

DYREKTYWY

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/15/WE

z dnia 23 kwietnia 2009 r.

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

(wersja przekształcona)

(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, w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez komitet pojedynczy w dniu 3 lutego 2009 r. ⁽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 kilkakrotnie zasadniczo zmieniona. Z uwagi na to, że mają zostać wprowadzone dalsze zmiany, należy dokonać przekształcenia dyrektywy w celu zwiększenia jej przejrzystości.

⁽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. 633), wspólne stanowisko Rady z dnia 6 czerwca 2008 r. (Dz.U. C 184 E z 22.7.2008, s. 11), stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2008 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym), decyzja Rady z dnia 26 lutego 2009 r. oraz rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽⁴⁾ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 20.

(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) W swojej rezolucji z dnia 8 czerwca 1993 r. w sprawie wspólnej polityki bezpiecznych mórz Rada wyznaczyła jako cel usunięcie z wód terytorialnych Wspólnoty wszystkich statków niespełniających odpowiednich wymogów, a także przyznała pierwszeństwo wspólnotowemu działaniu zmierzającemu do zapewnienia skutecznego i jednolitego wprowadzania w życie międzynarodowych reguł przez opracowanie wspólnych norm dotyczących towarzystw klasyfikacyjnych.

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

(5) Za kontrolę zgodności statków z jednolitymi międzynarodowymi normami w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczaniu mórz odpowiedzialne są państwa bandery i portu.

(6) Państwa członkowskie są odpowiedzialne za wydawanie międzynarodowych certyfikatów w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczaniu mórz na mocy takich konwencji jak Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (Konwencja SOLAS 74) z dnia 1 listopada 1974 r., Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych z dnia 5 kwietnia 1966 r. oraz Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z dnia 2 listopada 1973 r. (Konwencja MARPOL), a także za wprowadzenie w życie tych konwencji.

(7) Zgodnie z tymi konwencjami wszystkie państwa członkowskie mogą, w różnym zakresie, upoważniać uznane organizacje do poświadczania takiej zgodności oraz mogą delegować wydawanie określonych certyfikatów w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom.

- (8) W skali światowej wiele istniejących organizacji uznanych przez układające się strony Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) nie zapewnia właściwej realizacji przepisów dotyczących bezpieczeństwa na morzu ani wystarczającej wiarygodności, gdy działają w imieniu administracji krajowych, ponieważ nie dysponują wiarygodnymi i odpowiednimi strukturami ani doświadczeniem umożliwiającymi im wykonywanie ich obowiązków w sposób wysoce profesjonalny.
- (9) Zgodnie z załącznikiem do Konwencji SOLAS 74, rozdział II-1, część A-1, prawidło 3-1 państwa członkowskie są odpowiedzialne za zapewnienie, aby statki podnoszące ich banderę były projektowane, budowane i utrzymywane zgodnie z wymogami dotyczącymi struktury, elementów mechanicznych i elektrycznych organizacji uznanych przez administrację. Organizacje te zatem opracowują i wdrażają reguły dotyczące projektowania, budowy, utrzymywania i inspekcji statków oraz są odpowiedzialne za przeprowadzanie inspekcji statków w imieniu państw bandery i poświadczania, że statki te spełniają wymogi międzynarodowych konwencji konieczne do wydania odpowiednich certyfikatów. Aby mogły one w zadowalający sposób wypełniać ten obowiązek, muszą to być organizacje całkowicie niezależne posiadające wysoce wyspecjalizowane kompetencje techniczne i rygorystyczne systemy zarządzania jakością.
- (10) Organizacje dokonujące inspekcji i przeglądów statków odgrywają ważną rolę we wspólnotowych przepisach dotyczących bezpieczeństwa na morzu.
- (11) Organizacje dokonujące inspekcji i przeglądów statków powinny mieć możliwość oferowania swoich usług w całej Wspólnocie i konkutowania ze sobą, zapewniając równe poziomy bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Należy zatem w całej Wspólnocie w jednolity sposób wprowadzić i stosować konieczne profesjonalne standardy ich działalności.
- (12) Wydanie certyfikatu bezpieczeństwa radiowego statku towarowego można powierzyć organizacjom prywatnym dysponującym dostateczną wiedzą fachową i wykwalifikowanym personelem.
- (13) Państwo członkowskie może ograniczyć liczbę uznanych organizacji, którym udziela upoważnienia w zależności od jego potrzeb, w oparciu o obiektywne i przejrzyste przesłanki, które są przedmiotem kontroli ze strony Komisji zgodnie z procedurą komitetową.
- (14) Niniejsza dyrektywa powinna zapewnić swobodę świadczenia usług we Wspólnocie, stosownie do tego Wspólnota powinna porozumieć się z tymi państwami trzecimi, w których mają siedzibę niektóre z uznanych organizacji, w celu zapewnienia równego traktowania uznanych organizacji mających siedzibę na terytorium Wspólnoty.
- (15) Głębokie zaangażowanie krajowych administracji w przeglądy statków i wydawanie odpowiednich certyfikatów jest niezbędne dla zapewnienia pełnej zgodności z międzynarodowymi przepisami bezpieczeństwa, nawet jeżeli państwa członkowskie powierzają wypełnianie obowiązków ustawowych uznanym organizacjom, które nie są częścią ich struktury administracyjnej. Wskazane jest zatem ustanowienie ścisłych relacji roboczych między organami administracji a upoważnionymi przez nie uznanymi organizacjami, co może wymagać posiadania przez uznane organizacje lokalnych przedstawicielstw na terytorium państwa członkowskiego, w imieniu którego wykonują one swoje obowiązki.
- (16) Gdy uznana organizacja, jej inspektorzy lub jej personel techniczny, wydaje odpowiednie certyfikaty w imieniu administracji, państwa członkowskie powinny rozważyć umożliwienie im – w odniesieniu do działań delegowanych – korzystania z proporcjonalnych gwarancji prawnych i ochrony sądowej, w tym korzystania ze stosownych praw do obrony, z wyłączeniem immunitetu, który stanowi prerogatywę, na którą mogą powoływać się jedynie państwa członkowskie, jako na prawo nieodłącznie związane z suwerennością, i która w związku z tym nie może być delegowana.
- (17) Rozbieżność w zakresie odpowiedzialności finansowej między uznanymi organizacjami działającymi w imieniu państw członkowskich utrudniałaby prawidłowe wprowadzenie w życie niniejszej dyrektywy. W celu przyczynienia się do rozwiązania tego problemu należy zapewnić pewien stopień harmonizacji na poziomie wspólnotowym w zakresie odpowiedzialności wynikającej z wszelkich wypadków morskich spowodowanych przez uznaną organizację, zgodnie z decyzją sądu, łącznie z rozstrzygnięciem sporu na drodze procedur arbitrażowych.
- (18) Środki konieczne 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⁾.
- (19) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze do zmiany niniejszej dyrektywy w celu wprowadzenia do niej kolejnych zmian wprowadzonych do związanych z nią międzynarodowych konwencji, protokołów, kodeksów i rezolucji. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej 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.
- (20) Państwa członkowskie powinny jednak zachować możliwość zawieszania lub cofania upoważnienia uznanej organizacji, informując Komisję i inne państwa członkowskie o swoich decyzjach i podając ich uzasadnienie.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

- (21) Państwa członkowskie powinny dokonywać okresowej oceny działania uznanych organizacji działających w ich imieniu i przekazywać Komisji oraz wszystkim pozostałym państwom członkowskim dokładne informacje dotyczące takich działań.
- (22) Państwa członkowskie jako władze portu zobowiązane są do zwiększania bezpieczeństwa i sprawniejszego zapobiegania zanieczyszczeniu na wodach Wspólnoty poprzez objęcie kontrolą w pierwszej kolejności tych statków, których certyfikaty wydane zostały przez organizacje niespełniające wspólnych kryteriów, zapewniając tym samym, aby statki te, podnoszące banderę kraju trzeciego, nie korzystały z bardziej korzystnego traktowania.
- (23) W chwili obecnej nie istnieją ujednolicone normy międzynarodowe, którym muszą odpowiadać wszystkie statki na etapie ich budowy i podczas całego okresu ich eksploatacji, dotyczące kadłuba, maszyn, instalacji elektrycznej i sterująco-kontrolnej. Takie normy można ustalić, odwołując się do zasad uznanych organizacji lub równoważnych norm, o których decydują administracje krajowe, zgodnie z procedurą przewidzianą w dyrektywie 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych ⁽¹⁾.
- (24) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie ustanowienie środków, którymi mają kierować się państwa członkowskie w ich stosunkach z organizacjami dokonującymi inspekcji i przeglądów oraz wydającymi certyfikaty statków, działającymi we Wspólnocie, nie może być w wystarczający sposób osiągnięty przez państwa członkowskie i może zostać, ze względu na skalę działania, lepiej osiągnięty na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjmować środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wychodzi poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (25) Obowiązek dokonania transpozycji niniejszej dyrektywy do prawa krajowego powinien ograniczać się do tych przepisów, które stanowią zasadniczą zmianę w stosunku do dyrektywy 94/57/WE. Obowiązek dokonania transpozycji przepisów, które nie zostały zmienione, wynika z przepisów tej dyrektywy.
- (26) Niniejsza dyrektywa nie powinna mieć wpływu na zobowiązania państw członkowskich dotyczące terminów transpozycji dyrektyw określonych w załączniku I część B.
- (27) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽²⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, do ich własnych celów i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelację między niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do wiadomości publicznej.
- (28) Środki, które powinny być stosowane przez organizacje dokonujące inspekcji i przeglądów statków, zostały określone w rozporządzeniu (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 (wersja przekształcona) ⁽³⁾.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Niniejsza dyrektywa ustanawia środki, jakie mają być stosowane przez państwa członkowskie w ich stosunkach z organizacjami, którym zostało powierzone dokonywanie inspekcji i przeglądów statków oraz wydawanie certyfikatów zgodności z konwencjami międzynarodowymi w zakresie bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniu mórz, wspierając jednocześnie cel swobody świadczenia usług. Proces ten obejmuje opracowanie i wdrożenie wymogów bezpieczeństwa w odniesieniu do kadłuba, maszyn, instalacji elektrycznej i sterująco-kontrolnej statków objętych zakresem międzynarodowych konwencji.

Artykuł 2

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- a) „statek” oznacza statek objęty zakresem międzynarodowych konwencji;
- b) „statek podnoszący banderę państwa członkowskiego” oznacza statek zarejestrowany i podnoszący banderę państwa członkowskiego zgodnie z jego przepisami. Statki nieodpowiadające tej definicji traktuje się jak statki podnoszące banderę kraju trzeciego;
- c) „inspekcje i przeglądy” oznacza inspekcje i przeglądy, które są obowiązkowe na podstawie konwencji międzynarodowych;
- d) „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 r., wraz z odnoszącymi się do nich protokołami i zmianami, a także odpowiednimi kodeksami o statusie obowiązkowym we wszystkich państwach członkowskich w ich zaktualizowanej wersji;

⁽¹⁾ Dz.U. L 204 z 21.7.1998, s. 37.

⁽²⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, s. 1.

⁽³⁾ Zob. s. 11 niniejszego Dziennika Urzędowego.

- e) „organizacja” oznacza podmiot prawny, jego filie i wszelkie inne podmioty znajdujące się pod jego kontrolą, które wspólnie lub oddzielnie wykonują zadania objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy;
- f) „kontrola” oznacza, do celów definicji w lit. e), prawa, umowy lub wszelkie inne środki, prawne lub faktyczne, które oddzielnie lub łącznie dają możliwość wywierania decydującego wpływu na podmiot prawny lub umożliwiają temu podmiotowi prawnemu wykonywanie zadań objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy;
- g) „uznana organizacja” oznacza organizację uznaną zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 391/2009;
- h) „upoważnienie” oznacza akt udzielenia przez państwo członkowskie upoważnienia lub delegacji kompetencji uznanej organizacji;
- i) „statutowy certyfikat” oznacza certyfikat wydany przez lub w imieniu państwa bandery, zgodnie z konwencjami międzynarodowymi;
- j) „reguły i procedury” oznacza wymogi uznanej organizacji w zakresie projektowania, budowy, wyposażenia, utrzymania i przeglądu statków;
- k) „certyfikat klasy” oznacza dokument wydany przez uznaną organizację, poświadczający zdolność statku do określonego użytku lub świadczenia określonych usług, zgodnie z regułami i procedurami ustanowionymi i opublikowanymi przez tę uznaną organizację;
- l) „certyfikat bezpieczeństwa radiowego statku towarowego” oznacza certyfikat wprowadzony przez protokół z 1988 r. zmieniający Konwencję SOLAS, przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).

Artykuł 3

1. Przyjmując na siebie obowiązki i zobowiązania wynikające z międzynarodowych konwencji, państwa członkowskie zapewniają, aby ich właściwe administracje mogły zapewnić odpowiednie ich stosowanie, w szczególności w odniesieniu do inspekcji i przeglądu statków oraz wydawania statutowych certyfikatów oraz certyfikatów zwolnienia zgodnie z przepisami międzynarodowych konwencji. Państwa członkowskie działają zgodnie z odpowiednimi przepisami załącznika i dodatku do rezolucji IMO A.847(20) w sprawie wytycznych w celu wspomagania państw bandery w wykonywaniu instrumentów IMO.

2. W przypadku gdy do celów ust. 1 państwo członkowskie podejmie w odniesieniu do statków podnoszących jego banderę decyzję o:

- (i) upoważnieniu organizacji w pełni lub częściowo do dokonywania inspekcji i przeglądów związanych z wydawaniem ustawowych certyfikatów, łącznie z tymi, które mają na celu ocenę zgodności z przepisami określonymi w art. 11 ust. 2 i, w stosownych przypadkach, do wydawania lub odnawiania tych certyfikatów; lub
- (ii) powierzeniu organizacjom w pełni lub częściowo dokonywania inspekcji i przeglądów, o których mowa w ppkt (i);

obowiązki te powierza wyłącznie uznanym organizacjom.

Właściwa administracja zatwierdza we wszystkich przypadkach pierwsze wydanie certyfikatów zwolnienia.

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

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

Artykuł 4

1. Stosując art. 3 ust. 2, państwa członkowskie co do zasady nie odmawiają upoważnienia wszelkim uznanym organizacjom do podejmowania takiej działalności, z zastrzeżeniem przepisów ust. 2 niniejszego artykułu oraz art. 5 i 9. Mogą jednak ograniczyć liczbę organizacji, którym udzielią upoważnienia, stosownie do swoich potrzeb, o ile istnieją ku temu przejrzyste i obiektywne przesłanki.

Na wniosek państwa członkowskiego, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 6 ust. 2, Komisja przyjmuje właściwe środki w celu zapewnienia właściwego stosowania akapitu pierwszego niniejszego ustępu w odniesieniu do odmowy udzielenia upoważnienia oraz art. 8 w odniesieniu do przypadków, gdy upoważnienie jest zawieszane lub wycofane.

2. W celu udzielenia przez państwo członkowskie zgody na wypełnianie wszystkich wymienionych w art. 3 obowiązków lub ich części przez uznaną organizację z siedzibą w państwie trzecim może ono wystąpić do wspomnianego państwa trzeciego o przyznanie traktowania na zasadach wzajemności tym uznanym organizacjom, które mają siedzibę we Wspólnocie.

Dodatkowo Wspólnota może wystąpić do państwa trzeciego, w którym uznana organizacja ma swoją siedzibę, o przyznanie traktowania na zasadach wzajemności tym uznanym organizacjom, które mają siedzibę we Wspólnocie.

Artykuł 5

1. Państwa członkowskie, które podejmują decyzję, jak opisano w art. 3 ust. 2, określają stosunki robocze między ich właściwą administracją a organizacjami działającymi w ich imieniu.

2. Stosunki robocze regulowane są sformalizowaną i sporządzoną na piśmie niedyskryminacyjną umową lub równoważnymi rozwiązaniami prawnymi ustalającymi szczególne obowiązki i funkcje przyjęte przez organizacje i obejmujące przynajmniej:

a) przepisy określone w dodatku II do rezolucji IMO A.739(18) w sprawie wytycznych do upoważniania organizacji działających w imieniu administracji, czerpiąc inspirację z załącznika, dodatków i uzupełnień do okólnika 710 IMO MSC i okólnika 307 MEPC w sprawie wzoru umowy dotyczącej upoważniania uznanych organizacji działających w imieniu administracji;

b) następujące przepisy dotyczące odpowiedzialności finansowej:

(i) jeżeli odpowiedzialność wynikająca z jakiegokolwiek wypadku morskiego zostaje ostatecznie i nieodwołalnie nałożona na administrację przez sąd lub jako element rozstrzygnięcia sporu na drodze postępowania arbitrażowego, łącznie z wymogiem wypłacenia odszkodowań stronom poszkodowanym z tytułu straty lub uszkodzenia mienia lub uszkodzenia ciała czy śmierci, które, jak udowodnił to sąd, zostały spowodowane przez umyślne działanie lub zaniechanie albo rażące zaniechanie uznanej organizacji, jej organów, pracowników, agentów lub innych osób, które działają w imieniu uznanej organizacji, administracja będzie miała prawo do finansowej rekompensaty od uznanej organizacji w stopniu, w jakim ta strata, uszkodzenie lub śmierć według decyzji sądu zostały spowodowane przez uznaną organizację;

(ii) jeżeli odpowiedzialność wynikająca z jakiegokolwiek wypadku morskiego zostaje ostatecznie i nieodwołalnie nałożona na administrację przez sąd lub jako element rozstrzygnięcia sporu na drodze postępowania arbitrażowego, łącznie z wymogiem wypłacenia odszkodowań stronom poszkodowanym z tytułu uszkodzenia ciała lub śmierci, które, jak udowodnił to sąd, zostały spowodowane jakimkolwiek zaniechaniem, lekkomyślnością lub zaniechaniem ze strony uznanej organizacji, jej organów, pracowników, agentów lub innych osób, które działają w imieniu uznanej organizacji, administracja będzie miała prawo do finansowej rekompensaty ze strony uznanej organizacji w stopniu, w jakim to uszkodzenie ciała lub śmierć według decyzji sądu zostały spowodowane przez uznaną organizację; państwa członkowskie mogą ograniczyć maksymalną kwotę do zapłacenia przez uznaną organizację, która jednakże musi być co najmniej równa kwocie 4 milionów EUR;

(iii) jeżeli odpowiedzialność wynikająca z jakiegokolwiek wypadku morskiego zostaje ostatecznie i nieodwołalnie nałożona na administrację przez sąd lub jako element rozstrzygnięcia sporu na drodze postępowania arbitrażowego, łącznie z wymogiem wypłacenia odszkodowań stronom poszkodowanym z tytułu straty lub uszkodzenia mienia, które, jak udowodnił to sąd, zostały spowodowane jakimkolwiek zaniechaniem, lekkomyślnością lub zaniechaniem ze strony uznanej organizacji, jej organów, pracowników, agentów lub innych osób, które działają w imieniu uznanej organizacji, administracja będzie miała prawo do finansowej rekompensaty ze strony uznanej organizacji w stopniu, w jakim ta strata lub uszkodzenie według decyzji sądu zostały spowodowane przez uznaną organizację; państwa członkowskie mogą ograniczyć maksymalną kwotę do zapłacenia przez uznaną organizację, która jednakże musi być co najmniej równa kwocie 2 milionów EUR;

c) przepisy dotyczące okresowych audytów przeprowadzanych przez administrację lub bezstronny podmiot zewnętrzny wyznaczony przez administrację, dotyczące obowiązków wykonywanych przez organizację w imieniu administracji, o czym mowa w art. 9 ust. 1;

d) możliwość wyrwkowych i szczegółowych inspekcji statków;

e) przepisy dotyczące obowiązkowego zgłaszania istotnych informacji na temat klasyfikowanej przez nich floty oraz przeniesień, zawiesznień i wycofań z klas.

3. Umowa lub równoważne rozwiązania prawne mogą nakładać wymóg posiadania przez uznaną organizację lokalnego przedstawicielstwa na terytorium państwa członkowskiego, w imieniu którego pełni ona obowiązki, o których mowa w art. 3. Wymóg taki może spełniać lokalne przedstawicielstwo posiadające osobowość prawną zgodnie z prawem państwa członkowskiego oraz podlegające jurysdykcji jego krajowych sądów.

4. Każde państwo członkowskie przekazuje Komisji szczegółowe informacje na temat stosunków roboczych określonych zgodnie z niniejszym artykułem. Komisja następnie informuje o tym pozostałe państwa członkowskie.

Artykuł 6

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) ustanowiony na mocy rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾.

2. 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.

⁽¹⁾ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.

3. 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 7

1. Niniejsza dyrektywa może, bez poszerzania zakresu jej stosowania, zostać zmieniona w celu:

- a) wprowadzenia, do celów niniejszej dyrektywy, kolejnych zmian do międzynarodowych konwencji i związanych z nimi protokołów, kodeksów i rezolucji, o których mowa w art. 2 lit. d), art. 3 ust. 1 i art. 5 ust. 2, które weszły w życie;
- b) zmiany kwot wymienionych w art. 5 ust. 2 lit. b) ppkt (ii) oraz (iii).

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 6 ust. 3.

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

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

Artykuł 8

Niezależnie od minimalnych kryteriów określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 391/2009, jeżeli państwo członkowskie uznaje, iż uznana organizacja nie może być dłużej upoważniona do wykonywania w jego imieniu zadań określonych w art. 3, może zawiesić lub wycofać takie upoważnienie. W takim przypadku państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Komisję i pozostałe państwa członkowskie o swojej decyzji i należyście ją uzasadnia.

Artykuł 9

1. Każde państwo członkowskie upewnia się, czy uznana organizacja działająca w jego imieniu do celów art. 3 ust. 2 skutecznie pełni funkcje, o których mowa w tym artykule zgodnie z wymaganiami jego właściwej administracji.

2. W celu wykonania zadania, o którym mowa w ust. 1, każde z państw członkowskich co najmniej raz na dwa lata

monitoruje każdą uznaną organizację działającą w jego imieniu i przekazuje innym państwom członkowskim i Komisji sprawozdanie z wyników takich działań monitorujących najpóźniej dnia 31 marca roku następującego po roku, w którym zostały przeprowadzone takie działania.

Artykuł 10

Wykonując swoje prawa i obowiązki jako państwa portu, państwa członkowskie zgłaszają Komisji i innym państwom członkowskim i powiadamiają państwo bandery, którego to dotyczy, w przypadku stwierdzenia wydania ważnego statutowego certyfikatu przez uznaną organizację działającą w imieniu państwa bandery statkowi, który nie spełnia odpowiednich wymogów międzynarodowych konwencji, lub o jakimkolwiek uchybieniu statku posiadającego ważny certyfikat klasy, a związanym z pozycjami objętymi tym certyfikatem. Tylko przypadki statków stanowiących poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska lub przypadki, w których widoczne są dowody szczególnie niedbałego zachowania uznanej organizacji, zostają zgłoszone do celów niniejszego artykułu. Uznana organizacja, której to dotyczy, zostaje powiadomiona o takim przypadku w momencie inspekcji wstępnej, tak aby mogła niezwłocznie podjąć właściwe działania w tej sprawie.

Artykuł 11

1. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby statki podnoszące jego banderę były projektowane, budowane, wyposażane i utrzymywane zgodnie z regułami i procedurami związanymi z wymogami uznanych organizacji dotyczącymi kadłuba, maszyny oraz instalacji elektrycznej i sterująco-kontrolnej.

2. Państwo członkowskie może podjąć decyzję o stosowaniu reguł, które uznaje za równoważne regułom i procedurom uznanych organizacji, wyłącznie pod warunkiem, że niezwłocznie powiadomi o nich Komisję zgodnie z procedurą ustanowioną na mocy dyrektywy 98/34/WE i inne państwa członkowskie oraz że żadne z państw członkowskich ani Komisja nie zgłoszą wobec nich sprzeciwu i nie uznają ich za nierównoważne w trybie procedury regulacyjnej, o której mowa w art. 6 ust. 2 niniejszej dyrektywy.

3. Państwa członkowskie współpracują z uznanymi organizacjami, którym udzielają upoważnienia, w opracowywaniu reguł i procedur tych organizacji. Państwa członkowskie konsultują się z uznanymi organizacjami, aby zapewnić jednolitą interpretację konwencji międzynarodowych.

Artykuł 12

Komisja co dwa lata powiadamia Parlament Europejski i Radę o postępach w wykonywaniu niniejszej dyrektywy w państwach członkowskich.

Artykuł 13

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 17 czerwca 2011 r. Niezwłocznie informują one Komisję o tekstach tych przepisów.

Przy przyjmowaniu ich przez państwa członkowskie, przepisy te zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Zawierają one również zapis, że odesłania w istniejących przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych do dyrektyw uchylonych przez niniejszą dyrektywę są traktowane jak odniesienia do niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie określają sposób dokonania takiego odniesienia.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 14

Dyrektywa 94/57/WE, zmieniona dyrektywami wymienionymi w załączniku I część A, zostaje uchylona z dniem 17 czerwca 2009 r., bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich

dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku I część B.

Odniesienia do uchylonych dyrektyw są traktowane jako odniesienia do niniejszej dyrektywy i odczytywane zgodnie z tabelą korelacji w załączniku II.

Artykuł 15

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

Artykuł 16

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

ZAŁĄCZNIK I

CZĘŚĆ A**Uchylona dyrektywa z jej kolejnymi zmianami**

(o których mowa w art. 14)

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

CZĘŚĆ B**Wykaz terminów transpozycji do prawa krajowego**

(o których mowa w art. 14)

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

ZAŁĄCZNIK II

Tabela korelacji

Dyrektywa 94/57/WE	Niniejsza dyrektywa	Rozporządzenie (WE) nr 391/2009
Artykuł 1	Artykuł 1	Artykuł 1
Artykuł 2 lit. a)	Artykuł 2 lit. a)	Artykuł 2 lit. a)
Artykuł 2 lit. b)	Artykuł 2 lit. b)	–
Artykuł 2 lit. c)	Artykuł 2 lit. c)	–
Artykuł 2 lit. d)	Artykuł 2 lit. d)	Artykuł 2 lit. b)
Artykuł 2 lit. e)	Artykuł 2 lit. e)	Artykuł 2 lit. c)
–	Artykuł 2 lit. f)	Artykuł 2 lit. d)
Artykuł 2 lit. f)	Artykuł 2 lit. g)	Artykuł 2 lit. e)
Artykuł 2 lit. g)	Artykuł 2 lit. h)	Artykuł 2 lit. f)
Artykuł 2 lit. h)	Artykuł 2 lit. i)	Artykuł 2 lit. g)
Artykuł 2 lit. i)	Artykuł 2 lit. k)	Artykuł 2 lit. i)
–	Artykuł 2 lit. j)	Artykuł 2 lit. h)
Artykuł 2 lit. j)	Artykuł 2 lit. l)	–
Artykuł 2 lit. k)	–	Artykuł 2 lit. j)
Artykuł 3	Artykuł 3	
Artykuł 4 ust. 1 zdanie pierwsze	–	Artykuł 3 ust. 1
Artykuł 4 ust. 1 zdanie drugie		Artykuł 3 ust. 2
Artykuł 4 ust. 1 zdanie trzecie		–
Artykuł 4 ust. 1 zdanie czwarte		Artykuł 4 ust. 1
–		Artykuł 3 ust. 3
–		Artykuł 4 ust. 2, 3, 4
		Artykuł 5
		Artykuł 6
		Artykuł 7
Artykuł 5 ust. 1	Artykuł 4 ust. 1	
Artykuł 5 ust. 3	Artykuł 4 ust. 2	
Artykuł 6 ust. 1, 2, 3, 4	Artykuł 5 ust. 1, 2, 3, 4	
Artykuł 6 ust. 5	–	
Artykuł 7	Artykuł 6	Artykuł 12
Artykuł 8 ust. 1 tiret pierwsze	Artykuł 7 ust. 1 akapit pierwszy lit. a)	
Artykuł 8 ust. 1 tiret drugie	–	Artykuł 13 ust. 1
Artykuł 8 ust. 1 tiret trzecie	Artykuł 7 ust. 1 akapit pierwszy lit. b)	
–	Artykuł 7 ust. 1 akapit drugi	Artykuł 13 ust. 1 akapit drugi
Artykuł 8 ust. 2	Artykuł 7 ust. 2	
Artykuł 8 ust. 2 akapit drugi	–	Artykuł 13 ust. 2
Artykuł 9 ust. 1	–	–
Artykuł 9 ust. 2	–	–
Artykuł 10 ust. 1 zdanie wprowadzające	Artykuł 8	–
Artykuł 10 ust. 1 lit. a), b), c), ust. 2, 3, 4	–	–
Artykuł 11 ust. 1, 2	Artykuł 9 ust. 1, 2	–

Dyrektywa 94/57/WE	Niniejsza dyrektywa	Rozporządzenie (WE) nr 391/2009
Artykuł 11 ust. 3, 4	–	Artykuł 8 ust. 1, 2
Artykuł 12	Artykuł 10	
Artykuł 13	–	–
Artykuł 14	Artykuł 11 ust. 1, 2	
–	Artykuł 11 ust. 3	
–	Artykuł 12	
–	–	Artykuł 9
Artykuł 15 ust. 1	–	
	–	Artykuł 10 ust. 1, 2
Artykuł 15 ust. 2	–	Artykuł 10 ust. 3
Artykuł 15 ust. 3	–	Artykuł 10 ust. 4
Artykuł 15 ust. 4	–	Artykuł 10 ust. 5
Artykuł 15 ust. 5	–	Artykuł 10 ust. 6 akapit pierwszy, drugi, trzeci, piąty
–		Artykuł 10 ust. 6 akapit czwarty
Artykuł 16	Artykuł 13	–
Artykuł 17	Artykuł 16	–
–	Artykuł 14	–
–	Artykuł 15	–
–	–	Artykuł 11
–	–	Artykuł 14
–	–	Artykuł 15
–	–	Artykuł 16
–	–	Artykuł 17
–	–	Artykuł 18
–	–	Artykuł 19
Załącznik	–	Załącznik I
–	Załącznik I	–
–	Załącznik II	Załącznik II