

Dziennik Urzędowy C 190 E

Unii Europejskiej

Tom 51

Wydanie polskie

Informacje i zawiadomienia

29 lipca 2008

<u>Powiadomienie nr</u>	<u>Spis treści</u>	<u>Strona</u>
	III <i>Akty przygotowawcze</i>	
	RADA	
2008/C 190 E/01	Wspólne stanowisko (WE) nr 18/2008 z dnia 6 czerwca 2008 r. przyjęte przez Radę, stanowiącą zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (Wersja przekształcona) ⁽¹⁾	1
2008/C 190 E/02	Wspólne stanowisko (WE) nr 19/2008 z dnia 6 czerwca 2008 r. przyjęte przez Radę, stanowiącą zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu z tytułu wypadków ⁽¹⁾	17

III

(Akty przygotowawcze)

RADA

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 18/2008

przyjęte przez Radę w dniu 6 czerwca 2008 r.

**w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr .../... z dnia ... r.
w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów
na statkach (Wersja przekształcona)**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/C 190 E/01)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich ⁽⁴⁾ została istotnie i wielokrotnie zmieniona. W związku z dalszymi zmianami, należy ją przekształcić w celu zachowania jasności.
- (2) Ze względu na charakter przepisów dyrektywy 94/57/WE właściwym wydaje się przekształcenie jej przepisów w dwa różne wspólnotowe instrumenty prawne, a mianowicie dyrektywę i rozporządzenie.

- (3) Niniejsze rozporządzenie należy rozumieć i interpretować zgodnie z międzynarodowymi zobowiązaniami Wspólnoty, w tym zgodnie z Konwencją Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 r.

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

- (5) Do tego celu należy dążyć za pomocą środków, które są zgodne z pracami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz — w stosownych przypadkach — rozwijają je i uzupełniają. Ponadto państwa członkowskie i Komisja powinny promować opracowanie przez IMO międzynarodowego kodeksu dla uznanych organizacji.

- (6) Należy ustanowić minimalne kryteria uznawania organizacji w celu zwiększenia bezpieczeństwa statków i zapobiegania powodowanym przez nie zanieczyszczeniom. Należy zatem obostrzyć minimalne kryteria określone w dyrektywie 94/57/WE.

- (7) W celu udzielenia wstępnego uznania organizacjom, które chcą uzyskać upoważnienie do działania w imieniu państw członkowskich, zgodność z minimalnymi kryteriami, określonymi w niniejszym rozporządzeniu, mogłaby być skuteczniej oceniana w zharmonizowany i scentralizowany sposób przez Komisję wspólnie z państwami członkowskimi występującymi o uznanie.

⁽¹⁾ Dz.U. C 318 z 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ Dz.U. C 229 z 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r. (Dz.U. C 74 E z 20.3.2008, s. 632), wspólne stanowisko Rady z dnia 6 czerwca 2008 r. i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

⁽⁴⁾ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 20. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2002/84/WE (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 53).

- (8) Uznanie powinno być udzielane wyłącznie na podstawie wyników działalności organizacji w zakresie jakości i bezpieczeństwa. Należy zapewnić, aby zakres tego uznania był zawsze zgodny z faktycznymi możliwościami danej organizacji. Uznanie powinno ponadto uwzględniać różnorodny status prawny i strukturę organizacyjną uznanych organizacji przy jednoczesnym zapewnieniu jednolitego stosowania minimalnych kryteriów określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz skuteczności wspólnotowych kontroli. Niezależnie od swojej struktury organizacja, która ma zostać uznana, powinna świadczyć usługi na całym świecie i podlegać nieograniczonej terytorialnie odpowiedzialności solidarnej.
- (9) Środki konieczne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (10) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze do zmiany niniejszego rozporządzenia, tak by wprowadzić dalsze zmiany w związanych z nią międzynarodowych konwencjach, protokołach, kodeksach i rezolucjach, aktualizować minimalne kryteria określone w załączniku I i przyjmować kryteria oceny skuteczności reguł i procedur oraz działań uznanych organizacji w zakresie bezpieczeństwa sklasyfikowanych przez nie statków i zapobiegania zanieczyszczeniu powodowanemu przez te statki. Ponieważ środki te mają ogólny zakres i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, między innymi, poprzez jego uzupełnienie o nowe elementy inne niż istotne, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (11) Sprawą najwyższej wagi jest zapewnienie możliwości reagowania na niewypełnienie przez uznaną organizację swoich obowiązków w sposób szybki, skuteczny i proporcjonalny. Podstawowym celem powinno być uzupełnienie wszelkich braków tak, aby wszelkie potencjalne zagrożenia dla bezpieczeństwa lub dla środowiska zostały usunięte na wczesnym etapie. Należy zatem przyznać Komisji uprawnienia niezbędne do tego, aby mogła ona wymagać od uznanych organizacji podjęcia koniecznych działań zapobiegawczych i naprawczych oraz stosować środki przymusu w postaci grzywnien i okresowych kar pieniężnych. Przy wykonywaniu tych uprawnień Komisja powinna postępować w sposób zgodny z prawami podstawowymi i zapewnić, aby organizacja mogła przedstawiać swoje stanowisko w trakcie całego postępowania.
- (12) Zgodnie z podejściem wspólnotowym decyzja o wycofaniu uznania organizacji, która nie wypełnia zobowiązań określonych w niniejszym rozporządzeniu jeżeli wyżej wymienione środki okażą się nieskuteczne lub jeżeli organizacja w inny sposób stanowi niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska, musi zostać podjęta na poziomie wspólnotowym, a zatem — przez Komisję, na podstawie procedury komitetowej.
- (13) Ciągłe monitorowanie uznanych organizacji po fakcie w celu oceny zgodności ich działalności z niniejszym rozporządzeniem może być wykonane skuteczniej w sposób zharmonizowany i scentralizowany. Dlatego wykonywanie tego zadania w imieniu Wspólnoty należy powierzyć Komisji wraz z państwem członkowskim występującym o uznanie.
- (14) W ramach monitoringu działalności uznanych organizacji inspektorzy Komisji powinni mieć dostęp do statku i jego dokumentów niezależnie od jego bandery tak, aby możliwe było stwierdzenie, czy uznane organizacje stosują się do minimalnych kryteriów określonych w niniejszym rozporządzeniu w odniesieniu do wszystkich statków w poszczególnych klasach.
- (15) Zdolność uznanych organizacji do szybkiego wskazania i poprawienia niedociągnięć w zakresie stosowanych przez siebie reguł, procesów i wewnętrznych kontroli jest sprawą zasadniczą dla zapewnienia bezpieczeństwa statków, na których organizacje te przeprowadzają inspekcje i którym wydają certyfikaty. Zdolność tę należy zwiększyć za pomocą systemu oceny jakości i certyfikacji, który powinien działać niezależnie od interesów handlowych lub politycznych, umożliwiając proponowanie wspólnych działań mających na celu trwałą poprawę wszystkich uznanych organizacji oraz zapewnić efektywną współpracę z Komisją.
- (16) Reguły i procedury uznanych organizacji stanowią kluczowy czynnik zwiększania bezpieczeństwa oraz zapobiegania wypadkom i zanieczyszczeniom. Uznane organizacje zapoczątkowały proces, który powinien doprowadzić do harmonizacji ich reguł i procedur. Należy wspierać ten proces za pomocą prawodawstwa wspólnotowego, gdyż wywrze on pozytywny wpływ na bezpieczeństwo morskie, a także na konkurencyjność europejskiego przemysłu stoczniowego.
- (17) Harmonizacja stosowanych przez uznane organizacje reguł projektowania, budowy i okresowych przeglądów statków handlowych stanowi proces ciągły. Zatem zobowiązanie do ustanowienia własnych zestawów reguł lub wykazania zdolności do ich ustanowienia należy rozważać w kontekście procesu harmonizacji; zobowiązanie to nie powinno stać na przeszkodzie działalności uznanych organizacji lub ewentualnych organizacji kandydujących do uznania.
- (18) Uznane organizacje powinny być zobowiązane do uaktualniania swoich norm technicznych i ich konsekwentnego stosowania w celu harmonizacji reguł bezpieczeństwa i zapewnienia jednolitego wprowadzania w życie reguł międzynarodowych we Wspólnocie. W przypadku gdy normy techniczne uznanych organizacji są identyczne lub bardzo podobne, należy wziąć pod uwagę, w stosownych przypadkach, wzajemne uznawanie certyfikatów dla materiałów, wyposażenia i komponentów, przyjmując jako punkt odniesienia najsurowsze normy.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, s. 11).

- (19) Chociaż każda uznana organizacja powinna, co do zasady, ponosić odpowiedzialność wyłącznie w odniesieniu do elementów, co do których wydała certyfikaty, odpowiedzialność uznanych organizacji i producentów będzie zgodna z ustalonymi warunkami lub, gdy zajdzie potrzeba, z prawem mającym zastosowanie w poszczególnych przypadkach.
- (20) Ponieważ przejrzystość i wymiana informacji między zainteresowanymi stronami, jak również powszechne prawo dostępu do informacji, są podstawowymi narzędziami zapobiegania wypadkom na morzu, uznane organizacje powinny dostarczać wszelkie istotne informacje ustawowe dotyczące stanu statków danej klasy organom kontroli państwa portu i podać je do publicznej wiadomości
- (21) Aby zapobiec zmianie klasy przez statki w celu uniknięcia przeprowadzenia niezbędnych napraw, uznane organizacje powinny wymieniać między sobą wszelkie istotne informacje dotyczące stanu statków zmieniających klasę i w razie potrzeby informować o tym państwo bandery.
- (22) Ochrona praw własności intelektualnej stoczni, dostawców wyposażenia, i właścicieli statków nie powinna uniemożliwiać przeprowadzania normalnych transakcji handlowych oraz świadczenia usług objętych umową między tymi stronami.
- (23) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) ustanowiona rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 ⁽¹⁾ powinna dostarczyć wsparcie konieczne dla zapewnienia stosowania niniejszego rozporządzenia
- (24) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przyjęcie środków, które mają być stosowane przez działające we Wspólnocie organizacje dokonujące inspekcji i przeglądów statków oraz wydające certyfikaty, nie może być w wystarczający sposób osiągnięty przez państwa członkowskie i może zostać, ze względu na skalę działania, lepiej osiągnięty na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjmować środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wychodzi poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (25) Środki, jakie powinny być stosowane przez państwa członkowskie w odniesieniu do organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów statków, określono w dyrektywie nr .../.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia..... w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów statków oraz odpowiednich działań administracji morskich. ⁽²⁾

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Niniejsze rozporządzenie ustanawia środki, jakie mają być stosowane przez organizacje zajmujące się inspekcją i przeglądem statków oraz wydawaniem certyfikatów zgodności z konwencjami międzynarodowymi dotyczącymi bezpieczeństwa na morzu i zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz, wspierając jednocześnie cel, którym jest swoboda świadczenia usług. Proces ten obejmuje rozwój i realizację wymogów bezpieczeństwa w odniesieniu do kadłuba, maszyn, instalacji elektrycznej i sterująco-kontrolnej statków objętych zakresem międzynarodowych konwencji.

Artykuł 2

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „statek” oznacza statek objęty zakresem międzynarodowych konwencji;
- b) „międzynarodowe konwencje” oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 74) z dnia 1 listopada 1974 r., z wyjątkiem rozdziału XI-2 załącznika do niej, Międzynarodową konwencję o liniach ładunkowych z dnia 5 kwietnia 1966 r. oraz Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL) z dnia 2 listopada 1973, wraz z odnoszącymi się do nich protokołami i zmianami, a także odnoszonymi kodeksami o statusie obowiązkowym we wszystkich państwach członkowskich w zaktualizowanej wersji;
- c) „organizacja” oznacza podmiot prawny, jego filie i wszelkie inne podmioty znajdujące się pod jego kontrolą, które wspólnie lub oddzielnie wykonują zadania objęte zakresem niniejszego rozporządzenia;

⁽¹⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 189/2006 (Dz.U. L 304 z 30.12.2006, s. 1).

⁽²⁾ Dz.U. L ...

- | | |
|------------------------------|---|
| d) „kontrola” | oznacza, do celów definicji w lit. c), prawa, umowy lub wszelkie inne środki, prawne lub faktyczne, które oddzielnie lub łącznie dają możliwość wywierania decydującego wpływu na podmiot prawny lub umożliwiają temu podmiotowi prawnemu wykonywanie zadań objętych zakresem niniejszego rozporządzenia; |
| e) „uznana organizacja” | oznacza organizację uznaną zgodnie z niniejszym rozporządzeniem; |
| f) „upoważnienie” | oznacza akt udzielenia przez państwo członkowskie upoważnienia lub przekazania kompetencji uznanej organizacji; |
| g) „ustawowy certyfikat” | oznacza certyfikat wydany w imieniu państwa bandery, zgodnie z konwencjami międzynarodowymi; |
| h) „przepisy klasyfikacyjne” | oznacza wymogi uznanej organizacji w zakresie projektowania, budowy, wyposażenia, utrzymania i przeglądu statków. |
| i) „świadcstwo klasy” | oznacza dokument wydany przez uznaną organizację, poświadczający zdolność statku do określonego użytku lub świadczenia określonych usług, zgodnie z regulami i procedurami ustanowionymi i opublikowanymi przez tę uznaną organizację; |
| j) „siedziba” | oznacza miejsce, w którym znajduje się siedziba statutowa, zarząd lub główne miejsce prowadzenia działalności organizacji. |

Artykuł 3

1. Państwa członkowskie, które pragną przyznać upoważnienie jakiejś organizacji, która nie została jeszcze uznana, przedstawiają Komisji wniosek o uznanie, łącznie z kompletnymi informacjami i dowodami zgodności organizacji z minimalnymi kryteriami wymienionymi w załączniku I i informacjami w sprawie wymogu i zobowiązania się przez nią do przestrzegania zgodności z przepisami art. 8 ust. 4, art. 9, 10 i 11.

2. Komisja, wspólnie z państwami członkowskimi składającymi wniosek, dokonuje oceny organizacji, w odniesieniu do których otrzymała wniosek o uznanie, w celu sprawdzenia, czy organizacje spełniają wymogi określone w ust. 1 i zobowiązują się ich przestrzegać.

3. Komisja, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 12 ust. 3, odmawia uznania organizacji, które nie spełniają wymogów, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu lub których działalność uważana jest za stanowiącą niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska na podstawie kryteriów określonych zgodnie z art. 14.

Artykuł 4

1. Uznanie przyznawane jest przez Komisję zgodnie z procedurą regulacyjną określoną w art. 12 ust. 3.

2. Uznanie przyznawane jest wyłącznie organizacjom, które spełniają wymogi, o których mowa w art. 3.

3. Uznanie przyznawane jest właściwemu podmiotowi prawnemu, który jest macierzystym podmiotem wszystkich podmiotów prawnych tworzących uznaną organizację. Uznanie obejmuje wszystkie podmioty prawne przyczyniające się do

tego, że ta organizacja uzyskuje możliwość świadczenia usług w skali globalnej.

4. Działając zgodnie z procedurą regulacyjną określoną w art. 12 ust. 3 Komisja może ograniczyć uznanie w odniesieniu do określonych rodzajów statków, statków o określonej wielkości, statków określonych branż lub kombinacji tych kryteriów, zgodnie z potwierdzonymi możliwościami danej organizacji i wiedzą fachową, którą dysponuje. W takim przypadku Komisja podaje przyczyny takiego ograniczenia oraz warunki, po spełnieniu których ograniczenie może zostać cofnięte lub zmniejszone. Ograniczenie to może zostać w każdej chwili poddane przeglądowi.

5. Komisja opracowuje i regularnie uaktualnia wykaz organizacji uznanych zgodnie z niniejszym artykułem. Wykaz ten zostaje opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 5

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

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

Bez uszczerbku dla niezwłocznego wdrożenia tych środków Komisja powiadamia jednak o zamiarze ich podjęcia wszystkie państwa członkowskie, które przyznały uprawnienia danej uznanej organizacji.

Artykuł 6

1. Poza środkami podjętymi zgodnie z art. 5 Komisja może — zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 12 ust. 2 — nakładać grzywny na uznaną organizację, jeżeli:

a) poważne lub wielokrotne niespełnienie przez nią minimalnych kryteriów określonych w załączniku I lub obowiązków wynikających z art. 8 ust. 4, art. 9, 10 i 11 wskazuje na poważne uchybienia w jej strukturze, systemach, procedurach lub wewnętrznych kontrolach,

lub

b) podczas oceny zgodnie z art. 8 ust. 1 uznana organizacja rozmyślnie podała Komisji błędne, niepełne lub wprowadzające w błąd informacje lub w inny sposób utrudniała tę ocenę.

2. Bez uszczerbku dla ust. 1, jeżeli uznana organizacja nie podejmie wymaganych przez Komisję działań zapobiegawczych i naprawczych lub nastąpią nieuzasadnione opóźnienia, Komisja może nałożyć okresowe kary pieniężne na wspomnianą organizację do czasu pełnego przeprowadzenia wymaganych działań.

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

Są one nakładane dopiero po umożliwieniu uznanej organizacji i państwom członkowskim przedłożenia swoich uwag.

Łączna kwota nałożonych grzywien i okresowych kar pieniężnych nie przekracza 5 % całkowitych średnich obrotów uznanej organizacji w poprzednich trzech latach gospodarczych w odniesieniu do działalności objętej zakresem niniejszego rozporządzenia.

4. Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich ma nieograniczoną jurysdykcję w kwestii rewizji decyzji Komisji o nałożeniu grzywny lub okresowej kary pieniężnej. Może on zmniejszyć lub zwiększyć jej wysokość

Artykuł 7

1. Komisja wycofuje uznanie organizacji, jeżeli:

a) powtarzające się i rażące niespełnianie przez nią minimalnych kryteriów określonych w załączniku I lub obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia stwarza niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska;

b) powtarzające się i rażące uchybienia w działalności tej organizacji w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu stwarzają niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lub środowiska;

c) organizacja uniemożliwia lub wielokrotnie utrudnia przeprowadzenie oceny organizacji przez Komisję,

d) organizacja nie uiszcza grzywien lub okresowych kar pieniężnych, o których mowa w art. 6 ust. 1 i 2; lub

e) organizacja stara się uzyskać pokrycie finansowe lub zwrot jakichkolwiek grzywien nałożonych na nią zgodnie z art. 6.

2. Do celów ust. 1 lit. a) i b) Komisja podejmuje decyzję w oparciu o wszystkie dostępne informacje, w tym:

a) wyniki własnej oceny uznanej organizacji, której to dotyczy, zgodnie z art. 8 ust. 1;

b) sprawozdania przedstawione przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10 dyrektywy .../.../WE;

c) analizy nieszczęśliwych wypadków dotyczących statków sklasyfikowanych przez te uznane organizacje;

d) powtarzanie się uchybień, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. a);

e) stopień, w jakim wpływa to na flotę sklasyfikowaną przez uznaną organizację, oraz

f) nieskuteczność środków, o których mowa w art. 6 ust. 2.

3. O wycofaniu uznania decyduje Komisja z własnej inicjatywy lub na wniosek państwa członkowskiego, zgodnie z procedurą regulacyjną określoną w art. 12 ust. 3 i po umożliwieniu zainteresowanej uznanej organizacji przedłożenia swoich uwag.

Artykuł 8

1. Wszystkie uznane organizacje oceniane są przez Komisję wspólnie z państwem członkowskim, które przedstawiło stosowny wniosek o uznanie, w sposób regularny i co najmniej co dwa lata, w celu potwierdzenia, że spełniają one obowiązki wynikające z niniejszego rozporządzenia oraz minimalne kryteria określone w załączniku I. Ocena jest ograniczona do tych rodzajów działalności uznanych organizacji, które wchodzą w zakres zastosowania niniejszego rozporządzenia.

2. Wybierając uznane organizacje do oceny, Komisja przykłada szczególną wagę do działania uznanych organizacji w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu, rejestrów nieszczęśliwych wypadków i do sprawozdań przedłożonych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10 dyrektywy .../.../WE.

3. Ocena może obejmować wizytacje oddziałów regionalnych uznanej organizacji, jak również wyrывkową inspekcję statków, zarówno eksploatowanych, jak i tych w budowie, do celów kontrolowania działalności uznanej organizacji. W tym przypadku Komisja, w stosownych przypadkach, powiadamia państwa członkowskie, w których ma swoją siedzibę oddział regionalny. Komisja dostarcza państwu członkowskiemu sprawozdanie z wynikami oceny.

4. Każda uznana organizacja udostępnia corocznie wyniki swojego przeglądu systemu zarządzania jakością komitetowi powołanemu na mocy art. 12 ust. 1.

Artykuł 9

1. Uznane organizacje zapewniają, aby Komisja miała dostęp do informacji koniecznych do celów przeprowadzenia oceny, o której mowa w art. 8 ust. 1. Nie można przywoływać żadnych klauzul umownych dla ograniczenia tego dostępu.

2. Uznane organizacje zapewniają, aby w umowach z właścicielami lub armatorami w sprawie wydawania statkom ustawowych certyfikatów lub świadectw klasy zawarty był zapis, że warunkiem wydania tych świadectw jest zgoda stron na dostęp inspektorów Komisji na pokład statku do celów art. 8. ust. 1

Artykuł 10

1. Uznane organizacje okresowo wymieniają opinie w celu zachowania równoważności i harmonizacji swoich przepisów klasyfikacyjnych oraz ich wykonywania. Współpracują ze sobą w celu zapewnienia jednolitej interpretacji konwencji międzynarodowych, bez uszczerbku dla uprawnień państw bandery. Uznane organizacje w stosownych przypadkach uzgadniają techniczne i proceduralne warunki wzajemnego uznawania świadectw dla materiałów, wyposażenia i komponentów w oparciu o równoważne normy, przyjmując jako punkt odniesienia najsurowsze normy.

W przypadku, gdy wzajemne uznanie jest niemożliwe z istotnych przyczyn związanych z bezpieczeństwem, uznane organizacje wyraźnie określają te przyczyny.

Jeżeli uznana organizacja upewni się, przez inspekcję lub w inny sposób, że materiał, element wyposażenia lub komponent nie jest zgodny z wydanym dla niego świadectwem, może ona odmówić autoryzacji do umieszczenia tego materiału, elementu wyposażenia lub komponentu na statku. Uznana organizacja niezwłocznie informuje o tym inne uznane organizacje, podając przyczyny odmowy.

Uznane organizacje uznają, do celów klasyfikacji za wystarczające, świadectwa wyposażenia statków posiadające znak zgodności z wymogami dyrektywy Rady 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków ⁽¹⁾.

Dostarczają one Komisji i państwom członkowskim okresowych sprawozdań w sprawie istotnego postępu w normach i we wzajemnym uznawaniu świadectw dla materiałów, wyposażenia i komponentów.

2. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie dnia... (*) sporządzone na podstawie niezależnych badań sprawozdanie dotyczące osiągniętego poziomu harmonizacji reguł i procedur oraz wzajemnego uznawania certyfikatów dla materiałów, wyposażenia i komponentów.

3. Uznane organizacje współpracują z administracją kontroli państwa portu, jeśli chodzi o statek ich klasy, szczególnie w celu ułatwienia usunięcia zgłoszonych braków lub innych niezgodności.

4. Uznane organizacje dostarczają wszystkim administracjom państw członkowskich, które udzieliły upoważnień przewidzianych w art. 3 dyrektywy .../.../WE i Komisji wszelkie istotne informacje o ich sklasyfikowanej flocie, przeniesieniach, zmianach, zawieszeniach i wycofaniach klasy, niezależnie od bandery, pod jaką te statki pływają.

Informacje o przeniesieniach, zmianach, zawieszeniach i wycofaniach klasy, łącznie z informacjami o zaległych przeglądach, zaległych zaleceniach, warunkach klasy, warunkach działalności lub ograniczeniach operacyjnych wydanych na niekorzyść ich sklasyfikowanych statków — niezależnie od bandery, pod jaką te statki pływają — są również wprowadzane elektronicznie do wspólnej bazy danych z inspekcji, która jest wykorzystywana przez państwa członkowskie do wykonania dyrektywy .../.../WE oraz jednocześnie rejestrowane we własnych systemach uznanych organizacji, w żadnym przypadku nie później niż 72 godziny od zdarzenia, które spowodowało obowiązek przekazania informacji. Informacje te, z wyjątkiem zaleceń i warunków klasy, które nie są zaległe, są publikowane na stronach internetowych tych uznanych organizacji.

5. Uznane organizacje nie wydają ustawowych certyfikatów statkowi, niezależnie od jego bandery, któremu została obniżona klasa lub który zmienia klasę z powodów bezpieczeństwa, zanim nie dadzą właściwej administracji państwa bandery możliwości wydania w rozsądnym czasie opinii, aby ustalić, czy konieczna jest pełna inspekcja.

6. W przypadkach przeniesienia klasy z jednej uznanej organizacji do drugiej, organizacja, która przenosi klasę bez nieuzasadnionego opóźnienia, przekazuje organizacji, która otrzymuje klasę pełną dokumentację statku, a w szczególności informuje ją o:

a) wszelkich zaległych przeglądach;

b) wszelkich zaległych zaleceniach i warunkach klasy;

⁽¹⁾ Dz.U. L 46 z 17.2.1997, s. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2002/84/WE (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 53).

(*) 5 lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

- c) warunkach działalności wydanych na niekorzyść statku, oraz
- d) ograniczeniach operacyjnych wydanych na niekorzyść statku.

Nowe świadectwa statku mogą być wydane przez organizację, która otrzymuje klasę po pomyślnym zakończeniu wszelkich zaległych przeglądów i po wykonaniu, zgodnie ze wskazaniami organizacji, która przenosi klasę, wszystkich zaległych zaleceń lub warunków klasy wydanych uprzednio w odniesieniu do statku.

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

Uznane organizacje ustanawiają i realizują odpowiednie wspólne wymogi dotyczące przypadków przeniesienia klasy, w których konieczne są specjalne środki ostrożności. Przypadki te obejmują przynajmniej przypadki przeniesienia klasy statków 15-letnich i starszych oraz przeniesienia z organizacji nieuznanej do organizacji uznanej.

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

Artykuł 11

1. Uznane organizacje ustanawiają najpóźniej.... (*) i utrzymują zgodnie ze stosownymi międzynarodowymi normami jakości niezależny system oceny jakości i certyfikacji, w którym w roli doradców mogą uczestniczyć stosowne stowarzyszenia zawodowe działające w branży stoczniowej.
 2. System oceny jakości i certyfikacji wykonuje następujące zadania:
 - a) okresową ocenę systemów zarządzania jakością uznanych organizacji zgodnie z kryteriami ustalonymi w normie jakości ISO 9001;
 - b) certyfikację systemów zarządzania jakością uznanych organizacji, w tym organizacji, o których uznanie złożono wniosek zgodnie z art. 3;
 - c) wydawanie interpretacji międzynarodowo uznanych norm zarządzania jakością, w szczególności w celu uwzględnienia specyfiki charakteru i obowiązków uznanych organizacji, oraz
 - d) opracowywanie indywidualnych i zbiorowych zaleceń mających na celu poprawę procesów i mechanizmów kontroli wewnętrznej uznanych organizacji.
 3. System oceny jakości i certyfikacji posiada niezbędną organizację i kompetencje, by działać niezależnie od uznanych organizacji i dysponuje środkami koniecznymi do wypełniania
- (*) 24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

swoich obowiązków w sposób skuteczny i na najwyższym poziomie profesjonalizmu. System oceny jakości i certyfikacji określa swoje metody pracy i regulamin.

4. System oceny jakości i certyfikacji przyjmuje swój roczny plan pracy.
5. System oceny jakości i certyfikacji może wymagać wsparcia ze strony innych zewnętrznych organów oceny jakości.
6. System oceny jakości i certyfikacji udostępnia zainteresowanym stronom, w tym państwom bandery i Komisji, pełne informacje na temat swojego rocznego planu pracy oraz na temat swoich ustaleń i zaleceń, w szczególności w odniesieniu do sytuacji, w których naruszone zostały warunki bezpieczeństwa.
7. System oceny jakości i certyfikacji, jest poddawany okresowej ocenie przez Komisję.
8. Komisja zdaje państwom członkowskim sprawozdanie z wyników oceny oraz działań podjętych w jej następstwie.

Artykuł 12

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) utworzony na mocy rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 ⁽¹⁾.
 2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.
 3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.
- Okres wskazany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.
4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Artykuł 13

1. Niniejsze rozporządzenie może, bez poszerzania zakresu jego stosowania, zostać zmienione w celu uaktualniania minimalnych kryteriów określonych w załączniku I, uwzględniając w szczególności stosowne decyzje IMO.

Te środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 12 ust. 4.

⁽¹⁾ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 93/2007 (Dz.U. L 22 z 31.1.2007, s. 12).

2. Zmiany w międzynarodowych konwencjach określonych w art. 2 lit. b) niniejszego rozporządzenia mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia, zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

Artykuł 14

1. Komisja przyjmuje i podaje do wiadomości publicznej:
 - a) kryteria służące do pomiaru skuteczności reguł i procedur oraz działalności uznanych organizacji w zakresie bezpieczeństwa sklasyfikowanych przez nią statków i zapobiegania zanieczyszczaniu powodowanemu przez te statki, przy szczególnym uwzględnieniu danych ustanowionych przez memorandum paryskie w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (MOU) lub przez inne podobne systemy; oraz
 - b) kryteria służące do określenia, kiedy działalność taką należy uznać za stanowiącą niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lub środowiska, które to kryteria mogą uwzględniać szczególne okoliczności mające wpływ na organizacje mniejszej wielkości lub organizacje wysoko wyspecjalizowane.

Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia przez jego uzupełnienie są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 12 ust. 4.

2. Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia przez jego uzupełnienie związane z wykonaniem art. 6 i, jeśli to stosowne, art. 7, są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 12 ust. 4.

3. Bez uszczerbku dla natychmiastowego stosowania minimalnych kryteriów zamieszczonych w załączniku I Komisja może — zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 12 ust. 3 — przyjąć zasady dotyczące wykładni tych kryteriów oraz może rozważyć ustanowienie celów dla ogólnych minimalnych kryteriów, o których mowa w załączniku I część A pkt 3.

Artykuł 15

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

2. Bez uszczerbku dla art. 5 i 7, do dnia... (*) Komisja ponownie bada wszystkie ograniczone uznania przyznane zgodnie z dyrektywą 94/57/WE w świetle art. 4 ust. 3 niniejszego rozporządzenia w celu podjęcia decyzji zgodnie z procedurą regulacyjną określoną w art. 12 ust. 3, czy ograniczenia powinny zostać zastąpione innymi czy usunięte. Ograniczenia mają w dalszym ciągu zastosowanie do czasu podjęcia decyzji przez Komisję.

Artykuł 16

W trakcie przeprowadzania oceny zgodnie z art. 8 ust. 1 Komisja sprawdza, czy posiadacz uznania jest właściwym podmiotem prawnym należącym do organizacji, objętej przepisami niniejszego rozporządzenia. Jeżeli tak nie jest, Komisja podejmuje decyzję o zmianie dokumentu uznania.

W przypadku, gdy Komisja wprowadza zmiany w dokumencie uznania, państwa członkowskie dostosowują umowy zawarte z uznaną organizacją w celu uwzględnienia tych zmian.

Artykuł 17

Komisja co dwa lata powiadamia Parlament Europejski i Radę o stosowaniu niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 18

Odniesienia do dyrektywy 94/57/WE w prawie wspólnotowym i krajowym są odpowiednio traktowane jako odniesienia do niniejszego rozporządzenia i odczytywane zgodnie z tabelą korelacji w załączniku II.

Artykuł 19

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

...

Przewodniczący

W imieniu Rady

...

Przewodniczący

(*) 12 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

ZAŁĄCZNIK I

MINIMALNE KRYTERIA DLA ORGANIZACJI

(o których mowa w art. 3)

A. OGÓLNE KRYTERIA MINIMALNE

1. Uznana organizacja musi posiadać osobowość prawną w państwie, w którym ma siedzibę. Jej rozliczenia są poświadczane przez niezależnych audytorów.
2. Uznana organizacja musi być w stanie udokumentować bogate doświadczenie w ocenie projektu i budowy statków handlowych.
3. Uznana organizacja musi w każdej chwili dysponować personelem zarządzającym, technicznym, pomocniczym i badawczym w liczbie odpowiedniej do wielkości floty, dla której przeprowadza inspekcje i wydaje świadectwa, jej składu oraz zaangażowania organizacji w budowę i przebudowę statków. Uznana organizacja musi być w stanie przydzielić każdemu miejscu pracy — w miarę potrzeb i odpowiednio do nich — środki i personel odpowiednie do zadań, które mają zostać wykonane, zgodnie z ogólnymi kryteriami minimalnymi z punktu 6 i 7 i szczegółowymi kryteriami minimalnymi z części B.
4. Uznana organizacja musi posiadać i stosować zestaw własnych wyczerpujących reguł i procedur lub wykazać się zdolnościami w zakresie projektowania, budowy oraz okresowych przeglądów statków handlowych, których jakość odpowiada uznanym międzynarodowo normom. Muszą one być publikowane i stale ulepszone dzięki programom badawczym i rozwojowym.
5. Uznana organizacja musi posiadać własny rejestr statków publikowany corocznie i utrzymywany w publicznie dostępnej elektronicznej bazie danych.
6. Uznana organizacja nie może być kontrolowana przez właścicieli statków lub stoczniovców, lub inne osoby komercyjnie zaangażowane w produkcję, wyposażanie, naprawę lub eksploatację statków. Przychody uznanej organizacji nie są w znacznym stopniu uzależnione od jednego przedsiębiorstwa handlowego. Uznana organizacja nie prowadzi działalności klasyfikacyjnej ani ustawowej w przypadku, gdy jest tożsama lub ma powiązania biznesowe, osobiste lub rodzinne z właścicielem lub armatorem statku. Niezgodność ta ma również zastosowanie w odniesieniu do inspektorów zatrudnionych przez uznaną organizację.
7. Uznana organizacja musi działać zgodnie z przepisami określonymi w załączniku do rezolucji IMO A.789(19) w sprawie specyfikacji funkcji kontrolnych i certyfikacyjnych uznanych organizacji działających w imieniu administracji, jeżeli przepisy te obejmują sprawy wchodzące w zakres zastosowania niniejszego rozporządzenia.

B. SZCZEGÓŁOWE KRYTERIA MINIMALNE

1. Uznana organizacja musi zapewniać ogólnodostępną dostępność swoich wyłącznych inspektorów lub, w wyjątkowych i właściwie uzasadnionych przypadkach, wyłącznych inspektorów innych uznanych organizacji.
2. Uznana organizacja musi kierować się w swoim działaniu kodeksem etyki.
3. Uznana organizacja musi być zarządzana i administrowana w sposób zapewniający poufność informacji wymaganych przez administrację.
4. Uznana organizacja musi dostarczać istotnych informacji administracji, Komisji i zainteresowanym stronom.
5. Uznana organizacja, a także jej inspektorzy i personel techniczny wykonują swoje zadania bez uszczerbku dla praw własności intelektualnej stoczni, dostawców wyposażenia i właścicieli statków, w tym patentów, licencji, wiedzy specjalistycznej lub wiedzy jakiegokolwiek rodzaju, której wykorzystanie jest prawnie chronione na szczeblu wspólnotowym lub krajowym; uznana organizacja ani inspektorzy i personel techniczny nie mogą w żadnym przypadku i bez uszczerbku dla uprawnień państw członkowskich i Komisji do oceny, zwłaszcza na mocy art. 9, przekazywać ani upowszechniać danych istotnych z handlowego punktu widzenia uzyskanych w czasie działań dotyczących inspekcji, weryfikacji i nadzoru budowy i napraw statków.
6. Zarząd uznanej organizacji musi określić i udokumentować swoją politykę, cele i zobowiązanie do jakości oraz zapewnić, że ta polityka jest zrozumiała, realizowana i utrzymywana na wszystkich poziomach w uznanej organizacji. Polityka uznanej organizacji musi odnosić się do celów i wskaźników działalności w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu.

7. Uznana organizacja musi zapewniać:
 - a) systematyczne ustanawianie i utrzymywanie reguł i procedur;
 - b) przestrzeganie jej reguł i procedur i wprowadzenie wewnętrznego systemu do pomiaru jakości usług w odniesieniu do tych reguł i procedur;
 - c) spełnianie wymogów działań statutowych, do których uznana organizacja jest upoważniona, i wprowadzenie wewnętrznego systemu pomiaru jakości usług w odniesieniu do zgodności z międzynarodowymi konwencjami;
 - d) określenie i udokumentowanie obowiązków, uprawnień i wzajemnych powiązań personelu, którego praca ma wpływ na jakość usług uznanej organizacji;
 - e) wykonywanie całości pracy w kontrolowanych warunkach;
 - f) system nadzoru, który monitoruje działania i prace wykonywane przez inspektorów oraz personel techniczny i administracyjny zatrudniony przez uznaną organizację;
 - g) posiadanie przez inspektorów rozległej wiedzy na temat szczególnego typu statku, na którym wykonują swoje czynności, jako istotne dla danego przeglądu, jaki ma być przeprowadzony, i istotnych stosowanych wymogów;
 - h) wprowadzenie w życie systemu podnoszenia kwalifikacji inspektorów i ciągłej aktualizacji ich wiedzy;
 - i) utrzymywanie się wyników wskazujących na osiągnięcie wymaganych norm w pozycjach objętych świadczonymi usługami, jak również skuteczne działanie systemu jakości;
 - j) utrzymywanie we wszystkich siedzibach powszechnego systemu zaplanowanych i udokumentowanych wewnętrznych audytów działań związanych z jakością;
 - k) przeprowadzanie ustawowych przeglądów i inspekcji wymaganych przez zharmonizowany system przeglądu i certyfikacji, do których uznana organizacja jest upoważniona, zgodnie z przepisem wymienionym w załączniku i dodatku do rezolucji IMO A.948(23) w sprawie wytycznych dla przeglądu w ramach zharmonizowanego systemu przeglądu i certyfikacji;
 - l) ustalenie jasnych i bezpośrednich powiązań między centralnymi i regionalnymi siedzibami uznanej organizacji i między uznanymi organizacjami i ich inspektorami w zakresie odpowiedzialności i kontroli.
 8. Uznana organizacja musi opracować, wprowadzić w życie i utrzymywać skuteczny wewnętrzny system jakości oparty na odpowiednich elementach uznanych międzynarodowo norm jakości i zgodnie z EN ISO/IEC 17020:2004 (organy inspekcji) oraz EN ISO 9001:2000 (systemy zarządzania jakością, wymagania) zinterpretowanymi i poświadczonymi przez system oceny jakości i certyfikacji, o którym mowa w art. 11 ust.1.
 9. Reguły i procedury uznanej organizacji muszą być wprowadzane w życie w sposób umożliwiający organizacji sporządzanie w oparciu o własną, bezpośrednią wiedzę i ocenę wiarygodnych i obiektywnych deklaracji na temat bezpieczeństwa statków, których to dotyczy, przy pomocy świadectw klasy, na podstawie których mogą być wydawane ustawowe świadectwa.
 10. Uznana organizacja musi dysponować środkami niezbędnymi do oceny — za pośrednictwem wykwalifikowanego profesjonalnego personelu oraz zgodnie z przepisami określonymi w załączniku do rezolucji IMO A.913 (22) w sprawie wytycznych dotyczących wykonywania przez administrację Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczeństwem (ISM) — stosowania i utrzymywania systemu zarządzania bezpieczeństwem, zarówno na lądzie, jak i na statkach, przewidzianego do objęcia certyfikacją.
 11. Uznana organizacja musi zezwolić na udział przedstawicieli administracji oraz innych zainteresowanych stron w opracowaniu jej reguł i procedur.
-

ZAŁĄCZNIK II

TABELA KORELACJI

Dyrektywa 94/57/WE	Dyrektywa (WE) nr .../...	Niniejsze rozporządzenie
art. 1	art. 1	art. 1
art. 2 lit. a)	art. 2 lit. a)	art. 2 lit. a)
art. 2 lit. b)	art. 2 lit. b)	—
art. 2 lit. c)	art. 2 lit. c)	—
art. 2 lit. d)	art. 2 lit. d)	art. 2 lit. b)
art. 2 lit. e)	art. 2 lit. e)	art. 2 lit. c)
—	art. 2 lit. f)	art. 2 lit. d)
art. 2 lit. f)	art. 2 lit. g)	art. 2 lit. e)
art. 2 lit. g)	art. 2 lit. h)	art. 2 lit. f)
art. 2 lit. h)	art. 2 lit. i)	art. 2 lit. g)
art. 2 lit. i)	art. 2 lit. k)	art. 2 lit. i)
—	art. 2 lit. j)	art. 2 lit. h)
art. 2 lit. j)	art. 2 lit. l)	—
art. 2 lit. k)	—	art. 2 lit. j)
art. 3	art. 3	
art. 4 ust. 1 zdanie pierwsze	—	art. 3 ust. 1
art. 4 ust. 1 zdanie drugie	—	art. 3 ust. 2
art. 4 ust. 1 zdanie trzecie	—	—
art. 4 ust. 1 zdanie czwarte	—	art. 4 ust. 1
—	—	art. 3 ust. 3
—	—	art. 4 ust. 2, 3, 4
—	—	art. 5
—	—	art. 6
—	—	art. 7
art. 5 ust. 1	art. 4 ust. 1	—
art. 5 ust. 3	art. 4 ust. 2	—
art. 6 ust. 1, 2, 3, 4	art. 5 ust. 1, 2, 3, 4	—
art. 6 ust. 5	—	—

Dyrektywa 94/57/WE	Dyrektywa (WE) nr .../...	Niniejsze rozporządzenie
art. 7	art. 6	art. 12
art. 8 ust. 1 tiret pierwsze	art. 7 ust. 1 akapit pierwszy lit. a)	—
art. 8 ust. 1 tiret drugie	—	art. 13 ust. 1
art. 8 ust. 1 tiret trzecie	art. 7 ust. 1 akapit pierwszy lit. b)	—
—	art. 7 ust. 1 akapit drugi	art. 13 ust. 1 akapit drugi
art. 8 ust. 2	art. 7 ust. 2	—
art. 8 ust. 2 akapit drugi	—	art. 13 ust. 2
art. 9 ust. 1	—	—
art. 9 ust. 2	—	—
art. 10 ust. 1 zdanie wprowadzające	art. 8	—
art. 10 ust. 1 lit. a), b), c), ust. 2, 3, 4	—	—
art. 11 ust. 1,(2)	art. 9 ust. 1, 2	—
art. 11 ust. 3, 4	—	art. 8 ust. 1, 2
art. 12	art. 10	—
art. 13	—	—
art. 14	art. 11 ust. 1 i 2	—
—	art. 11 ust. 3	—
—	art. 12	—
—	—	art. 9
art. 15 ust. 1	—	—
—	—	art. 10 ust. 1, 2
art. 15 ust. 2	—	art. 10 ust. 3
art. 15 ust. 3	—	art. 10 ust. 4
art. 15 ust. 4	—	art. 10 ust. 5
art. 15 ust. 5	—	art. 10 ust. 6 akapit pierwszy, drugi, trzeci, piąty
—	—	art. 10 ust. 6 akapit czwarty
art. 16	art. 13	—
art. 17	art. 16	—
—	art. 14	—
—	art. 15	—

Dyrektywa 94/57/WE	Dyrektywa (WE) nr .../...	Niniejsze rozporządzenie
—	—	art. 11
—	—	art. 14
—	—	art. 15
—	—	art. 16
—	—	art. 17
—	—	art. 18
—	—	art. 19
załącznik	—	załącznik I
—	załącznik I	—
—	załącznik II	załącznik II

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

W dniu 30 listopada 2007 r. w trybie współdecyzji (art. 251 TWE) Rada osiągnęła porozumienie polityczne w sprawie dwóch odrębnych aktów prawnych opartych na odnośnym wniosku Komisji ⁽¹⁾: projektu dyrektywy w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (przekształcenie) oraz rozporządzenia w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (przekształcenie). Niniejszy dokument dotyczy tej części wniosku Komisji, która stanowi rozporządzenie przekształcające. ⁽²⁾

Po analizie prawno-językowej Rada przyjęła swoje wspólne stanowisko w dniu xx maja 2008 r.

Wypracowując swoje stanowisko, Rada uwzględniła opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽³⁾ oraz Komitetu Regionów ⁽⁴⁾. W odnośnych miejscach — stanowiących według stanowiska Rady część czy to dyrektywy, czy to rozporządzenia — ujęła też treść lub ideę wielu poprawek, które Parlament Europejski przyjął w dniu 25 kwietnia 2007 r. po pierwszym czytaniu ⁽⁵⁾.

Wniosek służy zebraniu wcześniejszych zmian stopniowo wprowadzanych do dyrektywy 94/57/WE ustanawiającej wspólne reguły i normy dotyczące organizacji (tzw. „uznanych organizacji”) dokonujących inspekcji na statkach i wydających statkom świadectwa. Ponadto zmienia on niektóre przepisy obowiązującej dyrektywy, tak by je uprościć lub ujednolicić albo by wzmocnić obowiązujące reguły — np. zwiększa kontrolę nad uznanymi organizacjami i reformuje system kar grożących organizacjom, które nie spełniają stawianych im minimalnych wymogów uznania.

II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

a) Forma aktu prawnego

Główną kwestią poruszaną przez organy Rady była forma aktu prawnego proponowanego przez Komisję. Kilka przepisów proponowanej dyrektywy należy rozumieć tak, że albo bezpośrednio nakładają obowiązki lub dają Komisji kompetencje do nakładania obowiązków na podmioty, w tym przypadku na „uznane organizacje”. Interpretację tę potwierdziła Służba Prawna Rady, która w swojej opinii z dnia 8 października 2007 r. (dok. 13616/07) zaleciła albo przyjęcie aktu w formie rozporządzenia, albo przeregowanie odnośnych przepisów, albo rozbięcie aktu na jedną dyrektywę i jedno rozporządzenie.

W ramach porozumienia politycznego Rada zgodziła się rozbić tekst na dwa odrębne instrumenty: dyrektywę i rozporządzenie. Dyrektywa obejmuje przepisy skierowane do państw członkowskich i mówiące o ich stosunkach z „uznanymi organizacjami”; rozporządzenie zawiera wszystkie przepisy mówiące o uznawaniu organizacji na szczeblu Wspólnoty, tzn. o udzielaniu i cofaniu im uznania przez Komisję, o obowiązkach i kryteriach, którym muszą sprostać organizacje starające się o uznanie przez Wspólnotę, a także o ewentualnych karach grożących uznanym organizacjom, które nie sprostają tym obowiązkom czy kryteriom.

b) Główne kwestie dotyczące rozporządzenia

W nowym rozporządzeniu Rada nie tylko zawarła wszystkie przepisy mówiące o uznawaniu przez Wspólnotę organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów statków; uznała też za celowe, by zmienić te przepisy w trosce o ich przejrzystość lub z następujących względów:

⁽¹⁾ W dniu 30 stycznia 2006 r. Komisja przekazała wniosek dotyczący dyrektywy przekształcającej w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (dok. 5912/06 MAR 11 ENV 50 CODEC 95).

⁽²⁾ Wspólne stanowisko Rady co do projektu dyrektywy przedstawiono w dok. 5724/08, a odnośne uzasadnienie w dok. 5724/08 ADD 1.

⁽³⁾ CESE 1177/2006 z 13.9.2006 (Dz.U. C 318 z 23.12.2006, s. 195–201).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006 z 15.6.2006 (Dz.U. C 229 z 22.9.2006, s. 38).

⁽⁵⁾ Dok. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym).

1) Zakres uznawania i minimalne kryteria uznawania

Zdaniem Rady, jak i zdaniem Parlamentu Europejskiego, ważne jest, by podkreślić, że niezależnie od swojej struktury organizacyjnej organizacja występująca o uznanie powinna świadczyć usługi na całym świecie. Jeżeli chodzi o ograniczone uznanie, wspólne stanowisko zapewnia przejrzystość co do powodów takiego ograniczenia oraz warunków pozwalających to ograniczenie zmienić. Aby zapobiec degradacji minimalnych kryteriów uznawania, we wspólnym stanowisku przewiduje się, że w procedurze komitetowej można ustalić zasady interpretowania tych kryteriów oraz cele tych kryteriów, zwłaszcza jeśli chodzi o liczbę wymaganych pracowników w uznanych organizacjach.

2) Nakładanie grzywien na uznane organizacje

Zdaniem Rady państwa członkowskie mają być informowane w trybie doradczym o wszelkich decyzjach Komisji dotyczących nałożenia grzywny na uznane organizacje, które nie realizują swoich obowiązków wynikających z rozporządzenia.

3) Ujednolicenie zasad i procedur, którym podlegają uznane organizacje lub które regulują wzajemne uznawanie wydawanych przez nie świadectw

Rada aprobuje propozycję Komisji, by zachęcić uznane organizacje do dalszego ujednolicania swoich zasad i procedur oraz do rozpatrzenia, kiedy będą mogły wzajemnie uznawać swoje świadectwa dotyczące materiałów, wyposażenia i komponentów. Wspólne stanowisko zawiera jednak szereg klauzul zabezpieczających. Dotyczą one sytuacji, w których uznane organizacje nie mogą uzgodnić między sobą wzajemnego uznawania świadectw lub w których stwierdzono niezgodność danego materiału, elementu wyposażenia lub komponentu z zaświadczeniem.

Tak jak proponuje Parlament Europejski, Komisja proszona jest o dostarczenie sprawozdania na temat poziomu, jaki osiągnięto w ujednolicaniu reguł i procedur dotyczących uznanych organizacji oraz we wzajemnym uznawaniu świadectw wydawanych przez te organizacje.

4) Ocena i certyfikacja systemów zarządzania jakością w uznanych organizacjach

Rada całkowicie zgadza się z generalną ideą wniosku Komisji, by uznane organizacje powoływały podmiot odpowiedzialny za ocenę i certyfikację ich systemów zarządzania jakością. Aprobując znaczną część poprawki Parlamentu Europejskiego, Rada podkreśla we wspólnym stanowisku, że powinno to odbywać się zgodnie z obowiązującymi międzynarodowymi normami jakości i zaleceniami odnośnych stowarzyszeń zawodowych działających w branży okrętowej.

Wprowadzając dalsze zmiany w przepisach dotyczących tego systemu oceny jakości i zarządzania nią, Rada pragnie zoptymalizować zadania tego podmiotu i sprecyzować, że musi on mieć konieczną strukturę i konieczne kompetencje, by działać niezależnie od uznanych organizacji.

5) Wprowadzenie procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą

Zgodnie ze zmienioną decyzją o procedurze komitetowej ⁽¹⁾ Rada proponuje w swoim wspólnym stanowisku zastosowanie procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą, by dostosowywać rozporządzenie do zmian w międzynarodowych konwencjach, protokołach, kodeksach i rezolucjach, by aktualizować minimalne kryteria uznawania oraz by przyjmować kryteria pozwalające oceniać skuteczność reguł i procedur oraz działalność organizacji pod względem propagowania bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska.

III. POPRAWKI

We wspólnym stanowisku uwzględniono (w całości, w części lub przynajmniej co do istoty) wiele poprawek uchwalonych przez Parlament Europejski w pierwszym czytaniu: 6, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 20, 25, 26, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 59, 60, 61, 62, 64, 66, 68, 69, 71 oraz 74. Odnośne przepisy często odpowiadają tym poprawkom co do treści, ale niekoniecznie co do brzmienia, gdyż po podziale pierwotnego wniosku na dwa odrębne instrumenty konieczna była adaptacja tekstu.

⁽¹⁾ Decyzja Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiająca warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji, zmieniona decyzją Rady 2006/512/WE z dnia 17 lipca 2006 r. (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, s. 11).

Pozostałe poprawki nie mogły zostać przyjęte, gdyż zdaniem Rady nie są zgodne z procedurami uznawania przez Wspólnotę (poprawka 14), nie są zbyt jasne lub są zbyteczne (poprawka 19, 23, 57 oraz 67) albo nie są zgodne z podejściem Rady dotyczącym powołania podmiotu odpowiedzialnego za ocenę i certyfikację systemów zarządzania jakością w uznanych organizacjach (poprawka 63, 65 oraz częściowo 74).

IV. PODSUMOWANIE

Rada jest przekonana, że jej wspólne stanowisko jest właściwym rozwiązaniem, by dzięki przyjęciu rozporządzenia — a wraz z nim dyrektywy pokazującej model, którym mają kierować się państwa członkowskie w swoich stosunkach z odnośnymi organizacjami — ustanowić przepisy dotyczące uznawania na szczeblu Wspólnoty organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach.

Brzmienie wspólnego stanowiska odzwierciedla wiele poprawek Parlamentu Europejskiego. Rada oczekuje konstruktywnej dyskusji z Parlamentem Europejskim prowadzącej do możliwie szybkiego osiągnięcia porozumienia.

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 19/2008**przyjęte przez Radę w dniu 6 czerwca 2008 r.****w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr .../2008 z dnia ... r.
w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu z tytułu wypadków****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2008/C 190 E/02)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W ramach wspólnej polityki transportowej należy przyjąć dodatkowe środki w celu zwiększenia bezpieczeństwa transportu morskiego. Środki te obejmują zasady odpowiedzialności za szkody wyrządzone pasażerom, ponieważ istotne jest zapewnienie odpowiedniego poziomu odszkodowań pasażerom, którzy ulegli wypadkom na morzu.
- (2) W dniu 1 listopada 2002 r. pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) przyjęty został protokół z 2002 r. do Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. Wspólnota i państwa członkowskie są w trakcie podejmowania decyzji w sprawie przystąpienia do tego protokołu lub ratyfikowania go.
- (3) Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r., zmieniona protokołem z 2002 r. (zwana dalej „konwencją ateńską”), ma zastosowanie tylko do transportu międzynarodowego. Na wewnętrznym rynku morskim zlikwidowano rozróżnienie między krajowym a międzynarodowym rynkiem usług transportowych i dlatego celowe jest, by zapewnić taki sam poziom i charakter odpowiedzialności na obszarze Wspólnoty, zarówno w transporcie międzynarodowym, jak i krajowym.
- (4) Komitet Prawny IMO przyjął w dniu 19 października 2006 r. zastrzeżenie i wytyczne IMO dotyczące wdrożenia konwencji ateńskiej (zwane dalej „wytycznymi

IMO”), by odnieść się do niektórych kwestii wchodzących w zakres konwencji ateńskiej, a zwłaszcza odszkodowań za szkody związane z aktami terrorystycznymi, i jako takie, wytyczne IMO mogą być uznawane za *lex specialis*.

- (5) Niniejsze rozporządzenie obejmuje część wytycznych IMO i nadaje im moc wiążącą. W tym celu w postanowieniach wytycznych IMO — w szczególności — czasownik „powinien” należy rozumieć jako „należy”.
- (6) Postanowienia konwencji ateńskiej (załącznik I) i wytycznych IMO (załącznik II) należy interpretować odpowiednio w kontekście prawodawstwa wspólnotowego.
- (7) Kwestie objęte art. 17 i art. 17a konwencji ateńskiej należą do wyłącznych kompetencji Wspólnoty Europejskiej w zakresie, w jakim artykuły te mają wpływ na przepisy ustanowione rozporządzeniem Rady WE nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych ⁽⁴⁾. W tym zakresie, te dwa przepisy staną się częścią porządku prawnego Wspólnoty w momencie przystąpienia Wspólnoty do konwencji ateńskiej.
- (8) Do celów niniejszego rozporządzenia sformułowanie „lub” został w nim zarejestrowany w państwie członkowskim” należy rozumieć w ten sposób, że państwo bandery w przypadku czarteru bare-boat musi być państwem członkowskim lub państwem-stroną konwencji ateńskiej. Państwa członkowskie i Komisja powinny podjąć niezbędne kroki, by zachęcić IMO do opracowania wytycznych dotyczących rejestracji statków w czarterze bare-boat.
- (9) Do celów niniejszego rozporządzenia „sprzęt do poruszania się” nie obejmuje bagażu ani pojazdów w rozumieniu art. 8 konwencji ateńskiej.
- (10) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. C 318 z 23.12.2006, s. 195.⁽²⁾ Dz.U. C 229 z 22.9.2006, s. 38.⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r., wspólne stanowisko Rady z dnia 6 czerwca 2008 r. oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym), decyzja Rady z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).⁽⁴⁾ Dz.U. L 12 z 16. 1.2001, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1791/2006 (Dz.U. L 363, z 20.12.2006, s. 1).⁽⁵⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200, z 22.7.2006, s. 11).

- (11) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia do wprowadzania zmian w niniejszym rozporządzeniu, tak by możliwe było wprowadzanie przyszłych zmian do konwencji międzynarodowych, związanych z nimi protokołach, kodeksach i rezolucjach. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i ich celem jest zmiana innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia i, między innymi, przez dodanie nowych, innych niż istotne elementów, należy je przyjmować zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (12) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) ustanowiona rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) z dnia 27 czerwca 2002 r.⁽¹⁾ powinna wspomagać Komisję w przygotowaniu i sporządzeniu sprawozdania z postępów w stosowaniu nowych zasad.
- (13) Aby wypełnić swoje zobowiązania wynikające z niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie mogą rozważyć ratyfikowanie Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r. zmienionej protokołem z 1996 r. oraz wykorzystanie, przewidzianej w art. 15 ust. 3a tej konwencji, możliwości uregulowania za pomocą szczegółowych przepisów niniejszego rozporządzenia systemu ograniczeń odpowiedzialności, odnoszącego się do pasażerów.
- (14) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, mianowicie stworzenie jednolitego zbioru zasad regulujących prawa przewoźników na morzu i ich pasażerów w razie wypadku, nie może być zrealizowany w wystarczającym stopniu przez państwa członkowskie, lecz — ze względu na konieczność zapewnienia identycznych granic odpowiedzialności w razie wypadku we wszystkich państwach członkowskich — może zostać lepiej zrealizowany na szczeblu Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodne z zasadą pomocniczości, określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólnotowy system związany z odpowiedzialnością i ubezpieczeniem z tytułu przewozu pasażerów morzem, zgodny ze stosownymi przepisami:

- a) Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. zmienionej protokołem z 2002 r. zwanej dalej „konwencją ateńską”, zamieszczonymi w załączniku I do niniejszego rozporządzenia, oraz

- b) zastrzeżenia i wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej przyjętych przez Komitet Prawny IMO dnia 19 października 2006 r., zwanych dalej „wytycznymi IMO”, zamieszczonymi w załączniku II.

Ponadto, niniejsze rozporządzenie rozszerza zakres stosowania tych przepisów na przewóz morzem w obrębie jednego państwa członkowskiego na pokładzie statków należących do klasy A zgodnie z art. 4 dyrektywy Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich⁽²⁾ i określa pewne dodatkowe wymogi.

Artykuł 2

Zakres zastosowania

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do każdego przewozu międzynarodowego w rozumieniu art. 1 ust. 9 konwencji ateńskiej lub do przewozu morzem w obrębie jednego państwa członkowskiego na pokładzie statków należących do klasy A zgodnie z art. 4 dyrektywy 98/18/WE, jeżeli:

- a) statek podnosi banderę państwa członkowskiego lub został w nim zarejestrowany; lub
- b) umowa przewozu została zawarta w państwie członkowskim; lub
- c) miejsce wyjazdu lub przeznaczenia zgodnie z umową przewozu znajduje się w państwie członkowskim.

Państwa członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenia do wszystkich krajowych podróży morskich.

Artykuł 3

Odpowiedzialność i ubezpieczenie

1. System odpowiedzialności w odniesieniu do pasażerów, ich bagażu i ich pojazdów oraz zasady ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego podlegają przepisom niniejszego rozporządzenia, postanowieniom art. 1 i 1a, art. 2 ust. 2, art. 3 — 16, art. 18, 20 i 21 konwencji ateńskiej zamieszczonymi w załączniku I oraz wytycznym IMO zamieszczonym w załączniku II.

2. Wytyczne IMO zamieszczone w załączniku II uznaje się za prawnie wiążące.

Artykuł 4

Rekompensata za sprzęt osób o ograniczonej sprawności ruchowej lub inny szczególny sprzęt

W przypadku utraty lub uszkodzenia sprzętu umożliwiającego poruszanie się lub innego szczególnego sprzętu używanego przez pasażera o ograniczonej sprawności ruchowej, odpowiedzialność przewoźnika podlega art. 3 ust. 3 konwencji ateńskiej. Wysokość odszkodowania odpowiada kwocie koniecznej do zastąpienia tego sprzętu lub, w odpowiednich przypadkach, kosztom jego naprawy.

⁽¹⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1891/2006 (Dz.U. L 394 z 30.12.2006, s. 1).

⁽²⁾ Dz.U. L 144 z 15.5.1998, s.1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2003/75/WE (Dz.U. L 190 z 30.7.2003, s. 6).

Artykuł 5

Ogólne ograniczenie odpowiedzialności

Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw ani obowiązków przewoźnika lub wykonującego przewóz określonych w ustawodawstwie krajowym wdrażającym międzynarodową Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r. zmienioną protokołem z 1996 r., w tym do jakichkolwiek przyszłych zmian tej konwencji.

Odpowiedzialność przewoźnika i wykonującego przewóz za roszczenia z tytułu utraty życia lub szkody na osobie pasażera, które zostały spowodowane którymkolwiek z zagrożeń, o których mowa w pkt 2.2 wytycznych IMO, może być przez nich ograniczona zgodnie z przepisami, o których mowa w ust. 1, o ile granica odpowiedzialności obliczona zgodnie z tymi przepisami nie przekracza, w każdym odrębnym przypadku, niższej z dwu kwot: kwoty 340 000 000 specjalnych praw ciągnięcia (SDR) dla jednego zdarzenia lub 250 000 SDR na pasażera.

Artykuł 6

Wpłata zaliczki

W przypadku gdy śmierć lub szkoda na osobie pasażera nastąpiły wskutek wypadku statku w obrębie terytorium państwa członkowskiego lub też miały miejsce na pokładzie statku podnoszącego banderę państwa członkowskiego lub zarejestrowanego w państwie członkowskim, o ile to właściwe, przewoźnik, który faktycznie wykonał przewóz, podczas którego doszło do wypadku, wypłaca zaliczkę wystarczającą na pokrycie niecierpiących zwłoki potrzeb finansowych proporcjonalnie do odniesionej szkody, w terminie 15 dni od ustalenia tożsamości osoby uprawnionej do odszkodowania. W razie śmierci kwota ta wynosi co najmniej 21 000 EUR.

Ten przepis ma zastosowanie również w sytuacji, gdy przewoźnik ma siedzibę na terenie Wspólnoty.

Wpłata zaliczki nie stanowi uznania odpowiedzialności i może zostać zaliczona na poczet wszelkich późniejszych kwot wypłaconych na podstawie niniejszego rozporządzenia, lecz nie podlega zwrotowi, z wyjątkiem przypadku określonego w art. 3 ust. 1 lub art. 6 konwencji ateńskiej, lub w dodatku A do wytycznych IMO, lub gdy osoba, której wypłacono zaliczkę, nie była osobą uprawnioną do odszkodowania.

Artykuł 7

Informowanie pasażerów

Przewoźnik lub wykonujący przewóz zapewniają, aby pasażerowie otrzymali stosowne i zrozumiałe informacje dotyczące ich

praw gwarantowanych niniejszym rozporządzeniem najpóźniej w chwili wyjazdu. O ile przewoźnik lub wykonujący przewóz wypełnił wynikające z niniejszego artykułu obowiązki dotyczące udzielania informacji, drugi z tych podmiotów nie jest już do tego zobowiązany. Informacje te dostarczane są w najwłaściwszej formie.

Aby spełnić wymóg informowania pasażerów, przewoźnik lub wykonujący przewóz mogą wykorzystać streszczenie przepisów niniejszego rozporządzenia przygotowane przez Komisję i udostępnione publicznie.

Artykuł 8

Sprawozdanie

Nie później niż w ciągu 3 lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, Komisja sporządza sprawozdanie z jego stosowania, w którym uwzględnia między innymi rozwój sytuacji ekonomicznej oraz wydarzenia na forach międzynarodowych.

Artykuł 9

Procedura

Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia, związane z przyjęciem zmian granic odpowiedzialności ustalonych w art. 3 ust. 1, art. 4a ust. 1, art. 7 ust. 1 i art. 8 konwencji ateńskiej w celu uwzględnienia decyzji podjętych na mocy art. 23 konwencji ateńskiej i odpowiadających jej aktualizacji załącznika I, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w ust. 10 ust. 2.

Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia, związane z przyjęciem zmian do wytycznych IMO określonych w załączniku II, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w ust. 10 ust. 2.

Artykuł 10

Procedura Komitetu

1. Komisję wspiera Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS), ustanowiony na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2099/2002 z dnia 5 listopada 2002 r. ⁽¹⁾.

2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się przepisy art. 5a ust.1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem art. 8 tej decyzji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s.1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 93/2007 (Dz.U. L 22 z 31.1.2007, s. 12).

Artykuł 11

Przepis przejściowy

W odniesieniu do przewozu morzem w obrębie jednego państwa członkowskiego na pokładzie statków należących do klasy A zgodnie z art. 4 dyrektywy 98/18/WE, państwa członkowskie mogą, w terminie do 4 lat od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, podjąć decyzję o odroczeniu jego stosowania.

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

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

...

Przewodniczący

Artykuł 12

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia wejścia w życie w stosunku do Wspólnoty konwencji ateńskiej.

W imieniu Rady

...

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

Postanowienia Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu istotne dla stosowania niniejszego rozporządzenia.

(tekst ujednolicony Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. oraz protokołu z 2002 r. do tej konwencji)

Artykuł 1

Definicje

W niniejszej konwencji następujące wyrażenia mają znaczenie określone niżej:

1. a) „przewoźnik” — oznacza osobę, która zawarła umowę przewozu lub w której imieniu została zawarta taka umowa, bez względu na to, czy przewóz jest faktycznie wykonywany przez nią, czy przez wykonującego przewóz;
- b) „wykonujący przewóz” — oznacza osobę inną niż przewoźnik, będącą właścicielem, czarterującym lub armatorem statku, która faktycznie wykonuje całość lub część przewozu; oraz
- c) „przewoźnik, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu” — oznacza wykonującego przewóz lub jeżeli przewoźnik faktycznie wykonuje przewóz, przewoźnika;
2. „umowa przewozu” — oznacza umowę zawartą przez przewoźnika lub w jego imieniu na przewóz morzem pasażera lub pasażera i jego bagażu, w zależności od sytuacji;
3. „statek” — oznacza jedynie statek morski, z wyłączeniem poduszkowca;
4. „pasażer” — oznacza każdą osobę przewożoną statkiem:
 - a) na mocy umowy przewozu, albo
 - b) która za zgodą przewoźnika towarzyszy pojazdowi lub żywym zwierzętom, objętym umową przewozu ładunku nie podlegającą postanowieniom niniejszej konwencji;
5. „bagaż” — oznacza każdą rzecz lub pojazd przewożony przez przewoźnika na mocy umowy przewozu, z wyłączeniem:
 - a) rzeczy i pojazdów przewożonych na podstawie czarteru, konosamentu lub innej umowy, przede wszystkim dotyczącej przewozu ładunku, i
 - b) żywych zwierząt;
6. „bagaż kabinowy” — oznacza bagaż, który pasażer ma w swojej kabine lub który w inny sposób znajduje się w jego posiadaniu, pod jego opieką lub kontrolą; z wyłączeniem stosowania pkt 8 niniejszego artykułu i artykułu 8, bagaż kabinowy obejmuje bagaż, który pasażer ma w pojeździe lub na nim;
7. „utrata lub uszkodzenie bagażu” — obejmuje również straty pieniężne wynikające z niedostarczenia pasażerowi bagażu w rozsądnym czasie po przybyciu statku, na którym bagaż był lub powinien być przewieziony; nie obejmuje jednak opóźnień wynikających ze sporów ze stosunku pracy;
8. „przewóz” — obejmuje następujące okresy:
 - a) w odniesieniu do pasażera i jego bagażu kabinowego — czas, w którym pasażer i (lub) jego bagaż kabinowy znajdują się na pokładzie statku lub w trakcie załadunku albo wyładunku, oraz czas, w którym pasażer i jego bagaż kabinowy przewożone są drogą wodną z lądu na statek lub odwrotnie, jeżeli koszt takiego przewozu jest włączony do opłaty za przewóz lub jeżeli środek transportu używany do przewozu pomocniczego został przez przewoźnika postawiony do dyspozycji pasażera; jednakże w odniesieniu do pasażera przewóz nie obejmuje czasu, w którym pasażer znajduje się na terminalu morskim lub stacji, na nabrzeżu lub w jakimkolwiek innym pomieszczeniu portowym;
 - b) w odniesieniu do bagażu kabinowego — również czas, w którym pasażer znajduje się na terminalu morskim, na stacji, na nabrzeżu lub w jakimkolwiek innym pomieszczeniu portowym, jeżeli bagaż ten został przejęty przez przewoźnika lub jego pracownika albo agenta i nie został przekazany pasażerowi;
 - c) w odniesieniu do innego bagażu, który nie jest bagażem kabinowym — czas od momentu przejścia bagażu przez przewoźnika lub jego pracownika albo agenta na lądzie lub na pokładzie aż do momentu ponownego jego przekazania pasażerowi przez przewoźnika lub jego pracownika albo agenta;
9. „przewóz międzynarodowy” — oznacza każdy przewóz, w którym zgodnie z umową przewozu miejsce wyjazdu i miejsce przeznaczenia znajdują się w dwóch różnych państwach lub w jednym państwie, jeżeli zgodnie z umową przewozu lub planowaną trasą następuje zawinięcie do portu pośredniego w innym państwie;
10. „Organizacja” oznacza Międzynarodową Organizację Morską (IMO);
11. „Sekretarz Generalny” oznacza Sekretarza Generalnego Organizacji.

Artykuł 1a**Załącznik**

Załącznik do niniejszej konwencji stanowi jej integralną część.

Artykuł 2**Zastosowanie**

1. (...) (*)

2. Niezależnie od postanowień ust. 1, niniejszej konwencji nie stosuje się, gdy przewóz podlega jakiegokolwiek innej międzynarodowej konwencji dotyczącej przewozu pasażerów lub bagażu innym środkiem transportu lub przepisom o odpowiedzialności cywilnej, wynikającym z postanowień takiej konwencji, jeśli istnieje obowiązek stosowania tych postanowień do przewozu morzem.

Artykuł 3**Odpowiedzialność przewoźnika**

1. W razie strat wynikających ze śmierci pasażera lub szkody na jego osobie, spowodowanych wypadkiem morskim granica odpowiedzialności przewoźnika wobec jednego pasażera w każdym odrębnym przypadku nie przekracza 250 000 jednostek obliczeniowych, chyba że przewoźnik udowodni, że wypadek ten:

- a) nastąpił na skutek działań wojennych lub wrogich, wojny domowej, powstania albo na skutek zjawiska przyrodniczego w swej naturze wyjątkowego, nieuniknionego i niemożliwego do opanowania; lub
- b) był w całości wynikiem działania lub zaniechania, jakiego dopuściła się strona trzecia z zamiarem spowodowania wypadku.

Jeżeli straty przekraczają powyższą granicę, przewoźnik ponosi również odpowiedzialność w zakresie, w jakim ją przekroczył, chyba że udowodni, że do wypadku, który spowodował straty, nie doszło z winy ani przez niedbalstwo przewoźnika.

2. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za straty wynikające ze śmierci pasażera lub szkody na jego osobie, niespodowodowane wypadkiem morskim, jeżeli do wypadku, który spowodował straty, doszło z winy lub przez niedbalstwo przewoźnika. Ciężar udowodnienia winy lub niedbalstwa spoczywa na powodzie.

3. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za straty wynikające z utraty lub uszkodzenia bagażu kabinowego, jeżeli do wypadku, który spowodował straty, doszło z winy lub przez niedbalstwo przewoźnika. W razie strat spowodowanych wypadkiem morskim wina lub niedbalstwo przewoźnika są domniemane.

4. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za straty wynikające z utraty lub uszkodzenia bagażu innego niż kabinowy, chyba że udowodni, że do wypadku, który spowodował straty, nie doszło z winy ani przez niedbalstwo przewoźnika.

5. Do celów niniejszego artykułu:

- a) „wypadek morski” oznacza rozbicie statku, jego wywrócenie, zderzenie lub jego wejście na mieliznę, wybuch lub pożar na statku albo uszkodzenie statku;
- b) „wina lub niedbalstwo przewoźnika” obejmują winę lub niedbalstwo załogi przewoźnika podczas wykonywania obowiązków służbowych;
- c) „uszkodzenie statku” oznacza jakąkolwiek dysfunkcję, awarię lub niezgodność z obowiązującymi przepisami bezpieczeństwa dotyczącą jakichkolwiek części statku lub jego wyposażenia, które wykorzystywane są jako drogi ucieczki lub drogi ewakuacyjne, w celu umożliwienia pasażerom wejścia na statek i opuszczenie go; do zapewnienia napędu, sterowności i bezpieczeństwa żeglugi, do cumowania, kotwiczenia, przybijania do lub odbijania od nabrzeża lub kotwicy, do opanowywania szkód po zatopieniu; lub do uruchamiania środków ratunkowych; oraz

d) „strata” nie obejmuje odszkodowań o charakterze karnym.

6. Odpowiedzialność przewoźnika na mocy niniejszego artykułu obejmuje wyłącznie straty poniesione w następstwie zdarzeń, do których doszło w trakcie przewozu. Ciężar udowodnienia, że do zdarzenia, które spowodowało straty, doszło w trakcie przewozu, oraz ciężar udowodnienia zakresu strat spoczywają na powodzie.

7. Żadne z postanowień niniejszej konwencji nie narusza prawa przewoźnika do roszczeń regresowych wobec strony trzeciej ani jego prawa do wykazania niedbalstwa pasażera zgodnie z art. 6 niniejszej konwencji. Żadne z postanowień niniejszego artykułu nie narusza praw wynikających z granic odpowiedzialności określonych w art. 7 lub 8 niniejszej konwencji.

8. Domniemanie winy lub niedbalstwa któreś ze stron lub przeniesienie ciężaru dowodu na którąś ze stron nie wyklucza rozpatrzenia dowodów świadczących na korzyść tej strony.

(*) Niezamieszczony.

Artykuł 4

Wykonujący przewóz

1. Jeżeli wykonanie przewozu lub jego części zostało powierzone wykonującemu przewóz, przewoźnik jest nadal odpowiedzialny za całość przewozu zgodnie z postanowieniami niniejszej konwencji. Ponadto wykonujący przewóz będzie podlegał postanowieniom niniejszej konwencji oraz będzie uprawniony do korzystania z postanowień tej konwencji w zakresie części przewozu wykonanej przez niego.
2. W odniesieniu do przewozu wykonanego przez wykonującego przewóz, przewoźnik jest odpowiedzialny za działania i zaniechania wykonującego przewóz, jego pracowników i agentów działających w ramach ich zatrudnienia.
3. Każde specjalne porozumienie, na którego mocy przewoźnik podejmie zobowiązanie nienależone niniejszą konwencją, lub też jakiegokolwiek zrzeczenie się uprawnień wynikających z niniejszej konwencji będzie obowiązywało wykonującego przewóz, jeżeli wyrazi na nie zgodę wyraźnie i na piśmie.
4. W razie gdy zarówno przewoźnik, jak i wykonujący przewóz ponoszą odpowiedzialność, ich odpowiedzialność jest solidarna.
5. Nic w niniejszym artykule nie uszczupla jakichkolwiek praw do roszczeń regresowych między przewoźnikiem a wykonującym przewóz.

Artykuł 4a

Obowiązkowe ubezpieczenie

1. Gdy pasażerowie przewożeni są na pokładzie statku, który zarejestrowany jest w Państwie-Stronie i który posiada zezwolenie na przewóz ponad dwunastu pasażerów, a niniejsza konwencja ma zastosowanie, to każdy przewoźnik, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu, będzie posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe, takie jak gwarancja banku lub podobnej instytucji finansowej, od, wynikającej z niniejszej konwencji, odpowiedzialności za śmierć pasażera lub szkodę na jego osobie. Granica ubezpieczenia obowiązkowego lub innego zabezpieczenia finansowego wynosi co najmniej 250 000 jednostek obliczeniowych na jednego pasażera w każdym odrębnym przypadku.
2. Certyfikat potwierdzający, że ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe są zawarte zgodnie z postanowieniami niniejszej konwencji, zostanie wydany każdemu statkowi po stwierdzeniu przez właściwe władze Państwa-Strony, że zostały spełnione wymogi określone w ust. 1. W przypadku statku zarejestrowanego w Państwie-Stronie taki certyfikat zostanie wydany lub poświadczony przez właściwe władze państwa, w którym jest on zarejestrowany; w przypadku statku niezarejestrowanego w Państwie-Stronie może on zostać wydany lub poświadczony przez właściwe władze którejkolwiek z Państw-Stron. Certyfikat ten będzie miał formę określoną w załączniku do niniejszej konwencji i będzie zawierać następujące dane:
 - a) nazwę statku, wyróżniający numer lub litery oraz nazwę portu macierzystego;
 - b) nazwę i główną siedzibę przewoźnika, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu;
 - c) numer identyfikacyjny statku nadany przez Międzynarodową Organizację Morską;
 - d) rodzaj i okres ważności zabezpieczenia;
 - e) nazwę i główną siedzibę ubezpieczyciela lub innej osoby wystawiającej zabezpieczenie finansowe oraz w stosownych przypadkach siedzibę, w której ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe zostały ustanowione; oraz
 - f) okres ważności certyfikatu, który nie może przekraczać okresu ważności ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego.
3.
 - a) Państwo-Strona może upoważnić uznaną przez siebie instytucję lub organizację do wydania certyfikatu. Taka instytucja lub organizacja będzie każdorazowo informować to państwo o wydaniu certyfikatu. W każdym przypadku Państwo-Strona ponosi całkowitą odpowiedzialność za kompletność wydanego w ten sposób certyfikatu i jego zgodność ze stanem faktycznym oraz zobowiązuje się przeprowadzić niezbędne działania zapewniające spełnienie tego obowiązku.
 - b) Państwo-Strona powiadomi Sekretarza Generalnego o:
 - (i) szczegółowym zakresie oraz warunkach upoważnienia nadanego uznawanej przez siebie instytucji lub organizacji;
 - (ii) cofnięciu takiego upoważnienia; oraz
 - (iii) dniu, w którym takie upoważnienie lub jego cofnięcie staje się skuteczne.Nadane upoważnienie staje się skuteczne najwcześniej po 3 miesiącach od dnia powiadomienia o nim Sekretarza Generalnego.

- c) Instytucja lub organizacja upoważniona do wydawania certyfikatu zgodnie z postanowieniami niniejszego ustępu będzie co najmniej uprawniona do cofania tych certyfikatów, jeżeli warunki, pod jakimi zostały one wydane, nie będą spełniane. W każdym przypadku instytucja lub organizacja będzie powiadamiać o cofnięciu certyfikatu państwo, w którym imieniu został on wydany.
4. Certyfikaty sporządzane są w języku urzędowym lub językach urzędowych państwa wydającego. Jeżeli jest to język inny niż angielski, francuski lub hiszpański, tekst zawierać będzie tłumaczenie na jeden z tych języków, przy czym tekst w języku urzędowym danego państwa może zostać pominięty, jeżeli państwo to tak zadecyduje.
5. Certyfikat będzie znajdować się na statku, a jego odpis zostanie złożony władzom, które prowadzą rejestr statków, lub jeżeli statek nie jest zarejestrowany w Państwie-Stronie — władzom państwa wydającego lub poświadczającego certyfikat.
6. Ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe nie spełnia wymogów niniejszego artykułu, jeżeli z przyczyn innych niż upływanie terminu ważności ubezpieczenia lub zabezpieczenia określonego w certyfikacie może ono stracić skuteczność przed upływem trzech miesięcy od dnia, w którym jego wygaśnięcie zapowiedziano zostało władzom określonym w ust. 5, chyba że w okresie tym certyfikat został tym władzom zwrócony lub wydany został nowy certyfikat. Powyższe postanowienia mają analogicznie zastosowanie do każdej zmiany powodującej, że ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe przestają spełniać wymogi niniejszego artykułu.
7. Państwo, w którym zarejestrowany jest statek, określa warunki wydawania oraz ważności certyfikatu, uwzględniając postanowienia niniejszego artykułu.
8. Żadne z postanowień niniejszej konwencji nie może być interpretowane w sposób uniemożliwiający Państwu-Stronie opieranie się na informacjach o sytuacji finansowej wystawcy ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, uzyskanych na użytek niniejszej konwencji od innych państw lub od Organizacji lub od innych organizacji międzynarodowych. Opieranie się na takich informacjach nie zwalnia jednak Państwa-Strony z odpowiedzialności jako państwa wydającego certyfikat.
9. Certyfikaty wydane lub poświadczone z upoważnienia Państwa-Strony będą na użytek niniejszej konwencji uznawane przez inne Państwa-Strony oraz będą traktowane przez te państwa tak, jakby posiadały tę samą skuteczność, co certyfikaty wydawane lub poświadczone przez nie same, nawet gdy certyfikaty te zostały wydane lub poświadczone w odniesieniu do statków niezarejestrowanych w Państwie-Stronie. W każdej chwili Państwo-Strona może się zwrócić do państwa wydającego lub poświadczającego certyfikat z prośbą o konsultację, jeżeli uzna, że ubezpieczyciel lub poręczyciel określony z nazwy na certyfikacie ubezpieczenia nie posiada środków finansowych pozwalających na spełnienie zobowiązań nałożonych przez niniejszą konwencję.
10. Z każdym roszczeniem o odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego wydanego zgodnie z niniejszym artykułem można wystąpić bezpośrednio do ubezpieczyciela lub innej osoby wystawiającej zabezpieczenie finansowe. W takim przypadku kwota określona w ust. 1 stanowi granicę odpowiedzialności ubezpieczyciela lub innej osoby wystawiającej zabezpieczenie finansowe, nawet jeżeli przewoźnikowi lub wykonującemu przewóz nie przysługuje ograniczenie odpowiedzialności. Pozwany może następnie stosować środki obrony (ale bez powoływania się na upadłość lub zakończenie działalności), do których zgodnie z niniejszą konwencją byłby uprawniony przewoźnik, o którym mowa w ust. 1. Ponadto pozwany może w ramach obrony powołać się na to, że szkoda powstała w wyniku umyślnego działania ubezpieczonego; pozwany nie będzie jednak stosował żadnych środków obrony innych niż te, do których byłby uprawniony w postępowaniu wszczętym na żądanie ubezpieczonego przeciwko pozwanemu. W każdym wypadku pozwany będzie miał prawo wnosić, by do postępowania zostali włączeni przewoźnik i wykonujący przewóz.
11. Wszelkie kwoty należne z tytułu ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego ważnego zgodnie z ust. 1 będą służyć wyłącznie do pokrycia roszczeń powstałych na podstawie niniejszej konwencji, a każda wypłata takich kwot będzie zmniejszać wszelką odpowiedzialność wynikającą z niniejszej konwencji o wysokość wypłaconych kwot.
12. Państwo-Strona w żadnym wypadku nie zezwoli na działalność statku podnoszącego jego banderę, do którego stosuje się niniejszy artykuł, jeżeli nie został wydany certyfikat zgodnie z ust. 2 lub 15.
13. Z zastrzeżeniem postanowień niniejszego artykułu, każde Państwo-Strona zapewnia w swoich przepisach krajowych, aby każdy statek, który posiada zezwolenie na przewóz ponad dwunastu pasażerów niezależnie od miejsca jego rejestracji i który wchodzi do lub wychodzi z portu na jego terytorium i to w takim zakresie, w jakim ma zastosowanie niniejsza konwencja — posiadał ubezpieczenia lub inne zabezpieczenia finansowe o zakresie określonym w ust. 1.
14. Niezależnie od postanowień ust. 5, Państwo-Strona może powiadomić Sekretarza Generalnego, że do celów ust. 13 certyfikat wymagany na podstawie ust. 2 nie musi być przewożony na pokładzie ani okazywany przy wejściu do lub wyjściu z portu na jego terytorium, pod warunkiem że Państwo-Strona wydając taki certyfikat powiadomiło Sekretarza Generalnego o prowadzeniu rejestru w formie elektronicznej — dostępnego dla wszystkich Państw-Stron, potwierdzającego istnienie certyfikatu i pozwalającego Państwom-Stronom wywijać się z ich obowiązków określonych w ust. 13.

15. Jeżeli statek będący własnością Państwa-Strony nie posiada ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, odnośne postanowienia niniejszego artykułu nie mają zastosowania do takiego statku, lecz statek taki powinien posiadać certyfikat wydany przez stosowne władze państwa, w którym jest on zarejestrowany, i stanowiące, że statek ten jest własnością tego państwa, a odpowiedzialność ponoszona jest do kwoty określonej w ust. 1. Certyfikat taki powinien tak dalece jak to możliwe odpowiadać wzorowi określonemu w ust. 2.

Artykuł 5

Kosztowności

Przewoźnik nie odpowiada za utratę lub uszkodzenie pieniędzy, papierów wartościowych, złota, wyrobów ze srebra, biżuterii, ozdób, dzieł sztuki lub innych kosztowności, z wyjątkiem sytuacji, gdy te kosztowności zostały przekazane przewoźnikowi do depozytu w celu przechowania, przy czym odpowiada on do wysokości przewidzianej w art. 8 ust. 3, jeżeli nie zostanie ustalona wyższa granica odpowiedzialności zgodnie z art. 10 ust. 1.

Artykuł 6

Przyczynienie się

Sąd rozpatrujący sprawę może uwolnić przewoźnika całkowicie lub częściowo od odpowiedzialności zgodnie z prawem tego sądu, jeżeli przewoźnik udowodni, że do śmierci pasażera lub szkody na jego osobie albo do utraty lub uszkodzenia jego bagażu przyczyniły się lub je spowodowały wina albo niedbalstwo pasażera.

Artykuł 7

Granica odpowiedzialności z tytułu śmierci lub szkody na osobie

1. Odpowiedzialność przewoźnika na mocy art. 3 z tytułu śmierci pasażera lub szkody na jego osobie w żadnym wypadku nie przekracza 400 000 jednostek obliczeniowych na jednego pasażera w każdym odrębnym przypadku. Jeżeli zgodnie z prawem sądu rozpatrującego sprawę odszkodowanie jest przyznane w formie okresowych wypłat, równoważnik kwotowy tych wypłat nie może przekroczyć tej granicy.

2. Państwo-Strona może w drodze szczegółowych przepisów prawa krajowego regulować granicę odpowiedzialności określoną w ust. 1, pod warunkiem że krajowa górna granica odpowiedzialności, jeżeli istnieje, nie jest niższa od granicy określonej w ust.1. Państwo-Strona, które skorzysta z możliwości wskazanej w niniejszym ustępie, poinformuje Sekretarza Generalnego o przyjętej granicy odpowiedzialności lub o jej braku.

Artykuł 8

Granica odpowiedzialności z tytułu utraty lub uszkodzenia bagażu i pojazdów

1. Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu utraty lub uszkodzenia bagażu kabinowego nie może w żadnym wypadku przekroczyć 2 250 jednostek obliczeniowych na pasażera za przewóz.

2. Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu utraty lub uszkodzenia pojazdów łącznie z całym bagażem w nich lub na nich przewożonym, w żadnym wypadku nie przekracza 12 700 jednostek obliczeniowych na pojazd za przewóz.

3. Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu utraty lub uszkodzenia bagażu innego niż wymieniony w ust. 1 i 2 w żadnym wypadku nie przekracza 3 375 jednostek obliczeniowych na pasażera za przewóz.

4. Przewoźnik i pasażer mogą uzgodnić, że odpowiedzialność przewoźnika będzie podlegać potrąceniu (franszyzie redukcyjnej) nieprzekraczającemu 330 jednostek obliczeniowych w razie uszkodzenia pojazdu i nieprzekraczającemu 149 jednostek obliczeniowych na pasażera w razie utraty lub uszkodzenia innego bagażu, które to kwoty te będą potrącane od należności za utratę lub uszkodzenie.

Artykuł 9

Jednostka obliczeniowa i przeliczenie

1 Jednostką obliczeniową wymienioną w niniejszej konwencji jest specjalne prawo ciągnięcia określone przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy. Kwoty, wymienione w art. 3 ust. 1, art. 4a ust. 1, art. 7 ust. 1 oraz art. 8 będą przeliczane na walutę krajową państwa, w którym znajduje się sąd rozpatrujący sprawę, według kursu tej waluty wyrażonego w stosunku do specjalnego prawa ciągnięcia i obowiązującego w dniu wydania orzeczenia lub w dniu uzgodnionym przez strony. Kurs waluty krajowej Państwa-Strony, które jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego, jest ustalany w stosunku do specjalnego prawa ciągnięcia zgodnie z metodą wyceny stosowaną przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy w danym dniu w swoich operacjach i transakcjach. Kurs waluty krajowej Państwa-Strony, które nie jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego, ustalany będzie w stosunku do specjalnego prawa ciągnięcia w sposób określony przez to Państwo-Stronę.

2. Państwo, które nie jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego i którego prawo nie zezwala na stosowanie postanowień ust. 1, może jednak w momencie ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia niniejszej konwencji lub przystąpienia do niej albo w dowolnym późniejszym terminie oświadczyć, że jednostka obliczeniowa wymieniona w ust. 1 będzie równa 15 frankom w złocie. Frank w złocie, o którym mowa w niniejszym ustępie, odpowiada sześćdziesięciu pięciu i pół miligramu złota próby dziewięćset. Przeliczanie franka w złocie na walutę krajową odbywa się zgodnie z prawem danego państwa.

3. Operacja, o której mowa w ust. 1 zdanie ostatnie, i przeliczanie, o którym mowa w ust. 2, będą przeprowadzone w taki sposób, aby w walucie krajowej Państw-Stron możliwie dokładnie wyrazić taką samą realną wartość kwot wymienionych w art. 3 ust. 1, art. 4a ust. 1, art. 7 ust. 1 oraz art. 8, jaka wynikałaby z zastosowania ust. 1 trzy pierwsze zdania. Zależnie od stosowanej metody państwa powiadomią Sekretarza Generalnego o sposobie dokonywania operacji określonej w ust. 1 lub o wyniku przeliczenia określonego w ust. 2 podczas składania dokumentu potwierdzającego ratyfikację, przyjęcie, zatwierdzenie niniejszej konwencji lub przystąpienie do niej, a także każdorazowo o dokonywanych zmianach.

Artykuł 10

Dodatkowe postanowienia dotyczące granicy odpowiedzialności

1. Przewoźnik i pasażer mogą uzgodnić, wyraźnie i w formie pisemnej, wyższą granicę odpowiedzialności niż przewidziana w art. 7 i 8.
2. Odsetki od odszkodowania i koszty sądowe nie będą wliczane do granicy odpowiedzialności przewidzianej w art. 7 i 8.

Artykuł 11

Środki obrony i granice przewidziane dla pracowników przewoźnika

Jeżeli przeciwko pracownikowi lub agentowi przewoźnika albo wykonującemu przewóz zostanie wytoczone powództwo w związku ze szkodą przewidzianą w niniejszej konwencji, pracownik ten lub agent, gdy udowodni, że działał w ramach zakresu swego zatrudnienia, będzie uprawniony do skorzystania ze środków obrony i ograniczenia odpowiedzialności, do jakich jest uprawniony przewoźnik lub wykonujący przewóz na podstawie niniejszej konwencji.

Artykuł 12

Zbieg roszczeń

1. Przewidziane w art. 7 i 8 granice odpowiedzialności będą miały zastosowanie do zbiegu kwot należnych z tytułu wszystkich roszczeń wynikających ze śmierci każdego pasażera lub szkody na jego osobie albo utraty lub uszkodzenia jego bagażu.
2. Odnosnie do przewozu wykonanego przez wykonującego przewóz zbieg kwot należnych od przewoźnika i wykonującego przewóz oraz ich pracowników i agentów działających w ramach zakresu ich zatrudnienia nie przekracza najwyższej kwoty, która mogłaby być zasądzona od przewoźnika lub wykonującego przewóz na mocy niniejszej konwencji, ale żadna z wymienionych osób nie będzie odpowiadać powyżej kwoty stanowiącej granicę ponoszonej przez nią odpowiedzialności.
3. W każdym wypadku, gdy pracownik albo agent przewoźnika lub wykonującego przewóz jest uprawniony zgodnie z art. 11 niniejszej konwencji do skorzystania z granic odpowiedzialności przewidzianych w art. 7 i 8, zbieg kwot należnych od przewoźnika lub wykonującego przewóz, w zależności od sytuacji, oraz od tego pracownika lub agenta nie może przekroczyć tych granic.

Artykuł 13

Utrata prawa do ograniczonej odpowiedzialności

1. Przewoźnik nie jest uprawniony do korzystania z prawa do ograniczenia odpowiedzialności przewidzianej w art. 7 i 8 i art. 10 ust. 1, jeśli zostanie udowodnione, że szkoda powstała wskutek działania lub zaniechania przewoźnika, dokonanych z zamiarem spowodowania takiej szkody, lub przez lekkomyślność i ze świadomością, że szkoda taka prawdopodobnie nastąpi.
2. Pracownik lub agent przewoźnika lub wykonującego przewóz nie są uprawnieni do korzystania z uprawnień wynikających z tych granic, jeśli zostanie udowodnione, że szkoda powstała wskutek działania lub zaniechania tego pracownika albo agenta, dokonanych z zamiarem spowodowania takiej szkody, lub przez lekkomyślność i ze świadomością, że szkoda taka prawdopodobnie nastąpi.

*Artykuł 14***Podstawa roszczeń**

Powództwo o odszkodowanie z tytułu śmierci pasażera lub szkody na jego osobie albo utraty lub uszkodzenia bagażu nie może być wniesione przeciwko przewoźnikowi lub wykonującemu przewóz inaczej niż zgodnie z niniejszą konwencją.

*Artykuł 15***Zawiadomienie o utracie lub uszkodzeniu bagażu**

1. Pasażer powinien zawiadomić w formie pisemnej przewoźnika lub jego agenta:
 - a) w razie widocznego uszkodzenia bagażu:
 - (i) w odniesieniu do bagażu kabinowego — przed opuszczeniem statku przez pasażera lub w trakcie tej czynności;
 - (ii) w odniesieniu do każdego innego bagażu — przed jego odbiorem lub w trakcie;
 - b) w razie uszkodzenia bagażu, które nie jest widoczne, lub utraty bagażu — w ciągu piętnastu dni od dnia opuszczenia statku lub odbioru bagażu albo od dnia, w którym taki odbiór bagażu powinien był nastąpić.
2. W razie gdy pasażer nie zastosuje się do postanowień niniejszego artykułu, domniemywa się, że otrzymał swój bagaż nieuszkodzony, jeśli nie zostanie udowodnione inaczej.
3. Zawiadomienie w formie pisemnej nie jest konieczne, gdy stan bagażu w czasie jego przyjmowania był przedmiotem wspólnych oględzin lub inspekcji.

*Artykuł 16***Przedawnienie roszczeń**

1. Każde powództwo o odszkodowanie z tytułu śmierci pasażera lub szkody na jego osobie albo utraty lub uszkodzenia bagażu ulega przedawnieniu z upływem dwóch lat.
2. Termin przedawnienia jest liczony w następujący sposób:
 - a) w razie szkody na osobie — od dnia opuszczenia statku przez pasażera;
 - b) w razie śmierci pasażera, która nastąpiła w czasie przewozu — od dnia, w którym pasażer powinien był opuścić statek, a w razie odniesienia w czasie przewozu szkód na osobie powodujących śmierć pasażera po opuszczeniu statku — od dnia śmierci, z tym że okres ten nie może przekroczyć trzech lat od daty opuszczenia statku;
 - c) w razie utraty lub uszkodzenia bagażu — od dnia opuszczenia statku lub od dnia, w którym powinno było ono nastąpić, w zależności od tego, który z nich jest późniejszy.
3. Prawo sądu rozpatrującego sprawę będzie decydować o podstawie zawieszenia i przerwania biegu przedawnienia, ale w żadnym wypadku powództwo nie może być wniesione, zgodnie z niniejszą konwencją, po upływie któregokolwiek z poniższych terminów:
 - a) terminu pięciu lat od dnia opuszczenia statku przez pasażera lub od dnia, w którym pasażer powinien był opuścić statek, zależnie od tego, która z tych dat będzie późniejsza, lub, o ile nastąpi wcześniej —
 - b) terminu trzech lat od dnia, w którym powód dowiedział się lub powinien był się dowiedzieć o szkodzie na osobie, o utracie lub szkodzie spowodowanej danym zdarzeniem.
4. Niezależnie od ust. 1, 2 i 3 termin przedawnienia może być przedłużony w drodze oświadczenia złożonego przez przewoźnika lub przez porozumienie stron, po powstaniu przyczyny powodującej możliwość powództwa. Oświadczenie lub porozumienie powinno mieć formę pisemną.

*Artykuł 17***Właściwa jurysdykcja (*)***Artykuł 17a***Uznanie i wykonanie (*)**

(*) Niezamieszczony.

Artykuł 18

Nieważność postanowień umownych

Żadne z postanowień umowy zawartej przed wypadkiem, który spowodował śmierć pasażera lub szkodę na jego osobie albo utratę lub uszkodzenie jego bagażu, stanowiące o zwolnieniu jakiegokolwiek osoby z przewidzianej niniejszą konwencją odpowiedzialności wobec pasażera lub ustalające niższą granicę odpowiedzialności niż określona w niniejszej konwencji, chyba, że zgodnie z ust. 4 art. 8, ani żadne postanowienie zmierzające do zdjęcia ciężaru dowodu z przewoźnika lub wykonującego przewóz lub skutkujące ograniczeniem opcji określonych w art. 17 ust. 1 lub 2 nie mają mocy prawnej, jednak nieważność takiego postanowienia nie pociąga za sobą nieważności umowy przewozu, która nadal podlega postanowieniom niniejszej konwencji.

Artykuł 20

Szkody nuklearne

Niniejsza konwencja nie przewiduje odpowiedzialności za szkody powstałe w wyniku wypadku jądrowego:

- a) jeżeli osoba eksploatująca urządzenie jądrowe ponosi odpowiedzialność za takie szkody na mocy konwencji paryskiej o odpowiedzialności osób trzecich w dziedzinie energii jądrowej z dnia 29 lipca 1960 r. zmienionej protokołem dodatkowym z dnia 28 stycznia 1964 r. lub na mocy konwencji wiedeńskiej o odpowiedzialności cywilnej za szkodę jądrową z dnia 21 maja 1963 r. lub na mocy jakiegokolwiek obowiązującej zmiany w nich lub jakiegokolwiek obowiązującego protokołu do nich; lub
- b) jeżeli osoba eksploatująca urządzenie jądrowe ponosi odpowiedzialność za taką szkodę na podstawie prawa krajowego regulującego zasady odpowiedzialności za takie szkody, pod warunkiem że prawo to jest pod każdym względem tak samo korzystne dla osób, które mogą ponieść szkody, jak konwencja paryska lub wiedeńska lub jakakolwiek obowiązująca zmiana w nich lub jakikolwiek obowiązujący protokół do nich.

Artykuł 21

Przewóz handlowy przez instytucje rządowe

Niniejsza konwencja ma zastosowanie do przewozu handlowego podejmowanego przez państwa lub instytucje rządowe na podstawie umów przewozu w rozumieniu art. 1.

(Art. 22 i 13 Protokołu z 2002 r. do Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r.)

Artykuł 21

Rewizja i zmiany (*)

Artykuł 23

Zmiana ograniczeń

1. Nie naruszając postanowień art. 22, specjalna procedura ustalona w niniejszym artykule będzie miała zastosowanie wyłącznie w celu zmiany granic określonych w art. 3 ust. 1, art. 4a ust. 1, art. 7 ust. 1 oraz art. 8 konwencji zmienionej niniejszym protokołem.
2. Na wniosek co najmniej połowy, lecz w żadnym wypadku nie mniej niż sześciu Państw-Stron niniejszego protokołu każda propozycja zmiany granic, w tym potrąceń (fransyz redukcyjnych), określonych w art. 3 ust. 1, art. 4a ust. 1, art. 7 ust. 1 oraz art. 8 konwencji zmienionej niniejszym protokołem, zostanie rozesłana przez Sekretarza Generalnego do wszystkich członków Organizacji oraz do wszystkich Państw-Stron.
3. Każda zmiana zaproponowana i rozesłana w powyższy sposób zostaje przedłożona Komitetowi Prawnemu Organizacji (zwanemu dalej „Komitetem Prawnym”) do rozpatrzenia co najmniej sześć miesięcy po dacie jej rozesłania.
4. Wszystkie Państwa-Strony konwencji zmienionej niniejszym protokołem, niezależnie od tego, czy są one członkami Organizacji, mają prawo uczestniczyć w pracach komitetu Prawnego przy rozpatrywaniu i przyjmowaniu zmian.
5. Zmiany będą przyjmowane większością dwóch trzecich głosów Państw-Stron konwencji zmienionej niniejszym protokołem obecnych i biorących udział w głosowaniu na posiedzeniu Komitetu Prawnego rozszerzonego zgodnie z ust. 4, pod warunkiem, że co najmniej połowa Państw-Stron konwencji zmienionej niniejszym protokołem będzie obecna w czasie głosowania.

(*) Niezamieszczony.

6. Rozpatrując propozycję zmiany granic, Komitet Prawny bierze pod uwagę przeszłe zdarzenia, a w szczególności wielkość wynikających z nich szkód, zmiany wartości pieniężnej oraz wpływ proponowanej zmiany na koszt ubezpieczenia.
7. a) Zmiany granic na mocy niniejszego artykułu nie można rozpatrywać przed upływem pięciu lat od otwarcia niniejszego protokołu wyłożono do podpisu, ani też przed upływem pięciu lat od dnia wejścia poprzedniej zmiany w życie na mocy niniejszego artykułu.
- b) Granice nie mogą być zwiększone do poziomu przekraczającego kwotę, która odpowiada granicom określonym w konwencji zmienionej niniejszym protokołem powiększonym o sześć procent rocznie kumulowanych od dnia otwarcia niniejszego protokołu do podpisu.
- c) Granice nie mogą być zwiększone do poziomu przekraczającego kwotę, która odpowiada granicom określonym w konwencji zmienionej niniejszym protokołem pomnożonemu przez trzy.
8. O wszelkich zmianach przyjętych zgodnie z ust. 5 Organizacja powiadamia wszystkie Państwa-Strony. Uznaje się, że zmiana została zaakceptowana, po upływie osiemnastu miesięcy od daty powiadomienia, chyba że w tym czasie co najmniej jedna czwarta państw, które w chwili przyjęcia zmiany były Państwami-Stronami, powiadomi Sekretarza Generalnego, że zmiany nie akceptuje; w takim przypadku zmiana zostaje odrzucona i nie ma skutków prawnych.
9. Zmiana uznana za zaakceptowaną zgodnie z ust. 8 wchodzi w życie po upływie osiemnastu miesięcy od jej akceptacji.
10. Zmiana jest wiążąca dla wszystkich Państw-Strony, chyba że wypowiedzą one niniejszy protokół zgodnie z art. 21 ust. 1 i 2, co najmniej sześć miesięcy przed wejściem zmiany w życie. Takie wypowiedzenie staje się skuteczne z chwilą wejścia zmiany w życie.
11. Jeżeli zmiana została przyjęta, ale nie upłynął jeszcze osiemnastomiesięczny okres przeznaczony na jej akceptację, państwo, które podczas tego okresu staje się Państwem-Stroną, jest związane zmianą, o ile wejdzie ona w życie. Państwo, które staje się Państwem-Stroną po tym okresie, jest związane zmianą, która została zaakceptowana zgodnie z ust. 8. W przypadkach, o których mowa w niniejszym ustępie, państwo zostaje związane zmianą z chwilą jej wejścia w życie lub z chwilą wejścia niniejszego protokołu w życie w odniesieniu do tego państwa, jeżeli ta druga data jest późniejsza.

Załącznik do Konwencji ateńskiej

Certyfikat ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego w odniesieniu do odpowiedzialności z tytułu śmierci lub szkody na osobie pasażera

Wydane zgodnie z postanowieniami art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r.

Nazwa statku	Wyróżniający numer lub litery	Numer identyfikacyjny statku nadany przez IMO	Port macierzysty	Nazwa oraz pełny adres głównej siedziby przewoźnika, który faktycznie wykonuje przewóz

Niniejszym zaświadcza się, że wyżej wymieniony statek posiada polisę ubezpieczeniową lub inne zabezpieczenie finansowe, które spełniają wymogi art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r.

Rodzaj zabezpieczenia

Okres ważności zabezpieczenia

Nazwa i adres ubezpieczyciela(-i) lub poręczyciela(-i)

Nazwa

Adres

Niniejszy certyfikat zachowuje ważność do

Wydano lub poświadczono przez rząd
(pełna nazwa państwa)

LUB

Jeżeli Państwo-Strona korzysta z możliwości określonych w art. 4a ust. 3, należy zamieścić następujący tekst:

Niniejszy certyfikat został wydany z upoważnienia rządu

(pełna nazwa państwa) przez (nazwa instytucji lub organizacji)

Sporządzono w w dniu
(miejsce) (data)

.....
(podpis i stanowisko wydającego lub poświadczającego urzędnika)

Objaśnienia:

- 1 Jeżeli zachodzi taka potrzeba, określenie państwa może zawierać przywołanie stosownych organów publicznych w kraju, gdzie certyfikat jest wydawany.
- 2 Jeżeli pełna kwota zabezpieczenia pochodzi z więcej niż jednego źródła, należy wskazać kwotę otrzymaną z każdego z tych źródeł.
- 3 Jeżeli zabezpieczenie zapewniono w kilku formach, należy je wymienić.
- 4 Pozycja „Okres ważności zabezpieczenia” musi określać datę, od której zabezpieczenie zaczyna obowiązywać.
- 5 Pozycja „Adres” ubezpieczyciela(-i) lub poręczyciela(-i) musi wskazywać główne miejsce prowadzenia działalności przez ubezpieczyciela(-i) lub poręczyciela(-i). We właściwym przypadku należy podać miejsce zapewnienia ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia.

ZAŁĄCZNIK II

Wyjątki z zastrzeżenia i wytycznych dotyczących wdrożenia Konwencji ateńskiej z 2002 r. przyjętych przez komitet prawny międzynarodowej organizacji morskiej w dniu 19 października 2006 r.**Zastrzeżenie i wytyczne imo dotyczące wdrożenia Konwencji ateńskiej**

Zastrzeżenie

1. Należy ratyfikować konwencję ateńską z następującym zastrzeżeniem lub wraz z równoważnym mu oświadczeniem:

„[1.1.] Zastrzeżenie w związku z ratyfikacją przez Rząd ... Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r. (zwanej dalej »konwencją«)

Ograniczenie odpowiedzialności przewoźników itd.

- [1.2.] Rząd ... zastrzega sobie prawo do ograniczenia odpowiedzialności i ogranicza tę odpowiedzialność określoną na mocy art. 3 ust. 1 lub ust. 2 konwencji — o ile w ogóle ograniczenie jest stosowane — z tytułu śmierci lub szkody na osobie pasażera spowodowanych którymkolwiek z zagrożeń, o których mowa w pkt 2.2 wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej, do niższej z następujących kwot:
- 250 000 jednostek obliczeniowych na pasażera w każdym przypadku
 - lub
 - 340 000 000 jednostek obliczeniowych na statek w każdym przypadku.
- [1.3.] Ponadto Rząd ... zastrzega sobie prawo do stosowania i stosuje do tej odpowiedzialności, *mutatis mutandis*, pkt 2.1.1 i 2.2.2 wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej.
- [1.4.] Odpowiedzialność wykonującego przewóz zgodnie z art. 4 konwencji, odpowiedzialność pracowników i agentów przewoźnika lub wykonującego przewóz zgodnie z art. 11 konwencji oraz granica najwyższej łącznej kwoty, która mogłaby być zasądzona, zgodnie z art. 12 konwencji ogranicza się w ten sam sposób.
- [1.5.] Zastrzeżenie i zastosowanie środków określonych w pkt 1.2 będzie miało zastosowanie niezależnie od podstawy odpowiedzialności zgodnie z art. 3 ust. 1 lub ust. 2 i niezależnie od wszelkich postanowień art. 4 lub art. 7 konwencji, które mogłyby stanowić inaczej; niniejsze zastrzeżenie i zastosowanie środków nie wpływa jednak na stosowanie art. 10 i art. 13.

Obowiązkowe ubezpieczenie i ograniczenie odpowiedzialności ubezpieczycieli

- [1.6.] Rząd ... zastrzega sobie prawo do ograniczenia wymagań i ogranicza wymagania nałożone na mocy art. 4a ust. 1, by utrzymywać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe na wypadek śmierci lub szkody na osobie pasażera spowodowanych którymkolwiek z zagrożeń, o których mowa w pkt 2.2 wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej, do niższej z następujących kwot:
- 250 000 jednostek obliczeniowych na pasażera w każdym przypadku
 - lub
 - 340 000 000 jednostek obliczeniowych na statek w każdym przypadku.
- [1.7.] Rząd ... zastrzega sobie prawo do ograniczenia odpowiedzialności i ogranicza odpowiedzialność ubezpieczyciela lub innej osoby udzielającej zabezpieczenia finansowego na mocy art. 4a ust. 10 z tytułu śmierci lub szkody na osobie pasażera spowodowanych którymkolwiek z zagrożeń, o których mowa w pkt 2.2 wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej, do maksymalnej granicy równoważnej kwocie ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, które przewoźnik jest zobowiązany utrzymać na mocy pkt 1.6 niniejszego zastrzeżenia.
- [1.8.] Ponadto Rząd ... zastrzega sobie prawo do stosowania i stosuje wytyczne IMO dotyczące wdrożenia konwencji ateńskiej, w tym klauzule, o których mowa w pkt 2.1 i 2.2 tych wytycznych, do wszystkich obowiązkowych na mocy konwencji ubezpieczeń.
- [1.9.] Rząd ... zastrzega sobie prawo do zwolnienia i zwalnia ubezpieczyciela lub inną osobę udzielającą zabezpieczenia finansowego na mocy art. 4a ust. 1 z wszelkiej odpowiedzialności, do której ubezpieczyciel lub inna osoba udzielająca zabezpieczenia finansowego się nie zobowiązała.

Certyfikaty

- [1.10.] Rząd ... zastrzega sobie prawo do wydawania i wydaje certyfikaty ubezpieczenia na mocy art. 4a ust. 2 konwencji w celu:
- odzwierciedlenia ograniczeń odpowiedzialności i wymogów ubezpieczenia, o których mowa w pkt 1.2, 1.6, 1.7 i 1.9 oraz
 - włączenia innych takich ograniczeń, wymogów i zwolnień zgodnie z warunkami na rynku ubezpieczeń w chwili wydawania certyfikaty.
- [1.11.] Rząd ... zastrzega sobie prawo do akceptowania i akceptuje certyfikaty ubezpieczenia wydawane przez inne Państwa-Strony na mocy podobnych zastrzeżeń.

- [1.12.] Wszystkie takie ograniczenia, wymogi i zwolnienia zostaną jasno wskazane w certyfikacie wydanym lub poświadczonym na mocy art. 4a ust. 2 konwencji.

Związek niniejszego zastrzeżenia z wytycznymi IMO dotyczącymi wdrożenia konwencji ateńskiej

- [1.13.] Prawa utrzymane w związku z niniejszym zastrzeżeniem będą wykonywane z należyтым uwzględnieniem wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej lub wszelkich zmian tych wytycznych, by zagwarantować jednolite podejście. Jeżeli wniosek o zmianę wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej, w tym o zmianę ograniczeń, zostanie zatwierdzony przez Komitet Prawny IMO, zmiany te będą stosowane od daty określonej przez ten Komitet. Nie narusza to przepisów prawa międzynarodowego w zakresie prawa państwa do wycofania lub zmiany zgłoszonego przez nie zastrzeżenia."

Wytyczne

2. W obecnej sytuacji na rynku ubezpieczeń Państwa-Strony powinny wydawać certyfikaty ubezpieczenia na podstawie polisy wystawionej przez jednego ubezpieczyciela i obejmującej ryzyka wojenne oraz polisy wystawionej przez innego ubezpieczyciela obejmującej ryzyka niezwiązane z wojną. Każdy z ubezpieczycieli jest odpowiedzialny wyłącznie za stosowną część ubezpieczenia. Należy stosować następujące zasady (przywoływane klauzule zostały przedstawione w dodatku A):
 - 2.1. Zarówno ubezpieczenie na wypadek wojny, jak i ubezpieczenie niezwiązane z wojną może podlegać następującym klauzulom:
 - 2.1.1. Klauzula instytucyjowa wyłączająca ryzyko skażenia radioaktywnego oraz działania broni chemicznej, biologicznej, biochemicznej i elektromagnetycznej (klauzula instytucyjowa nr 370);
 - 2.1.2. Klauzula instytucyjowa wyłączająca atak informatyczny (klauzula instytucyjowa nr 380);
 - 2.1.3. Wyłączenia i ograniczenia odpowiedzialności podmiotu zapewniającego obowiązkowe zabezpieczenie finansowe na mocy konwencji z uwzględnieniem zmian wprowadzonych niniejszymi wytycznymi, w szczególności granicę 250 000 jednostek obliczeniowych na pasażera w każdym przypadku;
 - 2.1.4. Warunek, że ubezpieczenie pokrywa wyłącznie zobowiązania objęte konwencją z uwzględnieniem zmian wprowadzonych niniejszymi wytycznymi; oraz
 - 2.1.5. Warunek, że wszelkie kwoty wypłacone na mocy konwencji służą zmniejszeniu pozostałej części zobowiązania przewoźnika lub jego ubezpieczyciela na mocy art. 4a konwencji, nawet jeżeli nie zostały wypłacone przez stosownych ubezpieczycieli na wypadek wojny oraz ryzyk niezwiązanych z wojną ani nie były od nich wymagane.
 - 2.2. Ubezpieczenie na wypadek wojny obejmuje ewentualne zobowiązania za straty poniesione w wyniku śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera, spowodowanych:
 - wojną, wojną domową, rewolucją, rebelią, powstaniem bądź wynikającymi z nich zamieszkami społecznymi lub jakimkolwiek wrogiem działaniem ze strony państwa prowadzącego wojnę lub przeciwko temu państwu,
 - zaborem, zajęciem, zatrzymaniem, ograniczeniem swobody lub przetrzymaniem oraz skutkami tych aktów bądź jakichkolwiek usiłowań ich dokonania,
 - porzuconymi minami, torpedami, bombami lub inną porzuconą bronią wojenną,
 - przez jakiegokolwiek terrorystę lub jakąkolwiek osobę działającą z pobudek politycznych lub jakimkolwiek działaniem podjętym w celu zapobieżenia lub zaradzenia takiemu ryzyku,
 - konfiskatą i wywłaszczeniem,i może podlegać następującym wyłączeniom, ograniczeniom i wymogom:
 - 2.2.1. Klauzula automatycznego zakończenia i wyłączenia wojny
 - 2.2.2. Jeżeli roszczenia poszczególnych pasażerów przekraczają ogólną kwotę 340 000 000 jednostek obliczeniowych na statek w każdym przypadku, przewoźnik jest uprawniony do powołania się na ograniczenie swojej odpowiedzialności do kwoty 340 000 000 jednostek obliczeniowych, pod warunkiem że:
 - ta kwota zostanie rozdzielona pomiędzy strony roszczące proporcjonalnie do ich ustalonych roszczeń,
 - podział tej kwoty pomiędzy strony roszczące znane w chwili dokonywania podziału może być jedno- lub wieloetapowy, oraz
 - podziału tej kwoty może dokonać ubezpieczyciel, sąd lub inny właściwy organ, do którego zwróci się ubezpieczyciel w jakimkolwiek państwie członkowskim, w którym rozpoczęto postępowanie prawne odnośnie do roszczeń, które uważa się za objęte ubezpieczeniem.
 - 2.2.3. Klauzula o powiadomieniu z 30-dniowym wyprzedzeniem w przypadkach nieobjętych pkt 2.2.1.
- 2.3. Ubezpieczenie niezwiązane z wojną powinno obejmować wszystkie ryzyka podlegające obowiązkowemu ubezpieczeniu inne niż ryzyka wymienione w pkt 2.2, niezależnie od tego, czy podlegają one wyłączeniom, ograniczeniom lub wymogom określonym w pkt 2.1 i 2.2.
3. Przykładowy zestaw polis ubezpieczeniowych (Blue Cards) oraz wzór certyfikatu ubezpieczenia, przygotowane na podstawie niniejszych wytycznych, określone zostały w dodatku B.

Dodatek A

Klauzule, o których mowa w wytycznych 2.1.1, 2.1.2 oraz 2.2.1

Klauzula instytutowa wyłączająca ryzyko skażenia radioaktywnego oraz działanie broni chemicznej, biologicznej, biochemicznej i elektromagnetycznej (klauzula instytutowa nr 370 z 10.11.2003 r.)

Niniejsza klauzula ma pierwszeństwo i unieważnia wszystkie niezgodne z nią postanowienia niniejszej umowy ubezpieczenia.

1. W żadnym wypadku niniejsze ubezpieczenie nie pokrywa strat, uszkodzeń, odpowiedzialności ani wydatków bezpośrednio lub pośrednio spowodowanych przez albo w całości lub w części wynikających z:
 - 1.1. promieniowania jonizującego lub skażenia radioaktywnego pochodzącego z jakiegokolwiek paliwa jądrowego lub jakichkolwiek odpadów radioaktywnych, lub ze spalania paliwa jądrowego;
 - 1.2. radioaktywnych, toksycznych, wybuchowych lub innych niebezpiecznych lub wywołujących skażenia właściwości jakiejkolwiek instalacji nuklearnej, reaktora albo innego zestawu jądrowego lub ich nuklearnego składnika;
 - 1.3. jakiejkolwiek broni lub urządzenia o działaniu opartym na rozszczepieniu atomowym lub jądrowym lub fuzji albo innej podobnej reakcji albo sile lub substancji radioaktywnej;
 - 1.4. radioaktywnych, toksycznych, wybuchowych lub w inny sposób niebezpiecznych lub wywołujących skażenia właściwości jakiejkolwiek substancji radioaktywnej. Wyłączenie to nie obejmuje radioaktywnych izotopów, innych niż paliwo jądrowe, podczas gdy izotopy te są przygotowywane, przewożone, składowane lub używane w celach handlowych, rolniczych, medycznych, naukowych lub temu podobnych celach pokojowych;
 - 1.5. jakiejkolwiek broni chemicznej, biologicznej, biochemicznej lub elektromagnetycznej.

Klauzula instytutowa wyłączająca atak informatyczny (klauzula instytutowa nr 380 z 10.11.2003 r.)

1. Wyłącznie z zastrzeżeniem klauzuli zamieszczonej poniżej w ust. 2 niniejsze ubezpieczenie w żadnym wypadku nie obejmuje odpowiedzialności za szkody lub uszkodzenia lub wydatków bezpośrednio lub pośrednio spowodowanych przez albo w całości lub w części wynikających z użycia lub eksploatacji — jako środka powodującego szkodę — jakiegokolwiek komputera, systemu komputerowego, programu komputerowego, złośliwego kodu źródłowego, wirusa komputerowego, procesu lub jakiegokolwiek innego systemu elektronicznego.
2. W przypadkach gdy niniejsza klauzula dotyczy polis obejmujących ryzyko wojny, wojny domowej, rewolucji, rebelii, powstania bądź wynikających z nich zamieszek społecznych lub jakichkolwiek wrogich działań ze strony państwa prowadzącego wojnę lub przeciwko temu państwu, lub też terroryzmu lub aktów jakiejkolwiek osoby działającej z pobudek politycznych, klauzula zamieszczona w ust. 1 nie wyłącza strat (które w przeciwnym wypadku byłyby objęte ubezpieczeniem) wynikających z użycia jakiegokolwiek komputera, systemu komputerowego, programu komputerowego lub jakiegokolwiek innego systemu elektronicznego stanowiącego element wyrzutni lub systemu naprowadzania lub systemu odpalania jakiejkolwiek broni lub pocisku.

Klauzula automatycznego zakończenia i wyłączenia wojny

1.1. Automatyczne zakończenie ubezpieczenia

Niezależnie od tego, czy wystosowano powiadomienie o unieważnieniu, ubezpieczenie ZAKOŃCZY SIĘ AUTOMATYCZNIE:

- 1.1.1. wraz z wybuchem wojny (wypowiedzianej lub nie) pomiędzy którymkolwiek z następujących państw: Zjednoczone Królestwo, Stany Zjednoczone Ameryki, Francja, Federacja Rosyjska, Chińska Republika Ludowa;
- 1.1.2. w odniesieniu do każdego statku, którego dotyczy to ubezpieczenie, w przypadku jego zajęcia, w tym do faktycznego użytku.
- 1.2. Wojna pięciu mocarstw
Niniejsze ubezpieczenie wyłącza:
 - 1.2.1. odpowiedzialność za szkody lub uszkodzenia lub wydatki wynikające z wybuchu wojny (wypowiedzianej lub nie) pomiędzy którymkolwiek z następujących państw: Zjednoczone Królestwo, Stany Zjednoczone Ameryki, Francja, Federacja Rosyjska, Chińska Republika Ludowa;
 - 1.2.2. zajęcie, w tym do faktycznego użytku.

Dodatek B

I. Przykłady polis ubezpieczeniowych (Blue Cards), o których mowa w wytycznej nr 3

Certyfikat Blue Card wydany przez ubezpieczyciela na wypadek wojny

Certyfikat wydany jako dowód ubezpieczenia zgodnie z postanowieniami art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r.

Nazwa statku:

Numer identyfikacyjny statku nadany przez IMO:

Port macierzysty:

Nazwisko (nazwa) i adres właściciela:

Niniejszym zaświadcza się, że wyżej wymieniony statek, o ile nie nastąpi zmiana właściciela, posiada polisę ubezpieczeniową spełniającą wymogi art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r. z zastrzeżeniem wszystkich wyłączeń i ograniczeń dozwolonych w przypadku obowiązkowego ubezpieczenia na wypadek wojny na mocy wspomnianej konwencji i wytycznych dotyczących jej wdrożenia przyjętych przez Komitet Prawny IMO w październiku 2006 r., obejmujących w szczególności następujące klauzule: [Tu można wstawić tekst konwencji i wytycznych wraz z dodatkami w zakresie uznanym za stosowny]

Okres ubezpieczenia od: 20 lutego 2007 r.

do: 20 lutego 2008 r.

Ubezpieczyciel ma prawo unieważnić niniejsze certyfikaty z zachowaniem trzydziestodniowego okresu od powiadomienia wyżej wspomnianego urzędu, zaś odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu tego ubezpieczenia wygasa z dniem upływu wspomnianego okresu od daty powiadomienia wyłącznie w tym, co się tyczy wypadków mających miejsce po tym terminie.

Data:

Certyfikat wydany przez:

War Risks, Inc

[Adres]

.....
(Podpis ubezpieczyciela)

Jako wyłączny agent War Risks, Inc.

Certyfikat Blue Card wydany przez ubezpieczyciela niezwiązanego z wojną

Certyfikat wydany jako dowód ubezpieczenia zgodnie z postanowieniami art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r.

Nazwa statku:

Numer identyfikacyjny statku nadany przez IMO:

Port macierzysty:

Nazwisko (nazwa) i adres właściciela:

Niniejszym zaświadcza się, że wyżej wymieniony statek, o ile nie nastąpi zmiana właściciela, posiada polisę ubezpieczeniową spełniającą wymogi art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r. z zastrzeżeniem wszystkich wyłączeń i ograniczeń dozwolonych ubezpieczycielom niezwiązanym z wojną na mocy wspomnianej konwencji i wytycznych dotyczących jej wdrożenia przyjętych przez Komitet Prawny IMO w październiku 2006 r., obejmujących w szczególności następujące klauzule: [Tu można wstawić tekst konwencji i wytycznych wraz z dodatkami w zakresie uznanym za stosowny]

Okres ubezpieczenia od: 20 lutego 2007 r.

do: 20 lutego 2008 r.

Ubezpieczyciel ma prawo unieważnić niniejszy certyfikat z zachowaniem trzymiesięcznego okresu od powiadomienia wyżej wspomnianego urzędu, zaś odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu tego ubezpieczenia wygasa z dniem upływu wspomnianego okresu od daty powiadomienia wyłącznie w tym, co się dotyczy wypadków mających miejsce po tym terminie.

Data:

Certyfikat wydany przez:

PANDI P&I

[Adres]

.....
(Podpis ubezpieczyciela)

Jako wyłączny agent PANDI P&I

II. Wzór certyfikatu ubezpieczenia, o którym mowa w wytycznej nr 3

Certyfikat ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego w odniesieniu do odpowiedzialności z tytułu śmierci lub szkody na osobie pasażera

Wydane zgodnie z postanowieniami art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r.

Nazwa statku	Wyróżniający numer lub litery	Numer identyfikacyjny statku nadany przez IMO	Port macierzysty	Nazwa oraz pełny adres głównej siedziby przewoźnika, który faktycznie wykonuje przewóz

Niniejszym zaświadcza się, że wyżej wymieniony statek posiada polisę ubezpieczeniową lub inne zabezpieczenie finansowe, które spełniają wymogi art. 4a Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 2002 r.

Rodzaj zabezpieczenia

Okres ważności zabezpieczenia

Nazwa i adres ubezpieczyciela(i) lub poręczyciela(i)

Ubezpieczenie, którego dotyczy niniejszy certyfikat, zostało podzielone na ubezpieczenie na wypadek wojny oraz ubezpieczenie niezwiązane z wojną, zgodnie z wytycznymi dotyczącymi wdrożenia konwencji przyjętymi przez Komitet Prawny IMO w październiku 2006 r. Do obydwu tych części ubezpieczenia stosują się wszystkie wyłączenia i ograniczenia dozwolone na mocy konwencji i wytycznych dotyczących jej wdrożenia. Ubezpieczyciele nie ponoszą odpowiedzialności solidarnie. Ubezpieczycielami są:

Dla ryzyk na wypadek wojny: War Risks, Inc., [adres]

Dla ryzyk niezwiązanych z wojną: Pandi P&I, [adres]

Niniejszy certyfikat zachowuje ważność do

Wydano lub poświadczono przez rząd
(Pełna nazwa państwa)

LUB

Jeżeli Państwo-Strona korzysta z możliwości określonych w art. 4a ust. 3, należy zamieścić następujący tekst:

Niniejszy certyfikat został wydany z upoważnienia rządu

(pełna nazwa państwa) przez (nazwa instytucji lub organizacji)

Sporządzono w w dniu
(miejsce) (data)

.....
(podpis i stanowisko wydającego lub poświadczającego urzędnika)

Objaśnienia:

1. Jeżeli zachodzi taka potrzeba, określenie państwa może zawierać wskazanie stosownych organów publicznych w kraju, gdzie świadectwo jest wydawane.
 2. Jeżeli pełna kwota zabezpieczenia pochodzi z więcej niż jednego źródła, należy wskazać kwotę otrzymaną z każdego z tych źródeł.
 3. Jeżeli zabezpieczenie zapewniono w kilku formach, należy je wymienić.
 4. Pozycja „Okres ważności zabezpieczenia” musi określać datę, od której zaczyna ono obowiązywać.
 5. Pozycja „Adres” ubezpieczyciela(-i) lub poręczyciela(-i) musi wskazywać główne miejsce prowadzenia działalności przez ubezpieczyciela(-i) lub poręczyciela(-i). We właściwym przypadku należy podać miejsce zapewnienia ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia.
-

UZASADNIENIE RADY

I. WSTĘP

W listopadzie 2005 r. Komisja przyjęła wniosek ⁽¹⁾ dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków. W dniu 24 lutego 2006 r. wniosek ten przedstawiono Radzie.

Parlament Europejski przyjął swoją opinię w pierwszym czytaniu w dniu 25 kwietnia 2007 r.

Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął swoją opinię w dniu 13 września 2006 r. ⁽²⁾

Komitet Regionów przyjął swoją opinię w dniu 15 czerwca 2006 r. ⁽³⁾

W dniu 30 listopada 2007 r. w procedurze współdecyzji (art. 251 TWE) Rada osiągnęła porozumienie polityczne co do projektu rozporządzenia. Po analizie prawno-językowej Rada przyjęła swoje wspólne stanowisko w dniu 6 czerwca 2008 r.

II. CEL

Proponowane rozporządzenie ma służyć głównie temu, by do prawa Wspólnoty włączyć konwencję ateńską z roku 1974 w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, zmienionej protokołem z roku 2002 (dalej zwanej „konwencją ateńską”).

Ponadto wniosek Komisji przewiduje kilka modyfikacji konwencji ateńskiej oraz dodatkowe kroki, np. rozszerzenie zakresu jej stosowania na ruch krajowy i ruch na wodach śródlądowych, zniesienie możliwości, jaką państwom członkowskim daje konwencja ateńska, by ustalać limity odpowiedzialności wyższe od określonych w tej konwencji. Wniosek zawiera również przepis mówiący, że za uszkodzenie lub utratę sprzętu umożliwiającego poruszanie się lub sprzętu medycznego należącego do pasażera o ograniczonej sprawności ruchowej, wysokość odszkodowania odpowiada najwyżej kwocie koniecznej do zastąpienia tego sprzętu. I analogicznie do uregulowań w sektorze transportu lotniczego i kolejowego wniosek przewiduje wypłatę zaliczek w przypadku śmierci pasażera lub szkody na jego osobie oraz udzielanie informacji pasażerom przed podróżą.

III. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

Ogólnie

W myśl wspólnego stanowiska uzgodnionego przez Radę w sprawie wniosku, rozporządzenie ulega zmianie, m.in. jeżeli chodzi o przepisy o zakresie stosowania, wzajemny status rozporządzenia i innych konwencji międzynarodowych o ogólnym ograniczeniu odpowiedzialności, wypłatę zaliczek oraz przepisy przejściowe.

We wspólnym stanowisku uwzględniono wiele poprawek, które Parlament Europejski zgłosił w pierwszym czytaniu (poprawki 1, 2, 3, 5, 9, 10, 11, 16–27 przedstawione w dok. 8724/07); zachowano je albo w dosłownym brzmieniu, albo w części, albo przynajmniej co do meritum. Dzięki nim tekst proponowanego rozporządzenia stał się lepszy lub jaśniejszy. Inne poprawki nie zostały ujęte we wspólnym stanowisku (poprawki 4, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15). Zdaniem Rady, podobnie jak i zdaniem Komisji, omawiane rozporządzenie nie powinno dotyczyć weryfikacji zadań Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego, gdyż jest to odrębna tematyka (poprawka 4). Powody odrzucenia pozostałych poprawek są wyjaśnione w dalszej części.

Wspólne stanowisko obejmuje także zmiany inne od tych, które Parlament Europejski przewidział w swojej opinii po pierwszym czytaniu; mianowicie niekiedy przepisy zawarte w pierwotnym wniosku Komisji zastąpiono nowymi elementami lub całkowicie przeredagowano, dodano także całkiem nowe przepisy.

Ponadto wprowadzono pewne poprawki redakcyjne mające doprecyzować tekst lub zapewnić ogólną jego spójność.

Poniżej przedstawiono zmiany merytoryczne wynikające ze wspólnego stanowiska oraz odpowiedź Rady na poprawki Parlamentu Europejskiego.

⁽¹⁾ Dok. 6827/06 — COM(2005) 592 wersja ostateczna.

⁽²⁾ Dz.U. C 2006/318 z 23.12.2006.

⁽³⁾ Dz.U. C 2006/229 z 22.9.2006.

Szczegółowo

(1) Zakres stosowania

Rada zgodziła się całkowicie z Parlamentem Europejskim (poprawki 16–27) i odrzuciła pierwotną propozycję Komisji, by zastosowanie konwencji ateńskiej rozszerzyć na przewóz międzynarodowy i krajowy prowadzony na wodach śródlądowych. Rozumowanie Rady jest takie samo jak Parlamentu Europejskiego: uważa ona, że konwencja ateńska dotyczy przewozu na morzu i że rozszerzanie jej na przewóz wodami śródlądowymi może nie być celowe i może niedostatecznie uwzględniać specyfikę sektora przewozów śródlądowych.

Ponadto Rada — w przeciwieństwie do Komisji i Parlamentu Europejskiego — sądzi, że co do przewozu morskiego w obrębie jednego państwa członkowskiego rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do statków należących do klasy A według art. 4 dyrektywy Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich.

(2) Włączenie konwencji ateńskiej i innych aktów IMO do prawa Wspólnoty

Rada, podobnie jak i Parlament Europejski (poprawka 6), jest zdania, że rozporządzeniem należy objąć nie tylko samą konwencję ateńską, ale też zastrzeżenie i wytyczne IMO dotyczące wdrożenia konwencji ateńskiej (zwane dalej „wytycznymi IMO”), przyjęte przez Komitet Prawny IMO w dniu 19 października 2006 r., by rozstrzygnąć niektóre kwestie zawarte w konwencji ateńskiej, a zwłaszcza kwestię odszkodowań za szkody związane z aktami terrorystycznymi. Dlatego Rada, zgadzając się z Parlamentem Europejskiego, umieściła tekst wytycznych IMO w nowym załączniku do rozporządzenia.

Należy jednak zauważyć, że zdaniem Rady włączenie całego tekstu konwencji ateńskiej do rozporządzenia może zrodzić wątpliwości prawne, gdyż niektóre postanowienia konwencji nie dotyczą bezpośrednio przedmiotu rozporządzenia. Dlatego Rada, w przeciwieństwie do Parlamentu Europejskiego, postanowiła wymienić w art. 3 ust. 1 rozporządzenia odnośne postanowienia konwencji ateńskiej, które będą miały zastosowanie w ramach rozporządzenia. Natomiast postanowienia konwencji ateńskiej, które są merytorycznie odrębne lub mogą rodzić wątpliwości, zostały dla jasności usunięte z załącznika do rozporządzenia.

(3) Przewidywane pułapy

Zmieniając wniosek Komisji, Rada zadecydowała o niestosowaniu art. 7 ust. 2 konwencji ateńskiej. W myśl tego artykułu państwo będące stroną konwencji może ustalić granicę odpowiedzialności wyższą niż przewidziana w konwencji ateńskiej. Rada postanowiła zachować obowiązywanie tego postanowienia konwencji ateńskiej w jego obecnym brzmieniu i nie wprowadzać szczególnego mechanizmu wspólnotowego, który odwołuje się do zgody na stosowanie art. 7 ust. 2 oraz został przedstawiony przez Komisję w jej wniosku i przez Parlament Europejski w poprawce nr 7.

(4) Równoczesne stosowanie innych konwencji międzynarodowych dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków

Rada bierze pod uwagę fakt, że kilka państw członkowskich ratyfikowało już międzynarodową konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z roku 1976, zmienioną protokołem z roku 1996 (dalej zwaną LLMC 1996), i dlatego nie może zgodzić się z Parlamentem Europejskim co do niestosowania art. 19 konwencji ateńskiej (poprawka 8). Art. 5 wspólnego stanowiska Rady doprecyzowuje wzajemny status konwencji ateńskiej i konwencji LLMC 1996, tak by rozwiązać wątpliwości prawne.

(5) Wypłata zaliczki

Rada, idąc dokładnie za propozycją Parlamentu Europejskiego (poprawka 9), popiera pomysł, aby w razie wypadku morskiego powodującego śmierć pasażera lub szkodę na jego osobie wypłacana była zaliczka. Aby przepis ten faktycznie mógł mieć zastosowanie w praktyce, Rada wyjaśniła, że ma on zastosowanie, gdy do wypadku morskiego doszło na terytorium państwa członkowskiego lub na pokładzie statku pływającego pod banderą państwa członkowskiego lub zarejestrowanego w państwie członkowskim. Co do samego wypadku morskiego Rada jest zdania, że termin „wypadek morski” (ang. *shipping incident*) jest dostatecznie i obszerne zdefiniowany w konwencji ateńskiej. Dlatego nie ma potrzeby, żeby wprowadzać inny termin (ang. *shipping accident*).

Rada w pełni popiera Parlament Europejski (poprawka 10), jeżeli chodzi o doprecyzowanie, że wypłata zaliczki nie stanowi uznania odpowiedzialności i może zostać zaliczona na poczet wszelkich później wypłaconych kwot. Niemniej Rada dodatkowo podaje, w jakich przypadkach zaliczka może podlegać zwrotowi zgodnie z konwencją ateńską i wytycznymi IMO.

(6) *Informowanie pasażerów*

Rada zgadza się z Parlamentem Europejskim co do cech informacji (mają być stosowne i zrozumiałe), które należy podać pasażerom najpóźniej na początku podróży. Podobnie jak to jest w sektorze lotniczym, Rada proponuje, by w tym celu można było posługiwać się streszczeniem. Niemniej zdaniem Rady nie potrzeba powoływać się na przepisy dyrektywy Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek (poprawka 12), gdyż dyrektywa ta już ma zastosowanie i działa niezależnie od proponowanego rozporządzenia.

(7) *Odroczenie stosowania*

Podobnie jak Parlament Europejski (poprawka 13, 14, 15) Rada wprowadziła przepis przejściowy, dzięki któremu państwa członkowskie mogą odroczyć stosowanie rozporządzenia maksymalnie o 4 lata od dnia jego wejścia w życie. Jednak zmiana, którą Rada wprowadziła do wniosku Komisji, dotyczy przewozu morskiego w obrębie jednego państwa członkowskiego na pokładzie statków należących do klasy A według art. 4 dyrektywy 98/18/WE, a nie jak to proponował Parlament Europejski — przewozu krajowego regularnymi liniami promowymi (w regionach objętych art. 299 ust. 2 TWE)

IV. PODSUMOWANIE

Rada jest przekonana, że wspólne stanowisko jest wyrazem realistycznego podejścia, gdyż odpowiednio odzwierciedla realne szanse przyjęcia wniosku i dodatkowo zaproponowanych przepisów oraz potrzebę jasności prawnej.

Rada oczekuje na konstruktywną dyskusję z Parlamentem Europejskim, pozwalającą szybko przyjąć omawiane rozporządzenie.
