

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/21/WE**z dnia 23 kwietnia 2009 r.****w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek 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) Należy przez cały czas zapewniać bezpieczeństwo żeglugi morskiej Wspólnoty i korzystających z niej obywateli oraz ochronę środowiska.
- (2) W odniesieniu do międzynarodowej żeglugi morskiej ustanowiono kompleksowe ramy prawne służące poprawie bezpieczeństwa na morzu i ochrony środowiska w związku z zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków, przyjmując szereg konwencji, których depozytariuszem jest Międzynarodowa Organizacja Morska (dalej zwana „IMO”).
- (3) Na mocy postanowień Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS) oraz konwencji, których depozytariuszem jest IMO (zwane dalej „konwencjami IMO”), państwa będące stronami tych instrumentów prawnych są odpowiedzialne za wydawanie przepisów ustawowych i wykonawczych oraz za podejmowanie wszelkich innych kroków, które mogą być konieczne dla nadania tym instrumentom

pełnej i całkowitej skuteczności, w celu zapewnienia, aby z punktu widzenia bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego dany statek nadawał się do użycia zgodnie z przeznaczeniem i był obsadzony kompetentną załogą.

- (4) Z należytą uwagą należy traktować Konwencję o pracy na morzu, przyjętą przez Międzynarodową Organizację Pracy (MOP) w 2006 r., w której określono również wymagania dotyczące państwa bandery.
- (5) W dniu 9 października 2008 r. państwa członkowskie przyjęły oświadczenie, w którym jednogłośnie uznały znaczenie stosowania konwencji międzynarodowych odnoszących się do obowiązków państw bandery mających na celu poprawę bezpieczeństwa na morzu i przyczynianie się do zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki.
- (6) Wprowadzenie w życie procedur zalecanych przez IMO w okólnikach MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424 z dnia 20 grudnia 2004 r. w sprawie transferu statków między państwami powinno wzmocnić przepisy konwencji IMO oraz wspólnotowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa na morzu dotyczące zmiany bandery oraz zwiększyć przejrzystość stosunków między państwami bandery, mając na uwadze bezpieczeństwo na morzu.
- (7) Dostępność informacji na temat statków podnoszących banderę państwa członkowskiego, a także statków, które zostały wypisane z rejestru państwa członkowskiego, powinna poprawić przejrzystość działań wysokiej jakości floty oraz przyczynić się do lepszego monitorowania obowiązków państw bandery oraz do zapewnienia równych reguł obowiązujących administracje.
- (8) Aby wspierać państwa członkowskie w dalszym usprawnianiu ich działalności jako państw bandery, należy przeprowadzać regularne audyty ich administracji.

⁽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 29 marca 2007 r. (Dz.U. C 27 E z 31.1.2008, s. 140), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 grudnia 2008 r. (Dz.U. C 330 E z 30.12.2008, s. 13) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2009 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

- (9) Certyfikacja jakościowa procedur administracyjnych zgodna z normami Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej (ISO) lub z równoważnymi normami powinna dodatkowo zapewnić jednakowe reguły obowiązujące wszystkie administracje.

(10) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.

(11) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, mianowicie wprowadzenie i zastosowanie odpowiednich środków w dziedzinie polityki transportu morskiego, nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na ich rozmiary i skutki możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, zakres niniejszej dyrektywy nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot

1. Celem niniejszej dyrektywy jest:

- a) zapewnienie skutecznego i spójnego wypełniania przez państwa członkowskie ich obowiązków jako państw bandery; oraz
- b) poprawa bezpieczeństwa i zapobieganie zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków podnoszących banderę państwa członkowskiego.

2. Niniejsza dyrektywa pozostaje bez uszczerbku dla morskich przepisów wspólnotowych wymienionych w art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) ⁽²⁾ oraz dyrektywy Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST) ⁽³⁾.

Artykuł 2

Zakres stosowania

Niniejsza dyrektywa stosuje się do administracji państwa członkowskiego, którego banderę podnosi statek.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 167 z 2.7.1999, s. 33.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- a) „statek” oznacza statek lub jednostkę podnoszące banderę państwa członkowskiego, które objęte są zakresem odpowiednich konwencji IMO i które objęte są wymogiem posiadania zaświadczenia;
- b) „administracja” oznacza właściwe organy państwa członkowskiego, którego banderę podnosi statek;
- c) „uznana organizacja” oznacza organizację uznaną zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 391/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (przekształcenie) ⁽⁴⁾;
- d) „certyfikaty” oznaczają oficjalne certyfikaty wydane zgodnie z odpowiednimi konwencjami IMO;
- e) „audyt IMO” oznacza audyt przeprowadzony zgodnie z przepisami rezolucji A.974(24) przyjętej przez zgromadzenie IMO w dniu 1 grudnia 2005 r.

Artykuł 4

Warunki wydawania zezwolenia na eksploatację statku

1. Przed wydaniem zezwolenia na eksploatację statku, któremu przyznano prawo do podnoszenia bandery danego państwa członkowskiego, państwo to podejmuje środki, które uzna za właściwe, w celu zapewnienia, aby statek ten odpowiadał wymaganiom obowiązujących zasad i przepisów międzynarodowych. W szczególności weryfikuje ono bezpieczeństwo statku przy pomocy wszelkich rozsądnych środków. W razie konieczności konsultuje się ono z poprzednim państwem bandery w celu ustalenia, czy jakiegokolwiek nieusunięte niezgodności lub kwestie związane z bezpieczeństwem, stwierdzone przez poprzednie państwo bandery, nie zostały jeszcze usunięte lub rozwiązane.

2. Jeżeli inne państwo bandery wystąpi o informacje dotyczące statku, który wcześniej podnosił banderę państwa członkowskiego, państwo członkowskie, którego to dotyczy, niezwłocznie przekazuje temu innemu państwu bandery występującemu o te informacje szczegółowe informacje na temat nieusuniętych niezgodności i wszelkie inne stosowne informacje dotyczące bezpieczeństwa.

⁽⁴⁾ Zob. s. 11 niniejszego Dziennika Urzędowego.

Artykuł 5**Zatrzymanie statku podnoszącego banderę danego państwa członkowskiego**

W przypadku powiadomienia administracji o zatrzymaniu statku podnoszącego banderę danego państwa członkowskiego przez państwo portu, administracja ta nadzoruje, zgodnie z procedurami ustanowionymi w tym celu, dostosowanie tego statku do wymagań odpowiednich konwencji IMO.

Artykuł 6**Środki towarzyszące**

Państwa członkowskie zapewniają, aby przynajmniej następujące informacje dotyczące statków podnoszących banderę były w każdej chwili dostępne do celów niniejszej dyrektywy:

- a) dane statku (nazwa, numer IMO itp.);
- b) daty przeprowadzonych przeglądów, w tym przeglądów dodatkowych i uzupełniających, jeżeli były wykonane, oraz audytów;
- c) dane identyfikacyjne uznanych organizacji uczestniczących w certyfikacji i klasyfikacji statku;
- d) dane identyfikacyjne właściwego organu, który dokonał inspekcji statku zgodnie z przepisami dotyczącymi kontroli państwa portu, oraz daty inspekcji;
- e) wyniki inspekcji przeprowadzonych przez kontrolę państwa portu (niezgodności: tak lub nie; zatrzymanie: tak lub nie);
- f) informacje dotyczące ofiar wypadku morskiego;
- g) dane identyfikacyjne statków, które przestały podnosić banderę danego państwa członkowskiego podczas poprzednich 12 miesięcy.

Artykuł 7**Audyt państwa bandery**

Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki umożliwiające przeprowadzenie audytu IMO swoich administracji co najmniej raz na siedem lat, z zastrzeżeniem uprzedniego uzyskania pozytywnej odpowiedzi IMO na złożony przez dane państwo członkowskie w odpowiednim terminie wniosek i publikują wyniki audytu zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi dotyczącymi poufności.

Niniejszy artykuł traci moc najpóźniej w dniu 17 czerwca 2017 r. lub wcześniej, w terminie ustalonym przez Komisję zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 10 ust. 2, po wejściu w życie obowiązkowego mechanizmu audytu państw członkowskich IMO.

Artykuł 8**System zarządzania jakością i ocena wewnętrzna**

1. Przed dniem 17 czerwca 2012 r. każde państwo członkowskie opracowuje, wdraża i utrzymuje system zarządzania jakością w odniesieniu do operacyjnych aspektów działań związanych z państwem bandery prowadzonych przez administrację. Taki system zarządzania jakością jest certyfikowany zgodnie z obowiązującymi międzynarodowymi normami jakości.

2. Państwa członkowskie, które są wpisane na czarną listę lub przez dwa kolejne lata były wpisane na szarą listę publikowaną w najnowszym sprawozdaniu rocznym Paryskiego protokołu ustaleń (zwanym dalej „paryskim MOU”) dotyczącego kontroli państwa portu, dostarczają Komisji – nie później niż cztery miesiące po opublikowaniu sprawozdania paryskiego MOU – sprawozdanie z własnej działalności jako państw bandery.

W sprawozdaniu określa się i analizuje główne przyczyny braku zgodności, które doprowadziły do zatrzymań i niezgodności skutkujących wpisaniem na czarną lub szarą listę.

Artykuł 9**Sprawozdawczość**

Co pięć lat, a po raz pierwszy przed dniem 17 czerwca 2012 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszej dyrektywy.

Sprawozdanie to zawiera ocenę działalności państw członkowskich jako państw bandery.

Artykuł 10**Procedura komitetu**

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) ustanowiony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i art. 7 decyzji 1999/468/WE z uwzględnieniem przepisów art. 8 tej decyzji.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na dwa miesiące.

*Artykuł 11***Transpozycja**

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą najpóźniej dnia 17 czerwca 2011 r. Informują Komisję o tekstach tych przepisów.

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

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

*Artykuł 12***Wejście w życie**

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

*Artykuł 13***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 23 kwietnia 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

H.-G. PÖTTERING

Przewodniczący

W imieniu Rady

P. NEČAS

Przewodniczący
