

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾**

z dnia ... 2012 r.

w sprawie liczenia i systemu rejestracji osób odbywających podróż morską²⁾

Na podstawie art. 106 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób liczenia i system rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach, o których mowa w art. 103 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”;
- 2) kryteria, jakim powinien odpowiadać system rejestracji;
- 3) sposób przechowywania i przekazywania informacji o osobach znajdujących się na statku w razie zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów lub w razie wypadku;
- 4) treść wniosku o zatwierdzenie systemu rejestracji;
- 5) warunki i sposób zatwierdzania oraz kontrolowania systemu rejestracji;
- 6) warunki udzielania zwolnień od obowiązku liczenia lub rejestracji pasażerów.

§ 2. 1. Sposób liczenia pasażerów może polegać na:

- 1) przechodzeniu pasażerów przez bramkę zintegrowaną z licznikiem przejść;
- 2) stosowaniu ręcznego urządzenia zliczającego obsługiwane przez osobę wpuszczającą pasażerów na statek;
- 3) odrywaniu kuponu lub odbieraniu jednego z egzemplarzy numerowanych kart pokładowych wydawanych pasażerom przy wchodzeniu na statek;
- 4) odczycie kodu kreskowego, magnetycznego lub innego kodu zawartego na bilecie lub karcie pokładowej przez urządzenie umiejscowione przy wejściu na statek;
- 5) ręcznym policzeniu pasażerów w przypadku jachtów komercyjnych;
- 6) innej metodzie uznanej przez zatwierdzającego system dyrektora urzędu morskowego właściwego ze względu na rejon uprawiania żeglugi przez statek, zwanego dalej "dyrektorem urzędu morskowego".

2. Sposób liczenia pasażerów nie może polegać na:

- 1) obliczaniu ilości pasażerów według ilości sprzedanych lub pozostałych w bloczku biletów;
- 2) wykazie lub liczbie pasażerów, którzy zarezerwowali bilety;
- 3) innych metodach nieuznanych przez dyrektora urzędu morskowego.

§ 3. System rejestracji:

- 1) powinien być czytelny, tak aby wymagane informacje zgromadzone były w formie umożliwiającej ich łatwe odczytanie;

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 246, poz. 1494).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów Państw Członkowskich Wspólnoty lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 188 z 02.07.1998, str. 35, z późn. zm.).

- 2) powinien umożliwić łatwy dostęp do informacji w nim zgromadzonych dla podmiotów, o których mowa w § 7 ust. 1;
- 3) powinien być bezpieczny, tak aby informacje w nim zgromadzone były w odpowiedni sposób chronione przed zniszczeniem lub utratą, jak również przed możliwością zmiany, rozpowszechnianiem lub nieupoważnionym dostępem;
- 4) nie może powodować nadmiernej zwłoki przy zaokrętowaniu i wyokrętowaniu pasażerów.

inter ✓
§ 4. 1. Na jachtach komercyjnych rejestracja osób odbywających podróż morską polega na sporządzeniu listy członków załogi oraz listy pasażerów, zawierających informacje, o których mowa w art. 103 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy.

2. Prowadzący jacht komercyjny przed wypłynięciem jachtu z portu zgłasza kapitanatowi lub bosmanatowi portu ~~liczbę~~ ilość osób znajdujących się na jachcie.

3. Listy, o których mowa w ust. 1 przekazywane są dyrektorowi urzędu morskigo, właściwemu dla miejsca pobytu jachtu, za pomocą dowolnych środków zapewniających bezpieczeństwo przekazywanych danych, w szczególności za pomocą środków komunikacji elektronicznej lub za pośrednictwem kapitanatu lub bosmanatu portu, nie później niż w ciągu 30 minut od wyjścia jachtu z portu, z zastrzeżeniem ust. 5.

4. Dyrektor urzędu morskigo niezwłocznie udostępnia informacje, o których mowa w ust. 1, podmiotom prowadzącym akcje poszukiwawcze i ratownicze.

5. W przypadku, gdy armator jachtu komercyjnego wyznaczy na lądzie osobę odpowiedzialną za gromadzenie informacji, o których mowa w ust. 1, będącą punktem kontaktowym zapewniającym dostępność tych informacji przez całą dobę i 7 dni w tygodniu, osoba ta, w razie zagrożenia bezpieczeństwa lub w razie wypadku, obowiązana jest do niezwłocznego przekazania list, o których mowa w ust. 1, Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa (Służbie SAR) oraz na żądanie:

- 1) dyrektora urzędu morskigo;
- 2) Straży Granicznej;
- 3) Marynarki Wojennej;
- 4) Policji;
- 5) Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

6. W przypadku, o którym mowa w ust. 5, dane teleadresowe punktu kontaktowego armator przekazuje niezwłocznie właściwemu dyrektorowi urzędu morskigo nie później niż przed wyjściem jachtu w morze.

§ 5. Przed wyjściem statku z portu kapitan statku sprawdza, czy liczba pasażerów znajdujących się na statku nie przekracza liczby pasażerów, jaką statek może przewozić zgodnie z posiadanym certyfikatem.

§ 6. 1. Informacje, o których mowa w art. 103 ust. 2 ustawy, gromadzone są przed rozpoczęciem przez statek podróży i przekazywane nie później niż w ciągu 30 minut od wyjścia statku z portu, osobie odpowiedzialnej za prowadzenie systemu rejestracji, wyznaczonej przez armatora, lub do znajdującego się na lądzie systemu rejestracji należącego do armatora.

2. Armator aktualizuje informacje, o których mowa w art. 103 ust. 2 ustawy, przed każdym wyjściem statku z portu w podróż morską.

§ 7. 1. Informacje zebrane zgodnie z art. 103 ust. 1 i 2 ustawy należy przechowywać do czasu bezpiecznego zakończenia podróży morskiej przez danego pasażera.

§ 8. 1. W razie zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów lub w razie wypadku armator przekazuje zarejestrowane informacje Służbie SAR oraz na żądanie:

- 1) dyrektora urzędu morskiego;
 - 2) Straży Granicznej;
 - 3) Marynarki Wojennej;
 - 4) Policji;
 - 5) Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego.
2. Przekazania informacji, o których mowa w ust. 1, dokonuje odpowiedzialna za prowadzenie systemu rejestracji osoba wyznaczona przez armatora.

§ 9. 1. Armator składa wniosek o zatwierdzenie systemu rejestracji do dyrektora urzędu morskiego.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, powinien zawierać:

- 1) nazwę statku, nr IMO, nr MMSI, sygnał rozpoznawczy, maksymalną ilość pasażerów i załogi zgodną z posiadanym certyfikatem bezpieczeństwa;
- 2) nazwę i adres armatora;
- 3) opis sposobu liczenia pasażerów;
- 4) wskazanie osoby odpowiedzialnej za prowadzenie systemu rejestracji, wyznaczonej przez armatora;
- 5) opis systemu rejestracji pasażerów wraz ze wzorami dokumentów i informacjami o urządzeniach lub sprzęcie będącym jego częścią.

§ 10. 1. Po sprawdzeniu kompletności wniosku dyrektor urzędu morskiego zarządza przeprowadzenie kontroli systemu rejestracji i wyznacza osobę, która tę kontrolę przeprowadza.

2. Kontrolę przeprowadza się również w stosunku do systemów rejestracji, które uzyskały zatwierdzenie, w celu sprawdzenia prawidłowości ich funkcjonowania.

§ 11. Na podstawie przeprowadzonej kontroli dyrektor urzędu morskiego może:

- 1) zatwierdzić system rejestracji, w przypadku gdy spełnia on kryteria, o których mowa w § 3;
- 2) potwierdzić prawidłowość funkcjonowania systemu rejestracji;
- 3) wydać zalecenia pokontrolne z terminem realizacji;
- 4) cofnąć zatwierdzenie.

§ 12. 1. Armator przewożący pasażerów drogą morską statkiem wyruszającym z portu położonego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, uprawiającym żeglugę w obszarach morza, w których statek nigdy nie znajduje się w odległości większej niż 6 mil od miejsca schronienia, do którego rozbitkowie mogą dotrzeć i w pobliżu którego znajduje się sprzęt poszukiwawczy i ratowniczy, może zostać zwolniony z obowiązku przekazywania informacji o ilości pasażerów znajdujących się na statku, o którym mowa w § 6 ust. 1, gdy żegluga jest regularna, a czas podróży między dwoma portami jest krótszy od jednej godziny.

2. Armator statku odbywającego podróż wyłącznie w obszarach morza, o których mowa w ust. 1, pomiędzy dwoma portami lub którego podróż zaczyna się i kończy w tym samym porcie, bez zawinięcia do portu pośredniego, może zostać zwolniony z obowiązku określonego w art. 103 ust. 2 ustawy.

3. Armator przewożący pasażerów drogą morską statkiem uprawiającym żeglugę regularną w rejonie, w którym roczne prawdopodobieństwo napotkania fali o wysokości przekraczającej 2 m jest mniejsze od 10 %, może zostać zwolniony z wymogu, o którym mowa w art. 103 ust. 2 ustawy, pod warunkiem wykazania, że rejestracja pasażerów jest niemożliwa oraz spełnione są poniższe warunki:

- 1) podróż nie przekracza 30 mil morskich, licząc od punktu wyjścia;
- 2) głównym celem usługi jest zapewnienie regularnego połączenia pasażerskiego;
- 3) funkcjonuje system kierowania żegluga z lądu;

- 4) dostępne są wiarygodne prognozy meteorologiczne;
 - 5) dostępny jest wystarczający sprzęt poszukiwawczy i ratowniczy.
4. Wniosek o zwolnienie, o którym mowa w ust. 1-3 powinien mieć formę pisemną i zawierać uzasadnienie.
5. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu zawinięcia statku, o udzielonych zwolnieniach informuje niezwłocznie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.
6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej o udzielonych zwolnieniach informuje niezwłocznie Komisję Europejską, wraz z uzasadnieniem podjętej decyzji.
7. Zwolnień, o których mowa w ust. 1-3, nie stosuje się wobec armatora organizującego przewóz pasażerów statkiem podnoszącym banderę państwa trzeciego, będącego stroną Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321), i z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173), zwaną "Konwencją SOLAS", które na mocy odpowiednich postanowień tej konwencji nie zgadza się na stosowanie tego rodzaju zwolnień.

§ 13. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia³⁾.

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie sposobu liczenia i rejestracji osób odbywających podróże morską (Dz. U. Nr 101, poz. 1048), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, na podstawie art. 149 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368).
www.inforlex.pl

Uzasadnienie

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie w sprawie liczenia i systemu rejestracji osób odbywających podróż morską wraz z uzasadnieniem oraz oceną skutków regulacji (OSR), zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi realizację upoważnienia ustawowego zawartego w art. 106 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368). Zastąpi on aktualnie obowiązujące rozporządzenie z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie liczenia i systemu rejestracji osób odbywających podróż morską.

Rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia do prawa polskiego postanowień dyrektywy 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów Państw Członkowskich Wspólnoty lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 188 z 02.07.1998, str. 35, z późn. zm.).

Rozporządzenie ma na celu ułatwienie prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych oraz poprawę skuteczności radzenia sobie z następstwami wypadków morskich, w szczególności z identyfikacją osób poszkodowanych oraz z odpowiednim przygotowaniem służb ratowniczych, a zwłaszcza personelu medycznego. Ponadto zostanie zapewniona kontrola liczby osób odbywających podróż morską w celu potwierdzenia jej zgodności z certyfikatem bezpieczeństwa statku.

Regulacja określa sposób liczenia i system rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach pasażerskich i jachtach komercyjnych, o których mowa w art. 103 ust. 1 ww. ustawy o bezpieczeństwie morskim, kryteria, jakim powinien odpowiadać system rejestracji, sposób przechowywania i przekazywania informacji o osobach znajdujących się na statku pasażerskim lub jachcie komercyjnym w razie zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów lub w razie wypadku, treść wniosku o zatwierdzenie systemu rejestracji, warunków i sposobu zatwierdzania oraz kontrolowania systemu rejestracji, jak również warunków udzielania zwolnień od obowiązku liczenia lub rejestracji pasażerów.

Regulacja w § 2 określa sposób liczenia pasażerów, który może polegać przykładowo na przechodzeniu pasażerów przez bramkę zintegrowaną z licznikiem przejść lub stosowaniu

ręcznego urządzenia zliczającego obsługiwanego przez osobę wpuszczającą pasażerów na statek, jak również precyzuje na czym nie powinien polegać sposób liczenia pasażerów tj. nie powinien polegać on na obliczaniu ilości pasażerów według ilości sprzedanych lub pozostałych w bloczku biletów, jak też na wykazie lub liczbie pasażerów, którzy zarezerwowali bilety. W odniesieniu do jachtów komercyjnych, na których liczba pasażerów nie może przekraczać 12 osób, sposób ich liczenia może polegać na ręcznym przeliczeniu pasażerów na pokładzie.

W § 3 projektu rozporządzenia określone zostały kryteria, które powinny charakteryzować system rejestracji pasażerów. Przede wszystkim system rejestracji powinien być czytelny, umożliwiać łatwy dostęp do informacji w nim zgromadzonych, a także być bezpieczny, tak by dane nim zgromadzone były odpowiednio chronione.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim na jachtach komercyjnych nie wymaga się wprowadzenia systemu rejestracji. Rejestracja osób może polegać na sporządzeniu listy wyodrębniającej członków załogi oraz pasażerów, na której, zgodnie z art., 103 ust. 6 ustawy znajdować się będą nazwiska oraz imiona lub ich pierwsze litery. Lista powinna zostać przekazana do dyrektora urzędu morskiego za pośrednictwem kapitanatu lub bosmanatu portu nie później niż w ciągu 30 minut od wyjścia statku z portu. W razie wypadku dyrektor właściwego urzędu morskiego niezwłocznie udostępnia informacje o osobach na pokładzie statku prowadzącym akcje poszukiwawcze i ratownicze. Mimo to, przepisy rozporządzenia pozostawiają armatorom jachtów komercyjnych również możliwość wyznaczenia na łądzie osoby odpowiedzialnej za gromadzenie ww. informacji. W takim przypadku osoba ta obowiązana jest zapewnić dostępność tych informacji przez całą dobę i 7 dni w tygodniu, a, w razie zagrożenia bezpieczeństwa lub w razie wypadku, obowiązana jest do niezwłocznego przekazania list, o których mowa wyżej, odpowiednim służbom.

Zgodnie z § 6 rozporządzenia informacje o pasażerach znajdujących się na statku gromadzone są przed wyruszeniem statku w podróż, a następnie przekazywane, nie później niż 30 minut od wyjścia statku z portu, osobie odpowiedzialnej za prowadzenie systemu rejestracji wyznaczonej przez armatora lub do znajdującego się na łądzie systemu rejestracji należącego do armatora. Informacje te powinny być przechowywane co najmniej do czasu bezpiecznego zakończenia podróży morskiej przez pasażera.

W § 8 rozporządzenia natomiast wskazano podmioty, którym w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów lub w razie wypadku armator przekazuje informacje objęte rejestracją.

W § 9 - 11 rozporządzenia opisana jest procedura zatwierdzenia przez dyrektora urzędu morskiego systemu rejestracji pasażerów.

Dodatkowo w § 12 rozporządzenia przewidziano możliwość zwolnienia armatora z przekazywania informacji o pasażerach znajdujących się na statku.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;
- 2) dyrektorów urzędów morskich;
- 3) Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa;
- 4) Straż Graniczną;
- 5) Marynarkę Wojenną;
- 6) Policję;
- 7) Szefa Służby Bezpieczeństwa Wewnętrznego;
- 8) osoby odbywające podróż morską;
- 9) właścicieli i armatorów statków;
- 10) przewoźników.

Regulacja nie zwiększa poziomu obciążeń administracyjnych dla kapitanów jachtów komercyjnych, bowiem przepisy art. 130 ust. 6 ustawy z dnia 18 sierpnia 2012 r. o bezpieczeństwie morskim oraz § 15 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz. U. poz. 326), nakładają na armatorów jachtów komercyjnych obowiązek przekazywania przedmiotowych list do dyrektorów urzędów morskich.

Regulacja będzie miała bardzo niewielki wpływ na poziom obciążeń administracyjnych dla dyrektorów urzędów morskich. Zgodnie z § 4 ust. 3 przedmiotowego rozporządzenia, w razie zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów lub w razie wypadku, dyrektor urzędu morskiego udostępni niezwłocznie podmiotom prowadzącym akcje poszukiwawcze i ratownicze informacje, o których mowa art. 103 ust. 6 ustawy o bezpieczeństwie morskim. Chodzi zatem jedynie o sytuacje incydentalne, w których zaistnieje taka potrzeba.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia został skierowany do konsultacji społecznych z następującymi podmiotami:

Organizacje pracowników:

- Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy,

- Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
- Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
- Związek Zawodowy Marynarzy i Rybaków Kontraktowych,
- Związek Zawodowy Kapitanów i Oficerów,

Organizacje pracodawców:

- Związek Armatorów Polskich,
- Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
- Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR),
- Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”,
- Pracodawcy RP,
- Business Centre Club,
- Związek Rzemiosła Polskiego,
- Polska Izba Spedycji i Logistyki,
- Biuro Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu,
- Polski Związek Maklerów Okrętowych.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2005 Nr 169, poz.1414, z 2009 Nr 42 poz. 337, z 2011 Nr 106 poz. 662, Nr 161 poz. 992) przedmiotowy projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

W trakcie konsultacji społecznych nie wpłynęły żadne uwagi do projektu rozporządzenia. Nie było również zainteresowania przebiegiem prac nad projektem rozporządzenia w trybie ustawy o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

Dodatkowo projekt rozporządzenia został przesłany do uzupełniających konsultacji społecznych z następującymi podmiotami:

- Polski Związek Żeglarski – pyabiuro@pya.org.pl
- Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego – pzmwinw@pzmwinw.pl
- Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS - sportfish@sportfish.pl
- Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych - info@saj.org.pl.

Uwagi do projektu rozporządzenia zgłosiło jedynie Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS. W celu uwzględnienia propozycji

ww. Stowarzyszenia preredagowano § 4 projektu rozporządzenia w taki sposób by kierownicy jednostek jachtowych mieli możliwość przekazywania listy pasażerów i listy załogi zarówno do osoby wyznaczonej przez armatora jak i bezpośrednio do dyrektora właściwego urzędu morskiego. Przyjęcie takiego rozwiązania nie spowoduje zwiększenia poziomu obciążeń dla kapitanów i armatorów jachtów komercyjnych.

3. Skutki wprowadzenia rozporządzenia

1) Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

2) Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

3) Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

4) Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

5) Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

6) Wpływ regulacji na stan środowiska

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

TABELA ZBIEŻNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:		IMPLEMENTACJA DYREKTYWY 98/41/WE
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO/ WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH:		- DYREKTYWA RADY 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów Państw Członkowskich Wspólnoty lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty
		<i>Dziennik Urzędowy L 188, 2/07/1998, str. 35</i>
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ		

L.p.	Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia	Jedn. red.	Treść przepisu/ów projektu	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE
Dyrektywa						
1.	Art. 1	Celem niniejszej dyrektywy jest zwiększenie bezpieczeństwa oraz możliwości ratowania pasażerów i członków załogi znajdujących się na statku pasażerskim pływającym do lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty i zapewnienie większej skuteczności poszukiwań i ratownictwa, jak również radzenia sobie ze skutkami wypadku.	N			Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368) Art.103. 1. W celu zwiększenia bezpieczeństwa morskiego oraz skuteczności ratowania pasażerów i członków załogi oraz w celu ułatwienia prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych armator jest obowiązany do: 1) liczenia i rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach pasażerskich odbywających regularne rejsy

								na trasach dłuższych niż 20 mil morskich od portu wyjścia; 2) liczenia i rejestracji osób odbywających podróż morską na jachtach komercyjnych, z wyjątkiem jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi, odbywających rejsy na trasach dłuższych niż 20 mil morskich od portu wyjścia; 3) liczenia osób odbywających podróż morską na pozostałych statkach pasażerskich oraz jachtach komercyjnych, z wyjątkiem jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi.
2.	Art. 2	Do celów niniejszej dyrektywy: — „osoby” oznacza wszystkich ludzi, bez względu na ich wiek, znajdujących się na statku, — „statek pasażerski” oznacza statek morski i szybką jednostkę pasażerską przewożącą więcej niż dwunastu pasażerów, — „szybka jednostka” oznacza szybką jednostkę, tak jak została ona zdefiniowana w regule 1 rozdziału X Konwencji SOLAS z 1974 r. w stanie, w jakim ►M1 w zaktualizowanej wersji ◄, — „kompania” oznacza armatora statku pasażerskiego lub każdą inną organizację bądź każdą inną osobę, taką jak zarządzający, czarterujący statek bez załogi, któremu armator powierzył eksploatację statku pasażerskiego, — kodeks ISM” oznacza	N				Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368) Art. 5. Ilekroć w ustawie jest mowa o: 4) statku pasażerskim - należy przez to rozumieć statek przeznaczony lub używany do przewożenia więcej niż 12 pasażerów;	

www.inforlex.pl

[illegible]

4.	Art. 4	1. Wszystkie osoby znajdujące się na statku pasażerskim, który wyrusza z portu położonego w Państwie Członkowskim, muszą przed wyruszeniem tego statku w podróż zostać policzone. 2. Przed wyruszeniem w podróż statku pasażerskiego liczbę osób należy podać kapitanowi tego statku, jak również rejestratorowi pasażerów kompanii lub przekazać do zainstalowanego na łodzi i spełniającego takie same funkcje systemowi kompanii.	N			Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368) Art. 103 3. Rejestrację, o której mowa w ust. 1, prowadzi się w taki sposób, aby wszystkie osoby znajdujące się na statku pasażerskim zostały policzone przed wyruszeniem statku w podróż. 4. Przed wyruszeniem statku w podróż informacja o liczbie osób znajdujących się na statku jest przekazywana kapitanowi oraz wyznaczonej przez armatora osobie odpowiedzialnej za prowadzenie systemu rejestracji.
5.	Art. 5	1. Następujące informacje muszą zostać podane w odniesieniu do wszystkich statków pasażerskich wypływających z portu położonego w Państwie Członkowskim i kursujących na trasie dłuższej niż dwadzieścia mil, licząc od punktu, z którego wypływają: — nazwiska osób znajdujących się na pokładzie, — imiona lub ich inicjał, — płeć, — określenie kategorii wieku (dorosły, dziecko lub niemowlę), do której należy dana osoba lub wieku albo roku urodzenia, — na wniosek pasażera, informacje na temat szczególnych potrzeb opieki lub pomocy w nagłych wypadkach. 2. Informacje te są zbierane przed wyruszeniem w podróż i przekazywane nie później niż w ciągu trzydziestu minut od wypłynięcia statku	N			Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368) Art. 103 2. Armator statku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, jest obowiązany zbierać informacje o osobach znajdujących się na statku dotyczące: 1) nazwisk; 2) imion lub ich pierwszych liter; 3) płci; 4) wieku; 5) szczególnych wymagań w zakresie opieki lub pomocy w nagłych wypadkach - na wniosek pasażera.
			T	§ 6.		§ 6. 1. Informacje, o których mowa w art. 103 ust. 2 ustawy, gromadzone są przed rozpoczęciem przez statek podróży i

						przekazywane nie później niż w ciągu 30 minut od wyjścia statku z portu, osobie odpowiedzialnej za prowadzenie systemu rejestracji, wyznaczanej przez armatora, lub do znajdującego się na łodzi systemu rejestracji należącego do armatora.	
6.	Art. 6	1. Dla każdego statku pasażerskiego pływającego pod jego banderą, który wyrusza w podróż z portu położonego poza obszarem Wspólnoty do portu znajdującego się we Wspólnocie, każde Państwo Członkowskie wymaga, aby kompania zapewniła dostarczenie informacji określonych w art. 4 ust. 1 i art. 5 ust. 1, w sposób określony w art. 4 ust. 2 i art. 5 ust. 2. 2. Dla każdego statku pasażerskiego pływającego pod banderą państwa trzeciego, który wyrusza w rejs z portu położonego poza obszarem Wspólnoty do portu znajdującego się we Wspólnocie, każde Państwo Członkowskie wymaga, aby kompania zapewniła zebranie i przechowanie informacji określonych w art. 4 ust. 1 i art. 5 ust. 1, tak, aby były one dostępne dla wyznaczonej władzy, w przypadku gdy okażą się potrzebne do celów poszukiwawczych i ratowniczych oraz radzenia sobie ze skutkami wypadku.	N				Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368)
			T	§ 8.		§ 8. 1. W razie zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów lub w razie wypadku armator przekazuje zarejestrowane informacje Służbie SAR oraz na żądanie: 1) dyrektora urzędu morskiego; 2) Straży Granicznej; 3) Marynarki Wojennej; 4) Policji; 5) Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego. 2. Przekazania informacji, o których mowa w ust. 1, dokonuje odpowiedzialna za prowadzenie systemu rejestracji osoba wyznaczona przez armatora.	Art. 103. 1. W celu zwiększenia bezpieczeństwa morskiego oraz skuteczności ratowania pasażerów i członków załogi oraz w celu ułatwienia prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych armator jest obowiązany do: 1) liczenia i rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach pasażerskich odbywających regularne rejsy na trasach dłuższych niż 20 mil morskich od portu wyjścia; 2) liczenia i rejestracji osób odbywających podróż morską na jachtach komercyjnych, z wyjątkiem jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi, odbywających rejsy na trasach dłuższych niż 20 mil morskich od portu wyjścia; 3) liczenia osób odbywających podróż morską na pozostałych statkach pasażerskich oraz jachtach komercyjnych, z wyjątkiem jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi.

		3. Jeżeli, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami Konwencji SOLAS, Państwo Członkowskie udzieli statkom pływającym pod jego banderą, które przybywają do portów wspólnotowych z portów spoza Wspólnoty, zwolnienia lub zgodzi się na zastosowanie wyłączeń w zakresie informacji dotyczących pasażerów, jest ono zobowiązane do przestrzegania warunków przewidzianych w niniejszej dyrektywie dla stosowania zwolnień lub wyłączeń.						5. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu zawinięcia statku, mając na względzie bezpieczeństwo żeglugi i pasażerów, może zwolnić armatora z obowiązku, o którym mowa w ust. 1.
7.	Art. 7	Przed wypłynięciem statku kapitan upewnia się, czy liczba osób zaokrętowanych na statku pasażerskim, który opuszcza port znajdujący się w Państwie Członkowskim, nie przekracza liczby pasażerów, jaką może przewozić statek.	T	§ 5.	§ 5. Przed wyjściem statku z portu kapitan statku sprawdza, czy liczba pasażerów znajdujących się na statku nie przekracza liczby pasażerów, jaką statek może przewozić zgodnie z posiadanym certyfikatem.			
8.	Art. 8	Jeżeli wymagają tego art. 4 i art. 5, każda kompania odpowiedzialna za eksploatację statku pasażerskiego: — wprowadza system rejestracji informacji dotyczących pasażerów. System ten musi odpowiadać kryteriom określonym w art. 11, — mianuje rejestratora pasażerów odpowiedzialnego za rejestrację pasażerów, przechowywanie informacji oraz ich przekazywanie, w razie konieczności lub w razie wypadku. Kompania upewnia się, czy informacje wymagane niniejszą dyrektywą są w każdej chwili łatwo dostępne, aby przekazać je	N					Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368) Art. 104. 1. Armator statku, o którym mowa w art. 103 ust. 1 pkt 1, jest obowiązany do: 1) prowadzenia systemu rejestracji informacji dotyczących pasażerów; 2) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za prowadzenie systemu rejestracji pasażerów, przechowywanie oraz przekazywanie tych informacji w razie takiej potrzeby. 2. Armator zapewnia niezwłoczne przekazywanie informacji, o których mowa w art. 103 ust. 2, prowadzącym akcje poszukiwawcze i ratownicze.

			T	§ 7.	§ 7. Informacje zebrane zgodnie z art. 103 ust. 1 i 2 ustawy należy przechowywać do czasu bezpiecznego zakończenia podróży morskiej przez danego pasażera.	3. Armator zapewnia zarejestrowanie i przekazanie kapitanowi, przed wyruszeniem statku w podróż, informacji o osobach, które wymagają szczególnej pomocy w nagłych wypadkach.
			N			
9.	Art. 9	1. Państwo Członkowskie, którego statek pasażerski opuszcza port, może obniżyć określony w art. 5 próg dwudziestu mil. Decyzje w sprawie obniżenia progu dwudziestu mil dla rejsów między dwoma portami znajdującymi się w różnych Państwach Członkowskich podejmowane są wspólnie przez oba zainteresowane państwa. 2. a) W celu stosowania środka ustalonego w art. 4 ust. 1 i jeżeli warunki eksploatacyjne uniemożliwiają dokonanie indywidualnego policzenia osób, w Republice Włosa może, w przypadkach regularnej obsługi rejsów przez Cieśninę Messyńską, przyjąć przepisy, na mocy których maksymalna dopuszczalna liczba osób przewożonych na pokładzie	N			

samego portu, żeglują wyłącznie po chronionych obszarach morza. 3. W przypadkach określonych w ust. 2 stosuje się następującą procedurę: a) Państwo Członkowskie bezzwłocznie powiadamia Komisję o udzielonych zwolnieniach i odstępstwach od odpowiednich przepisów art. 4 i 5 i uzasadnia podjęte decyzje, podając ich merytoryczne powody; b) jeżeli w terminie sześciu miesięcy, licząc od powiadomienia, Komisja stwierdzi, że decyzja ta nie jest uzasadniona lub mogłaby wyrządzić niekorzystny wpływ na konkurencyjność, może, działając zgodnie z procedurą przewidzianą w ►M2 art. 13 ust. 2 ◄, zażądać, aby Państwo Członkowskie zmieniło lub unieważniło swoją decyzję. 4. Dla regularnej obsługi strefy, w której roczne prawdopodobieństwo napotkania fal o znamiennej wysokości przekraczającej dwa metry jest niższe od 10 %, i — jeżeli przebyty dystans nie przekracza około trzydziestu mil, licząc od punktu wyjścia lub — jeżeli głównym zadaniem obsługi jest zapewnienie regularnego połączenia położonych na peryferiach regionów dla stałych użytkowników, Państwo Członkowskie, z którego	T	§ 12. ust. 6	pośredniego, może zostać zwolniony z obowiązku określonego w art. 103 ust. 2 ustawy. § 12. 6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej o udzielonych zwolnieniach i wyłączeniach informuje niezwłocznie Komisję Europejską, wraz z merytorycznym uzasadnieniem podjętej decyzji.	§ 12. 3. Armator przewożący pasażerów drogą morską statkiem uprawiającym żeglugę regularną w rejonie, w którym roczne prawdopodobieństwo napotkania fali o wysokości przekraczającej 2 m jest mniejsze od 10 %, może zostać zwolniony z wymogu, o którym mowa w art. 103 ust. 2 ustawy, pod warunkiem wykazania, że rejestracja pasażerów jest niemożliwa oraz spełnione są poniższe warunki: 1) podróż nie przekracza 30 mil morskich, licząc od punktu wyjścia; 2) głównym celem usługi jest
--	----------	---------------------	--	---

		portu statki pasażerskie wyruszają w podróż po wodach krajowych, lub dwa Państwa Członkowskie, między portami których statki pasażerskie żeglują, mogą zwrócić się do Komisji, jeżeli stwierdzą, że kompanie nie mają możliwości rejestrowania informacji określonych w art. 5 ust. 1, o dopuszczenie w całości lub częściowo, odstąpienia od tego wymogu. W tym celu należy dostarczyć dowodu, że w strefie, w której żeglują te statki, funkcjonuje system kierowania żeglugą z lądu oraz dostępne są niezawodne prognozy meteorologiczne oraz że dostępny jest wystarczający sprzęt poszukiwawczy i ratunkowy. Odstąpienia dopuszczane na mocy niniejszego ustępu nie mogą naruszać zasad konkurencji. Decyzja podejmowana jest zgodnie z procedurą przewidzianą w ► M2 art. 13 ust. 2 ◀. 5. Państwo Członkowskie nie może na mocy przepisów niniejszej dyrektywy zwolnić statków pasażerskich opuszczających jego porty i pływających pod banderą państwa trzeciego będącego stroną Konwencji SOLAS i które na mocy obowiązujących w tym zakresie przepisów SOLAS nie zgadza się na stosowanie tego rodzaju zwolnień ani odstępstw.	T			zapewnienie regularnego połączenia pasażerskiego; 3) funkcjonuje system kierowania żeglugą z lądu; 4) dostępne są wiarygodne prognozy meteorologiczne; 5) dostępny jest wystarczający sprzęt poszukiwawczy i ratowniczy.		
				§ 12. ust. 7		§ 12. 7. Zwolnień, o których mowa w ust. 1-3, nie stosuje się wobec armatora organizującego przewóz pasażerów statkiem podnoszącym banderę państwa trzeciego, będącego stroną Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej		

		Państwa Członkowskie wyznaczają władzę, której kompanie, objęte art. 8, muszą przekazywać informacje wymagane niniejszą dyrektywą.	N		funkcjonowania.	Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368) Art. 103. 6. Armator statku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, jest obowiązany zbierać informacje, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2, i przekazywać je dyrektorowi urzędu morskogo właściwemu dla portu zawinięcia statku.
11.	Art. 11	1. Do celów niniejszej dyrektywy, systemy rejestracji muszą spełniać następujące kryteria funkcjonalności: i) <i>czytelności</i>: wymagane dane muszą być zgromadzone w formie łatwej odczytania; ii) <i>dostępności</i>: do wymaganych danych wyznaczone władze, dla których przeznaczone są informacje zarejestrowane w systemie, muszą posiadać łatwy dostęp; iii) <i>ulatwienia</i>: system musi być pomyślany w taki sposób, aby pozwalał na uniknięcie nadmiernej zwłoki przy zaokrętowaniu i/lub wyokrętowaniu pasażerów; iv) <i>bezpieczeństwa</i>: dane muszą być w odpowiedni sposób chronione przed zniszczeniem lub przypadkową utratą bądź utratą z naruszeniem prawa, jak również	T	§ 3.	§ 3. System rejestracji: 1) powinien być czytelny, tak aby wymagane informacje zgromadzone były w formie umożliwiającej ich łatwe odczytanie; 2) powinien umożliwić łatwy dostęp do informacji w nim zgromadzonych dla podmiotów, o których mowa w § 7 ust. 1; 3) powinien być bezpieczny, tak aby informacje w nim zgromadzone były w odpowiedni sposób chronione przed zniszczeniem lub utratą, jak również przed możliwością zmiany, rozpowożeniem lub nieupoważnionym dostępem; 4) nie może powodować nadmiernej zwłoki przy zaokrętowaniu i wyokrętowaniu pasażerów.	

		przed wszelkimi poprawkami, ujawnianiem lub nieupoważnionym dostępem. 2. Należy unikać mnożenia się systemów na identycznych lub podobnych trasach.					
12.	Art. 12	Bez uszczerbku dla procedur wprowadzania zmian do konwencji SOLAS, niniejsza dyrektywa może zostać zmieniona w celu zapewnienia stosowania, do celów niniejszej dyrektywy, bez rozszerzania jej zakresu stosowania, zmian konwencji SOLAS dotyczących systemu rejestracji, które wejdą w życie po przyjęciu niniejszej dyrektywy. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 3. Zmiany w międzynarodowych instrumentach określonych w art. 2, mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, na podstawie art. 5 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)(1).	N				
13.	Art. 13	1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS), powołany na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr	N				

		2099/2002. 2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającej warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji (2), z uwzględnieniem przepisów jej art. 8. Termin określony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi dwa miesiące. 3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1-4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.					
14.	Art. 14	Państwa Członkowskie ustanawiają system sankcji za naruszenie przepisów krajowych przyjętych z zastosowaniem niniejszej dyrektywy i podejmują wszelkie niezbędne działania, aby sankcje te były stosowane. Przewidziane sankcje są skuteczne, wspólne i odstraszające.	N				Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368) Art. 127. 1. Kto: 4) nie dopełnia obowiązku liczenia lub rejestrowania osób odbywających podróż morską statkiem pasażerskim lub jachtem komercyjnym, innym niż jacht komercyjny odpłatnie udostępniany bez załogi, - podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski" dla celów emerytalnych i rentowych.
15.	Art. 15	1. Państwa Członkowskie do dnia 1 stycznia 1999 r. wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne konieczne do dostosowania do niniejszej	N				

	dyrektywy i niezwłocznie powiadomą o tym Komisję. Artykuł 5 stosuje się nie później niż od dnia 1 stycznia 2000 r.	T	Odnosnik 2 rozporządzenia	2) Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pływających do portów Państw Członkowskich Wspólnoty lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 188 z 02.07.1998, str. 35, z późn. zm.).	Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368) odnośnik 2 pkt 4 2) Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji następujących dyrektyw Unii Europejskiej: 4) dyrektywy 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich pływających do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 188 z 02.07.1998, str. 35, z późn. zm.);
	3. Państwa Członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji teksty wszystkich przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą. Komisja informuje o tych przepisach pozostałe Państwa Członkowskie.	N			
16.	Art. 16 Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich.	N			
17.	Art. 17 Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.	N			