3 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

„a) państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Komisję o swojej decyzji o przyznaniu zwolnienia z obowiązków określonych w art. 5, podając jego merytoryczne powody. Powiadomienia dokonuje się za pośrednictwem bazy danych utworzonej i utrzymywanej w tym celu przez Komisję, do której Komisja i państwa członkowskie mają dostęp. Komisja udostępnia przyjęte środki na publicznie dostępnej stronie internetowej;

b) jeżeli w terminie sześciu miesięcy od takiego powiadomienia Komisja uzna, że zwolnienie to nie jest uzasadnione lub mogłoby mieć negatywny wpływ na konkurencję, może przyjąć akty wykonawcze wymagające, aby państwo członkowskie zmieniło lub cofnęło swoją decyzję. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2.”;

c) w ust. 4 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Wniosek jest składany do Komisji za pośrednictwem bazy danych, o której mowa w ust. 3. Jeżeli w terminie sześciu miesięcy od takiego wniosku Komisja uzna, że odstępstwo to nie jest uzasadnione lub mogłoby mieć negatywny wpływ na konkurencję, może przyjąć akty wykonawcze wymagające, aby państwo członkowskie zmieniło swoją decyzję lub nie przyjmowało proponowanej decyzji. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2.”;

8) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby kompanie wprowadziły procedurę rejestracji danych gwarantującą przekazywanie informacji wymaganych na mocy niniejszej dyrektywy w sposób dokładny i terminowy.

2. Każde państwo członkowskie wyznacza organ, który będzie mieć dostęp do informacji wymaganych na mocy niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie zapewniają, aby w nagłym wypadku lub w następstwie wypadku taki wyznaczony organ miał bezpośredni dostęp do informacji wymaganych na mocy niniejszej dyrektywy.

3. Dane osobowe gromadzone zgodnie z art. 5 są przechowywane przez państwa członkowskie przez okres nie dłuższy, niż to konieczne do celów niniejszej dyrektywy, a w każdym razie nie dłużej niż:

a) do momentu bezpiecznego ukończenia danego rejsu przez statek, ale w każdym przypadku nie dłużej niż 60 dni po wypłynięciu statku; lub

b) w nagłym wypadku lub w następstwie wypadku – do zakończenia jakiegokolwiek postępowania przygotowawczego lub postępowania sądowego.

4. Bez uszczerbku dla innych szczególnych obowiązków prawnych wynikających z prawa unijnego lub krajowego, w tym obowiązków do celów statystycznych, gdy informacje nie są już dłużej potrzebne do celów niniejszej dyrektywy, zostają one automatycznie i bez zbędnej zwłoki usunięte.”;

9) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 11

1. Do celów niniejszej dyrektywy wymagane dane są gromadzone i rejestrowane w sposób pozwalający uniknąć zbędnej zwłoki przy zaokrętowaniu na lub wyokrętowaniu pasażerów ze statku.

2. Należy unikać mnożenia gromadzenia danych na identycznych lub podobnych trasach.”;

10) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 11a

1. Przetwarzanie danych osobowych na podstawie niniejszej dyrektywy odbywa się zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 (*).

2. Przetwarzanie danych osobowych przez instytucje i organy Unii na podstawie niniejszej dyrektywy, na przykład w pojedynczym punkcie kontaktowym i w systemie SafeSeaNet, odbywa się zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 45/2001 (**).

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

(**) Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).”;

11) art. 12 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 12

1. W wyjątkowych okolicznościach, w przypadku gdy jest to należycie uzasadnione odpowiednią analizą przeprowadzoną przez Komisję oraz w celu uniknięcia poważnego i niedopuszczalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego lub w celu uniknięcia niezgodności z unijnym prawodawstwem morskim, Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 12a aktów delegowanych zmieniających niniejszą dyrektywę, aby, do celów niniejszej dyrektywy, nie stosować zmiany instrumentów międzynarodowych, o których mowa w art. 2.

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

12) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 12a

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 12, podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 12, powierza się Komisji na okres siedmiu lat od dnia 20 grudnia 2017 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu siedmiu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 12, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 12 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;

13) w art. 13 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 (*).

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).”;

b) skreśla się ust. 3;

14) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 14a

Komisja dokona oceny wykonania niniejszej dyrektywy i przedstawi wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia 22 grudnia 2026 r.

Do dnia 22 grudnia 2022 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wykonania niniejszej dyrektywy.”.

Artykuł 2

Zmiany w załączniku do dyrektywy 2010/65/UE

W części A załącznika do dyrektywy 2010/65/UE dodaje się punkt w brzmieniu:

„7. Informacje o osobach znajdujących się na pokładzie

Art. 4 ust. 2 i art. 5 ust. 2 dyrektywy Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty (Dz.U. L 188 z 2.7.1998, s. 35).”.

Artykuł 3

Transpozycja

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

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

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

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty najważniejszych przepisów prawa krajowego w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4

Wejście w życie

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

Artykuł 5

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 15 listopada 2017 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
A. TAJANI
Przewodniczący

W imieniu Rady
M. MAASIKAS
Przewodniczący

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

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

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

⁽¹⁾ Dz.U. C 34 z 2.2.2017, s. 176.⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 4 października 2017 r. (dotychczas nieopublikowane w Dz.U.) oraz decyzja Rady z dnia 23 października 2017 r.⁽³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57).⁽⁴⁾ Dyrektywa Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich (Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 1).

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

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

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

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zakres stosowania

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

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

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

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

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

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

Artykuł 3

Inspekcje wstępne

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

Artykuł 4

Wyjątki od obowiązku inspekcji wstępnej

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

Artykuł 5

Regularne inspekcje

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

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

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

Artykuł 6

Protokół inspekcji

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

Artykuł 7

Usuwanie uchybień, zakaz wyjścia w morze i zawieszenie inspekcji

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

Artykuł 8

Prawo do odwołania

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

Artykuł 9

Koszty

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

Artykuł 10

Baza danych wyników inspekcji

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

Artykuł 11

Sankcje

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

Artykuł 12

Procedura wprowadzania zmian

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

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

Artykuł 13

Wykonywanie przekazanych uprawnień

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

Artykuł 14

Zmiany w dyrektywie 2009/16/WE

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

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

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

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

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

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

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

4) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 14a

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

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

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

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

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

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

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

5) w art. 15 skreśla się ust. 3;

6) art. 16 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

7) dodaje się załącznik w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK XVII

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

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

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

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

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

Artykuł 15

Uchylenie

Dyrektywa 1999/35/WE traci moc.

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

Artykuł 16

Przegląd

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

*Artykuł 17***Transpozycja**

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

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

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

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

*Artykuł 18***Wejście w życie**

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

*Artykuł 19***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 15 listopada 2017 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

A. TAJANI

Przewodniczący

W imieniu Rady

M. MAASIKAS

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

SZCZEGÓŁOWE WYMOGI DOTYCZĄCE STATKÓW UPRAWIAJĄCYCH ŻEGLUGĘ NA LINII REGULARNEJ

(o których mowa w art. 3 i 5)

Weryfikuje się następujące elementy:

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

ZAŁĄCZNIK II

PROCEDURY STOSOWANE W ODNIESIENIU DO INSPEKcji

(o których mowa w art. 3 i 5)

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

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

ZAŁĄCZNIK III

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

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

1. Informacje dotyczące pasażerów

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

2. Informacje o ładunku i stateczności

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

3. Bezpieczeństwo na morzu

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

4. Ogłoszenia dotyczące bezpieczeństwa

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

5. Zapisy w dzienniku okrętowym

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

6. Towary niebezpieczne

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

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

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

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

7. Zabezpieczanie przewożonych pojazdów

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

8. Pokłady pojazdowe

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

9. Zamknięcie furt wodoszczelnych

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

10. Patrole przeciwpożarowe

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

11. Komunikacja w sytuacji awaryjnej

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

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

12. Wspólny język roboczy członków załogi

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

⁽¹⁾ Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

13. Wyposażenie bezpieczeństwa

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

14. Sprzęt nawigacyjny i radiowy

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

15. Dodatkowe oświetlenie awaryjne

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

16. Środki ewakuacji

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

17. Czystość pomieszczeń maszynowni

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

18. Usuwanie śmieci

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

19. Planowa konserwacja

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

20. Odbywanie rejsu

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

ZAŁĄCZNIK IV

TABELA KORELACJI

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

SPROSTOWANIA**Sprostowanie do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 98/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie wprowadzania do obrotu i używania prekursorów materiałów wybuchowych**

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 39 z dnia 9 lutego 2013 r.)

1. Strona 10, załącznik I, tabela, przypis 1:

zamiast: „⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 948/2009 (Dz.U. L 287 z 31.10.2009, s. 1).”,

powinno być: „⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dz.U. L 256 z 7.9.1987, s. 1).”.

2. Strona 11, załącznik II, tabela, przypis 1:

zamiast: „⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 948/2009.”

powinno być: „⁽¹⁾ Rozporządzenie (EWG) nr 2658/97.”.

ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL