Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►B

DYREKTYWA 2002/59/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 27 czerwca 2002 r.

ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG

(Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10)

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r.	L 131	101	28.5.2009
►M2	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r.	L 131	114	28.5.2009
►M3	Dyrektywa Komisji 2011/15/UE z dnia 23 lutego 2011 r.	L 49	33	24.2.2011
►M4	Dyrektywa Komisji 2014/100/UE z dnia 28 października 2014 r.	L 308	82	29.10.2014
►M5	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1243 z dnia 20 czerwca 2019 r.	L 198	241	25.7.2019

▼B

DYREKTYWA 2002/59/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 27 czerwca 2002 r.

ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG

Artykuł 1

Cel

Celem niniejszej dyrektywy jest ustanowienie we Wspólnocie systemu monitorowania i informowania o ruchu statków, w celu poprawy bezpieczeństwa i skuteczności ruchu morskiego, poprawy wydajności działań władz w razie wypadków, kolizji lub w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych na morzu, w tym działań poszukiwawczych i ratowniczych oraz wniesienia wkładu w poprawę skuteczności działań w zakresie zapobiegania i wykrywania zanieczyszczeń powodowanych przez statki.

Państwa Członkowskie monitorują oraz podejmują wszelkie niezbędne i właściwe środki w celu zapewnienia, że kapitanowie statków, operatorzy lub agenci, jak również załadowcy i właściciele ładunków niebezpiecznych lub mogących spowodować zanieczyszczenie środowiska, przewożonych na pokładach statków, postępują zgodnie z wymogami niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsza dyrektywa stosuje się do statków o pojemności 300 ton brutto i większych, jeżeli nie postanowiono inaczej.

2. ►**M1** O ile nie wskazano inaczej, niniejszej dyrektywy nie stosuje się do: ◄

a) okrętów wojennych, morskich urządzeń pomocniczych i innych statków będących własnością lub użytkowanych przez Państwo Członkowskie i używanych niehandlowych celów publicznych;

b) statków rybackich, statków zabytkowych i łodzi rekreacyjnych o długości mniejszej niż 45 metrów;

▼M1

c) zbiorniki na statku o nośności poniżej 1 000 ton brutto oraz zasobów statku i wyposażenia do użytku na pokładzie wszystkich statków.

▼B

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

a) ►**M1** „Odpowiednie dokumenty międzynarodowe” oznaczają następujące dokumenty w ich aktualnym brzmieniu: ◄

— MARPOL oznacza Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. oraz Protokół z 1978 r. do tej Konwencji,

▼B

— SOLAS oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, wraz z protokołami i poprawkami do tej Konwencji,

— Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r.,

— Międzynarodowa konwencja dotycząca interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami z 1969 r. i Protokół z 1973 r. dotyczący interwencji na pełnym morzu w razie zanieczyszczenia morza substancjami innymi niż olej,

— Konwencja SAR oznacza Międzynarodową konwencję o poszukiwaniu i ratownictwie morskim z 1979 r.,

— Kodeks ISM oznacza Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków,

— Kodeks IMDG oznacza Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych,

— Kodeks IBC oznacza Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem,

— Kodeks IGC oznacza Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem,

— Kodeks BC oznacza Kodeks IMO bezpiecznego postępowania dla stałych ładunków masowych,

— Kodeks INF oznacza Kodeks IMO bezpiecznego przewozu statkami napromieniowanego paliwa jądrowego, plutonu i wysokopromieniotwórczych odpadów w pojemnikach,

— Rezolucja IMO A.851(20) oznacza rezolucję Międzynarodowej Organizacji Morskiej 851(20) zatytułowaną „Zasady ogólne systemu powiadamiania i wymagań dotyczących powiadamiania przez statki, włączając wytyczne w sprawie powiadamiania o wypadkach statków przewożących towary niebezpieczne, substancje szkodliwe i/lub zanieczyszczające”;

▼M1

— „rezolucja IMO A.917(22)” oznacza rezolucję Międzynarodowej Organizacji Morskiej 917(22) zatytułowaną „Wytyczne użytkowania na statkach systemu automatycznej identyfikacji statków (AIS)”, zmienioną rezolucją IMO A.956(23);

— „rezolucja IMO A.949(23)” oznacza rezolucję 949(23) Międzynarodowej Organizacji Morskiej zatytułowaną „Wytyczne w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy”;

▼M1

— „rezolucja IMO A.950(23)” oznacza rezolucję 950(23) Międzynarodowej Organizacji Morskiej zatytułowaną „Służby asysty morskiej (MAS)”;

— „wytyczne IMO dotyczące sprawiedliwego traktowania marynarzy w przypadku wypadku morskiego” oznaczają wytyczne stanowiące załącznik do rezolucji LEG. 3(91) Komitetu Prawnego IMO z dnia 27 kwietnia 2006 r. zatwierdzonego przez Radę Administracyjną MOP na swojej 296 sesji w dniach 12–16 czerwca 2006 r.;

▼B

b) „operator” oznacza właściciela lub zarządzającego statkiem;

c) „agent” oznacza jakąkolwiek osobę zobowiązaną lub upoważnioną do przekazywania informacji w imieniu operatora statku;

d) „załadowca” oznacza jakąkolwiek osobę, przez którą lub w której imieniu, lub z której upoważnienia zawarto z przewoźnikiem umowę o przewóz towarów;

e) „przedsiębiorstwo” oznacza przedsiębiorstwo w rozumieniu prawidła 1 ust. 2 rozdziału IX Konwencji SOLAS;

f) „statek” oznacza jakikolwiek statek morski lub jednostkę pływającą po morzu;

g) „towary niebezpieczne” oznaczają:

— towary sklasyfikowane w Kodeksie IMDG,

— niebezpieczne substancje płynne wymienione w rozdziale 17 Kodeksu IBC,

— upłynnione gazy wymienione w rozdziale 19 Kodeksu IGC,

— stałe towary masowe wymienione w dodatku B do Kodeksu BC.

Do towarów niebezpiecznych należą również towary, do których przewozu zostały ustanowione odpowiednie warunki wstępne, zgodnie z ust. 1.1.3 Kodeksu IBC lub ust. 1.1.6 Kodeksu IGC;

h) „towary zanieczyszczające” oznaczają:

— oleje zdefiniowane w załączniku I do Konwencji MARPOL,

— trujące substancje płynne zdefiniowane w załączniku II do Konwencji MARPOL,

— szkodliwe substancje zdefiniowane w załączniku III do Konwencji MARPOL;

i) „jednostka transportująca ładunek” oznacza pojazd transportu drogowego, wagon transportu kolejowego, kontener towarowy, cysternę samochodową, wagon kolejowy lub przenośny zbiornik;

▼B

j) „adres” oznacza nazwę i określenie środków łączności jakich należy użyć w razie konieczności skontaktowania się z operatorem, agentem, władzą portową, właściwą władzą lub jakąkolwiek inną osobą upoważnioną lub organem władzy posiadającym szczegółowe informacje o ładunku na statku;

▼M1

k) „właściwe władze” oznaczają władze i organizacje wyznaczone przez państwa członkowskie do wykonywania zadań zgodnie z niniejszą dyrektywą;

▼B

l) „władze portowe” oznaczają właściwe władze lub organizację wyznaczoną przez Państwa Członkowskie w każdym porcie, do otrzymywania i przekazywania informacji napływających na mocy niniejszej dyrektywy;

m) „miejsce schronienia” oznacza port, część portu lub inne osłonięte miejsce cumowania lub kotwiczenia lub jakiekolwiek inne, określone przez Państwo Członkowskie, miejsce schronienia, do którego kieruje się statki znajdujące się w niebezpieczeństwie;

n) „stacja nadbrzeżna” oznacza wszelkie następujące elementy, wyznaczone przez Państwa Członkowskie na mocy niniejszej dyrektywy: służby transportu morskiego; usytuowane na lądzie instalacje odpowiedzialne za obowiązkowy system informowania zatwierdzony przez IMO; lub organ odpowiedzialny za koordynację poszukiwania i akcje ratunkowe lub działania zmierzające do likwidacji zanieczyszczenia morza;

o) „system ruchu statków SRS” oznacza systemy, których zadaniem jest podnoszenie poziomu bezpieczeństwa i skuteczności transportu morskiego oraz ochrony środowiska, zdolne do oddziaływania na ruch na morzach i reagowania na sytuacje ruchu morskiego powstające w obszarze jego działania;

p) „system wyznaczania dróg morskich statków” oznacza każdy system jednej lub kilku dróg morskich lub środków wyznaczania dróg zmierzających do zredukowania ryzyka strat i ofiar; obejmuje on plan oddzielenia dróg, drogi dwukierunkowe, zalecane odległości, obszary zakazane dla żeglugi, strefy ruchu przybrzeżnego, drogi o ruchu okrężnym, strefy bezpieczeństwa i drogi pełnomorskie;

q) „statki zabytkowe” oznaczają wszelkiego rodzaju statki historyczne i ich repliki, w tym również statki przeznaczone do wspierania i promocji rzemiosł tradycyjnych i umiejętności żeglarskich, które służą zarówno jako żywe pomniki, użytkowane zgodnie z zasadami tradycyjnego żeglarstwa i tradycyjnych technik;

r) „ofiary” oznaczają ofiary zgodnie ze znaczeniem określonym w Kodeksie IMO dotyczącym dochodzeń w sprawach wypadków morskich i ofiar;

▼M1

s) „SafeSeaNet” oznacza wspólnotowy system wymiany informacji morskiej opracowany przez Komisję we współpracy z państwami członkowskimi w celu zapewnienia wdrożenia prawodawstwa wspólnotowego;

▼M1

t) „linia regularna” oznacza rejsy zorganizowane w sposób zapewniający połączenie pomiędzy dwoma lub więcej portami, zgodnie z opublikowanym rozkładem jazdy albo odbywających się z taką regularnością lub częstotliwością, która pozwala rozpoznać ich cykliczny charakter;

u) „statek rybacki” oznacza każdy statek posiadający wyposażenie do komercyjnej eksploatacji żywych zasobów wodnych;

v) „statek potrzebujący pomocy” oznacza, bez uszczerbku dla postanowień konwencji SAR dotyczącej ratowania osób, statek znajdujący się w sytuacji, która może doprowadzić do jego utraty lub powstania zagrożenia dla środowiska lub zagrożenia nawigacji;

w) „LRIT” oznacza system identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu zgodnie z prawidłem SOLAS V/19-1.

▼B

TYTUŁ I

MONITOROWANIE I ZGŁASZANIE STATKÓW

Artykuł 4

Zgłoszenie przed wejściem do portu Państwa Członkowskiego

1. Operator, agent lub kapitan statku będącego w drodze do portu Państwa Członkowskiego zgłasza władzom portowym informacje określone w załączniku I pkt 1:

a) z co najmniej dwudziestoczterogodzinnym wyprzedzeniem; lub

b) najpóźniej w chwili opuszczania przez statek poprzedniego portu, jeżeli czas podróży między tymi portami jest krótszy niż dwadzieścia cztery godziny; lub

c) jeżeli port zawinięcia jest nieznany lub został zmieniony w czasie podróży, gdy tylko ta informacja jest znana.

2. Kapitan statku powracającego z portu poza obszarem Wspólnoty i zbliżający się do portu Państwa Członkowskiego, wiozący niebezpieczne lub zanieczyszczające towary, wypełnia obowiązki zgłaszania zgodnie z art. 13.

Artykuł 5

Monitorowanie statków wpływających na obszar objęty systemem obowiązkowego zgłaszania statków

1. Zainteresowane Państwa Członkowskie monitorują oraz podejmują wszelkie niezbędne i właściwe środki w celu zapewnienia, że wszystkie statki wpływające na obszar objęty systemem obowiązkowego zgłaszania statków, przyjętym przez IMO zgodnie z prawidłem 11 rozdziału V Konwencji SOLAS i stosowanym przez jedno lub więcej państw, z których co najmniej jedno jest Państwem Członkowskim, zgodnie z odpowiednimi wytycznymi i kryteriami opracowanymi przez IMO, postępują zgodnie z nakazami systemu w zakresie zgłaszania wymaganych informacji, udzielając również dodatkowych informacji wymaganych przez Państwa Członkowskie zgodnie z rezolucją IMO A.851(20).

▼B

2. Przedkładając nowy, obowiązkowy system zgłaszania statków do przyjęcia przez IMO lub propozycje zmian obowiązującego systemu zgłaszania, Państwo Członkowskie ujmuje w swoich propozycjach, jako minimum, informacje określone w załączniku I pkt 4.

Artykuł 6

Stosowanie systemów automatycznego rozpoznawania

1. Każdy statek wpływający do portu Państwa Członkowskiego musi, zgodnie z harmonogramem określonym w załączniku II pkt I, być wyposażony w system AIS, który odpowiada wymaganiom norm ustalonych przez IMO.

2. Statki wyposażone w system AIS mają ten system włączony przez cały czas, z wyjątkiem sytuacji dopuszczonych przez umowy międzynarodowe, przepisy i normy mające na celu ochronę informacji nawigacyjnych.

▼M1

Artykuł 6a

Stosowanie systemów automatycznej identyfikacji statków (AIS) przez statki rybackie

Każdy statek rybacki, którego długość całkowita przekracza 15 metrów i pływający pod banderą państwa członkowskiego oraz zarejestrowany we Wspólnocie lub prowadzący działalność na wodach wewnętrznych lub na morzu terytorialnym państwa członkowskiego, lub też prowadzący wyładunek połowu w porcie należącym do państwa członkowskiego, zostaje wyposażony, zgodnie z harmonogramem zamieszczonym w załączniku II część I pkt 3, w AIS (klasa A) spełniający normy eksploatacyjne określone przez IMO.

Statki rybackie wyposażone w AIS utrzymują system w działaniu ciągłym. W wyjątkowych okolicznościach AIS może zostać wyłączony, gdy kapitan uzna, że jest to konieczne dla bezpieczeństwa lub ochrony jego statku.

Artykuł 6b

Wykorzystanie systemów identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu (LRIT)

1. Statki, do których stosuje się prawidło SOLAS V/19-1 oraz normy eksploatacyjne i wymogi funkcjonalne przyjęte przez IMO, mają na pokładzie sprzęt LIRT zgodny z tym prawidłem w razie zawinięcia do portu państwa członkowskiego.

Państwa członkowskie i Komisja współpracują ze sobą w celu określenia wymogów dotyczących umieszczania sprzętu transmitującego informacje LIRT na pokładzie statków pływających na wodach będących w zasięgu stałych stacji AIS państw członkowskich i przedkładają IMO wszelkie stosowne środki.

2. Komisja współpracuje z państwami członkowskimi w celu ustanowienia Europejskiego Centrum Danych LRIT, którego zadaniem będzie przetwarzanie informacji dotyczących identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu.

▼B

Artykuł 7

Stosowanie systemu wyznaczania dróg morskich

1. Państwa Członkowskie monitorują oraz podejmują wszelkie niezbędne i właściwe środki w celu zapewnienia, że wszystkie statki wpływające na obszar objęty obowiązkowym systemem wyznaczania dróg morskich, przyjętym przez IMO zgodnie z prawidłem 10 rozdziału V Konwencji SOLAS i stosowanym przez jedno lub więcej państw, z których co najmniej jedno jest Państwem Członkowskim, stosują system zgodnie z odpowiednimi wytycznymi i kryteriami opracowanymi przez IMO.

2. Wprowadzając systemu wyznaczania dróg morskich, który nie został zaakceptowany przez IMO, Państwa Członkowskie na swoją odpowiedzialność, w sytuacjach, w których jest to możliwe, uwzględniają wytyczne i kryteria opracowane przez IMO i podają do publicznej wiadomości wszelkie informacje niezbędne do bezpiecznego i skutecznego stosowania tego systemu wyznaczania dróg morskich.

Artykuł 8

Monitorowanie zgodności statków z systemem ruchu statków

Państwa Członkowskie monitorują oraz podejmują wszelkie niezbędne i właściwe środki w celu zapewnienia, że:

a) statki wpływające na obszar stosowania SRS, użytkowanego zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez IMO przez jedno lub więcej państw, z których przynajmniej jedno jest Państwem Członkowskim, leżącej na ich wodach terytorialnych, uczestniczą w żegludze stosując zasady SRS;

b) statki płynące pod banderą Państwa Członkowskiego lub statki zbliżające się do portu Państwa Członkowskiego i wpływające na obszar stosowania wymagań SRS poza wodami terytorialnymi Państwa Członkowskiego oraz bazując na wytycznych opracowanych przez IMO uczestniczą w żegludze, stosując zasady SRS;

c) statki płynące pod banderą państwa trzeciego i niezamierzające zawijać do portu Państwa Członkowskiego, ale wpływające na obszar stosowania SRS poza wodami terytorialnymi Państwa Członkowskiego, stosują się do zasad SRS, w sytuacjach, w których jest to możliwe. Państwa Członkowskie powinny powiadamiać odpowiednie państwo bandery o wszelkich zauważonych, poważnych naruszeniach przepisów obowiązujących w obszarze SRS.

Artykuł 9

Infrastruktura dla systemów zgłaszania statków, dla systemów wyznaczania dróg morskich i systemów ruchu statków

1. Państwa Członkowskie podejmują wszelkie niezbędne i właściwe środki w celu zapewnienia sobie, zgodnie z harmonogramem określonym w załączniku II pkt I, odpowiednich urządzeń i instalacji usytuowanych na nabrzeżu, służących do odbierania i wykorzystywania informacji przekazywanych przez AIS, uwzględniając zasięg niezbędny do przesyłania zgłoszeń.

▼B

2. Proces kompletowania niezbędnych urządzeń i budowania instalacji usytuowanych na nabrzeżu, koniecznych do wykonania niniejszej dyrektywy, zostanie zakończony do końca roku 2007. Państwa Członkowskie mają obowiązek zapewnić, aby odpowiednie urządzenia służące do przekazywania informacji do krajowych systemów Państw Członkowskich i ich wymiany między tymi systemami były gotowe do użytkowania najpóźniej w terminie jednego roku po tej dacie.

3. Państwa Członkowskie zapewniają, aby stacje nadbrzeżne, zobowiązane do monitorowania zgodności z systemami ruchu statków i systemami wyznaczania dróg morskich, dysponowały właściwą liczbą personelu o odpowiednich kwalifikacjach oraz odpowiednimi środkami do porozumiewania się ze statkami i ich monitorowania, oraz aby działały zgodnie z odpowiednimi wytycznymi IMO.

Artykuł 10

Systemy rejestrowania przebiegu podróży

1. Państwa Członkowskie monitorują oraz podejmują wszelkie niezbędne i właściwe środki w celu zapewnienia, że statki wpływające do portu Państwa Członkowskiego są wyposażone w system rejestrowania przebiegu podróży (VDR) zgodnie z przepisami ustanowionymi w załączniku II pkt II. Wszelkie wyłączenia, przyznane promom typu ro-ro lub szybkim statkom pasażerskim na podstawie art. 4 ust. 1 lit. d) dyrektywy Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich ([1]) wygasają z dniem 5 sierpnia 2002 r.

2. Informacje zebrane przez system VDR są udostępniane zainteresowanemu Państwu Członkowskiemu w związku z dochodzeniem prowadzonym w następstwie powstania ofiar na wodach podlegających jurysdykcji Państwa Członkowskiego. Państwa Członkowskie mają obowiązek zapewnić, aby takie informacje były wykorzystywane w celu prowadzenia dochodzenia i właściwie analizowane. Państwa Członkowskie mają ponadto obowiązek zapewnić, aby wyniki dochodzenia zostały udostępnione niezwłocznie po ich ustaleniu.

▼M2

———————

▼B

TYTUŁ II

ZGŁASZANIE TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH I ZANIECZYSZCZAJĄCYCH PRZEWOŻONYCH NA STATKACH (HAZMAT)

▼M1

Artykuł 12

Wymogi informacyjne dotyczące transportu towarów niebezpiecznych

1. Nie przedstawia się do przewozu ani nie zabiera na pokład żadnego statku, niezależnie od jego wielkości, w porcie państwa członkowskiego towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających, chyba że kapitanowi lub operatorowi, przed załadunkiem towarów na pokład, dostarczono deklarację zawierającą następujące informacje:

a) informacje wymienione w pkt 2 załącznika I;

([1]) Dz.U. L 138 z 1.6.1999, str. 1.

▼M3

b) dla substancji określonych w załączniku I do Konwencji MARPOL – kartę danych dotyczących bezpieczeństwa z wyszczególnieniem fizykochemicznych właściwości produktów, w tym, w stosownych przypadkach, ich lepkości wyrażonej w cSt w temp. 50 °C oraz gęstości w temp. 15 °C oraz inne dane zawarte w karcie danych dotyczących bezpieczeństwa zgodnie z rezolucją IMO MSC.286(86);

▼M1

c) numery alarmowe załadowcy lub innej osoby lub władzy będących w posiadaniu informacji dotyczących fizykochemicznych właściwości produktów oraz określających działania, jakie należy podjąć w nagłym wypadku.

2. Statki przybywające z portów spoza Wspólnoty i kierujące się do portu państwa członkowskiego, które przewożą na pokładzie niebezpieczne lub zanieczyszczające towary, muszą posiadać deklarację sporządzoną przez załadowcę, zawierającą informacje wymagane zgodnie z ust. 1 lit. a), b) i c).

3. Załadowca ma obowiązek i odpowiedzialność dostarczenia kapitanowi lub operatorowi takiej deklaracji oraz zapewnienia, aby ładunek przedstawiony do przewozu dokładnie odpowiadał ładunkowi zgłoszonemu zgodnie z ust. 1.

▼B

Artykuł 13

Zgłoszenie towarów niebezpiecznych i zanieczyszczających przewożonych na statku

1. Operator, agent lub kapitan statku, bez względu na jego wielkość, przewożącego niebezpieczne lub zanieczyszczające towary i opuszczającego port Państwa Członkowskiego, ma obowiązek, najpóźniej w momencie wyjścia z portu, zgłosić informacje zawarte w załączniku I pkt 3, właściwej władzy wyznaczonej przez Państwo Członkowskie.

2. Operator, agent lub kapitan statku, bez względu na jego wielkość, przewożącego niebezpieczne lub zanieczyszczające towary, płynący z portu znajdującego się poza Wspólnotą i kierującego się do portu w jednym z Państw Członkowskich lub na kotwicowisko znajdujące się na wodach terytorialnych jednego z Państw Członkowskich, najpóźniej w chwili opuszczania portu załadunku lub — jeżeli ta informacja nie jest znana w momencie wyjścia z portu załadunku — w chwili gdy tylko będzie mu znany port docelowy lub kotwicowisko, do którego się kieruje, zobowiązany jest zgłosić informacje zawarte w załączniku I pkt 3, właściwej władzy wyznaczonej przez Państwo Członkowskie, w którym znajduje się pierwszy port docelowy lub kotwicowisko.

3. Państwa Członkowskie mogą wprowadzić procedury upoważniające operatora, agenta lub kapitana statku, określonych w ust. 1 i 2, do zgłaszania informacji wymienionych w załączniku I pkt 3 władzom portowym portu, z którego wypływa statek lub, odpowiednio, portu docelowego we Wspólnocie.

Wprowadzona procedura musi zapewniać, aby właściwy organ miał dostęp do informacji wymienionych w załączniku I pkt 3 w każdej chwili, kiedy zajdzie taka potrzeba. Ze swojej strony, administracja zainteresowanego portu przechowuje informacje wymienione w załączniku I pkt 3 przez okres tak długi, jak długo mogą się one okazać przydatne, w razie wydarzenia się wypadku morskiego lub kolizji. Władze portowe zapewniają niezbędne środki w celu dostarczenia tych informacji niezwłocznie, w formie elektronicznej, właściwej władzy, przez całą dobę, na każde żądanie.

▼B

4. Operator, agent lub kapitan statku mają obowiązek przekazania informacji o ładunku wymienionych w załączniku I pkt 3 do władz portowych lub właściwej władzy.

We wszelkich wypadkach, gdy jest to możliwe, informacje przekazuje się w formie elektronicznej. Prowadząc wymianę wiadomości w formie elektronicznej, stosuje się składnię i procedury określone w załączniku III.

Artykuł 14

Skomputeryzowana wymiana danych między Państwami Członkowskimi

Państwa Członkowskie współpracują w celu zapewnienia połączeń i współdziałania używanych krajowych systemów do zarządzania informacjami wymienionymi w załączniku I.

Systemy łączności utworzone zgodnie z wykonaniem akapitu pierwszego muszą posiadać następujące cechy:

a) wymiana danych musi odbywać się w formie elektronicznej oraz musi umożliwiać otrzymywanie i przetwarzanie wiadomości zgłaszanych zgodnie z art. 13;

b) system musi umożliwiać przekazywanie informacji przez dwadzieścia cztery godziny na dobę;

▼M1

c) na wniosek, przy wykorzystaniu SafeSeaNet oraz jeżeli jest to konieczne ze względów bezpieczeństwa morskiego lub ochrony środowiska morskiego, państwa członkowskie mają możliwość niezwłocznego wysyłania informacji o statku oraz o niebezpiecznych lub zanieczyszczających towarach na pokładzie do właściwych krajowych i lokalnych władz innego państwa członkowskiego.

Artykuł 15

Wyłączenia

1. Państwa członkowskie mogą wyłączać przewozy wykonywane regularnie między portami znajdującymi się na ich terytorium z wymogów art. 4 i 13, z zastrzeżeniem spełnienia następujących warunków:

a) przedsiębiorstwo wykonujące te regularne przewozy prowadzi i stale uaktualnia wykaz statków, których to dotyczy, oraz przekazuje ten wykaz właściwej władzy;

b) dla każdej odbywanej podróży informacje wymienione odpowiednio w części 1 lub 3 załącznika I udostępnia się na żądanie właściwej władzy. Przedsiębiorstwo ustanawia wewnętrzny system zapewniający całodobowe przekazywanie takich informacji w formie elektronicznej, niezwłocznie po wystąpieniu właściwej władzy z żądaniem, zgodnie z, odpowiednio, art. 4 ust. 1 lub art. 13 ust. 4;

c) port przeznaczenia lub właściwa władza są powiadamiane, zgodnie z, odpowiednio, art. 4 lub art. 13, o wszelkiej rozbieżności w stosunku do planowanej godziny przybycia do portu przeznaczenia lub do stacji pilotowej równej lub przekraczającej trzy godziny;

d) wyłączenia przyznawane są wyłącznie poszczególnym statkom w odniesieniu do specyficznych przewozów.

▼M1

Dla celów akapitu pierwszego przewozy nie są uważane za regularne przewozy, chyba że zamierza się je wykonywać przez okres nie krótszy niż jeden miesiąc;

Wyłączenia z wymogów art. 4 i 13 ograniczone są do podróży, których przewidywany czas trwania nie przekracza 12 godzin.

2. W przypadku gdy regularne przewozy międzynarodowe wykonywane są między dwoma lub więcej państwami, z których przynajmniej jedno jest państwem członkowskim, każde z zainteresowanych państw członkowskich może zwrócić się do innych państw członkowskich o przyznanie wyłączenia dla takich przewozów. Wszystkie zainteresowane państwa członkowskie, w tym również zainteresowane państwa nadbrzeżne, współpracują w przyznawaniu wyłączeń takim przewozom, zgodnie z warunkami określonymi w ust. 1.

3. Państwa członkowskie okresowo sprawdzają, czy warunki określone w ust. 1 i 2 są spełnione. W przypadku gdy przynajmniej jeden z tych warunków nie jest spełniany, państwa członkowskie niezwłocznie cofają przywilej wyłączenia przyznany zainteresowanemu przedsiębiorstwu.

4. Państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz przedsiębiorstw, którym przyznano wyłączenia na mocy niniejszego artykułu, a także każdą aktualizację tego wykazu.

▼B

TYTUŁ III

MONITOROWANIE NIEBEZPIECZNYCH STATKÓW I INTERWENCJE W PRZYPADKACH WYPADKÓW I KOLIZJI MORSKICH

Artykuł 16

Przekazywanie informacji dotyczących niektórych statków

1. Statki spełniające określone poniżej kryteria uważa się za statki stanowiące potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska:

a) statki, które w czasie swojej podróży:
   — uległy wypadkowi lub kolizji na morzu określonym w art. 17,
   — nie wywiązały się z obowiązków zgłaszania lub powiadamiania, nałożonych przez niniejszą dyrektywę,
   — nie wywiązały się z obowiązku dostosowania się do systemów wyznaczania dróg morskich i SRS administrowanych przez Państwo Członkowskie;

b) statki, w odniesieniu do których istnieją dowody lub uzasadnione podejrzenia o dokonywaniu umyślnych zrzutów oleju lub łamaniu innych przepisów Konwencji MARPOL na wodach podlegających właściwości Państwa Członkowskiego;

c) statki, którym odmówiono dostępu do portów Państwa Członkowskiego lub które były podmiotem zgłoszeń lub powiadomień sporządzonych przez Państwo Członkowskie zgodnie z załącznikiem I pkt 1 do dyrektywy Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu) ([1]);

([1]) Dz.U. L 157 z 7.7.1995, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2001/106/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 19 z 22.1.2002, str. 17).

▼M1

d) statki, które nie dopełniły zgłoszenia lub które nie posiadają zaświadczenia o ubezpieczeniu lub gwarancji finansowych na mocy jakiegokolwiek wspólnotowego aktu prawnego i zasad międzynarodowych;

e) statki, które zostały zgłoszone przez pilotów lub władze portowe jako statki, ujawniające nieprawidłowości mogące zmniejszyć bezpieczeństwo ich żeglugi lub powodować zagrożenie dla środowiska.

▼B

2. Stacje nadbrzeżne posiadające istotne informacje na temat statków określonych w ust. 1, przekazują te informacje zainteresowanym stacjom nadbrzeżnym w innych Państwach Członkowskich, ulokowanym wzdłuż planowanej trasy takiego statku.

3. Państwa Członkowskie zapewniają, aby informacje przekazane im zgodnie z ust. 2 były przekazywane właściwym władzom portowym i/lub każdej innej władzy wyznaczonej przez Państwo Członkowskie. W granicach możliwości posiadanego personelu, Państwa Członkowskie dokonują wszelkich uznanych za właściwe inspekcji lub badań w swoich portach, zarówno ze swojej własnej inicjatywy, jak również na żądanie innego Państwa Członkowskiego, bez uszczerbku dla jakichkolwiek obowiązków kontroli państwa portu. Powiadamiają one wszystkie pozostałe zainteresowane Państwa Członkowskie o wynikach podjętych działań.

Artykuł 17

Zgłaszanie wypadków i kolizji na morzu

1. Bez uszczerbku dla prawa międzynarodowego oraz w celu zapobiegania oraz złagodzenia znacznego zagrożenia dla bezpieczeństwo na morzu, bezpieczeństwa ludzi i środowiska, Państwa Członkowskie monitorują oraz zapewniają właściwe środki w celu zapewnienia, że kapitan statku płynącego w rejonach poszukiwań i ratownictwa lub po obszarach wyłącznych stref ekonomicznych lub posiadających równorzędny status, niezwłocznie informuje stację nadbrzeżną odpowiedzialną za daną strefę geograficzną, o:

a) każdej kolizji lub wypadku mającym wpływ na bezpieczeństwo statku, takim jak zderzenie, wpłynięcie na mieliznę, uszkodzenie, defekt, niesprawność, przeciek oraz przemieszczenie się ładunku, jak również o każdym uszkodzeniu kadłuba lub konstrukcji;

b) każdej kolizji lub wypadku zmniejszającym bezpieczeństwo żeglugi, takim jak uszkodzenia mogące ograniczać zdolność manewrową statku lub jego zdolność do żeglugi, jak również o każdym uszkodzeniu wpływającym na system napędowy lub stery, generatory prądotwórcze, wyposażenie nawigacyjne oraz systemy łączności;

c) każdej sytuacji mogącej doprowadzić do zanieczyszczenia wód lub wybrzeża Państwa Członkowskiego, takiej jak zrzut lub zagrożenie zrzutem do morza produktów zanieczyszczających;

d) wszelkich zauważonych plamach zanieczyszczających materiałów oraz pojemnikach lub opakowaniach dryfujących po morzu.

▼B

2. Zgłoszenie zawierające informacje przesłane zgodnie z ust. 1 zawiera co najmniej określenie statku, jego pozycję, port, z którego wypłynął, port docelowy, adres, pod jakim można uzyskać informacje na temat niebezpiecznych i zanieczyszczających ładunków przewożonych na pokładzie, liczbę ludzi na pokładzie, szczegółowy opis wypadku oraz wszelkie inne istotne informacje określone w rezolucji A.851(20) IMO.

Artykuł 18

Działania w przypadku wyjątkowo złej pogody

1. W sytuacjach, w których właściwe władze wyznaczone przez Państwa Członkowskie uznają, w wypadku wyjątkowo złej pogody i stanu morza, że istnieje poważne zagrożenie zanieczyszczenia obszarów żeglugi morskiej lub strefy przybrzeżnej innych państw lub że istnieje zagrożenie bezpieczeństwa życia ludzkiego:

a) powinny, w miarę możliwości, przekazać kapitanowi statku znajdującego się w rejonie danego portu i zamierzającego wejść do portu lub opuścić ten port wyczerpującą informację o stanie morza i warunkach pogodowych oraz, w sytuacjach gdy ma to istotne znaczenie i gdy jest to możliwe, o niebezpieczeństwie, jakie może zagrażać jego statkowi, ładunkowi, załodze i pasażerom;

b) mają prawo podjąć, bez uszczerbku dla obowiązku pomocy statkom w niebezpieczeństwie i zgodnie z art. 20, wszelkie inne właściwe środki, które mogą obejmować zalecenia lub zakazy, albo dla określonego statku, albo ogólne dla statków, do wchodzenia lub opuszczania portu na zagrożonych obszarach, aż do czasu kiedy zostanie ustalone, że nie ma już zagrożenia dla życia ludzkiego i/lub środowiska naturalnego;

c) podejmują właściwe środki w celu ograniczenia, w możliwie największym stopniu, lub jeżeli jest to konieczne, nawet zakazania pobierania przez statki paliwa na swoich wodach terytorialnych.

2. Kapitan powiadamia przedsiębiorstwo o właściwych środkach lub zaleceniach wymienionych w ust. 1. Nie zwalnia to jednak kapitana z obowiązku podjęcia decyzji opartej na swojej własnej profesjonalnej ocenie, zgodnie z Konwencją SOLAS. W sytuacji, gdy kapitan statku podejmuje decyzję niezgodną z działaniami opisanymi w ust. 1, powiadamia właściwe władze o powodach swojej decyzji.

3. Właściwe środki lub zalecenie określone w ust. 1 opierają się na prognozie stanu morza i pogody, dostarczonej przez wykwalifikowane służby meteorologiczne, uznane przez Państwo Członkowskie.

▼M1

Artykuł 18a

Działania podejmowane w przypadku zagrożenia spowodowanego obecnością lodu

1. W sytuacjach, w których właściwe władze uznają, biorąc pod uwagę sytuację lodową, że istnieje poważne zagrożenie bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu lub zagrożenie dla ochrony ich obszarów żeglugi lub stref przybrzeżnych, lub obszarów żeglugi lub stref przybrzeżnych innych państw:

a) przekazują kapitanowi statku znajdującego się na obszarze ich właściwości lub zamierzającego wejść do jednego z ich portów lub

▼M1

z niego wyjść odpowiednie informacje o sytuacji lodowej, zalecanych trasach i działaniach lodołamaczy na obszarze ich właściwości;

b) mogą żądać, bez uszczerbku dla obowiązku udzielenia pomocy statkom potrzebującym pomocy oraz dla innych obowiązków wynikających z odpowiednich zasad międzynarodowych, aby statki znajdujące się w danym obszarze i zamierzające wejść do portu lub terminalu lub z nich wyjść albo opuścić kotwicowisko, udokumentowały, że spełniają wymogi dotyczące wytrzymałości i mocy odpowiadające sytuacji lodowej w danym obszarze.

2. Środki podejmowane zgodnie z ust. 1 opierają się, w odniesieniu do danych dotyczących sytuacji lodowej, na prognozach pogody i sytuacji lodowej dostarczonych przez wykwalifikowane służby meteorologiczne uznane przez państwo członkowskie.

▼B

Artykuł 19

Środki odnoszące się do wypadków lub kolizji na morzu

1. W przypadku wypadku lub kolizji na morzu określonych w art. 17, Państwa Członkowskie podejmują w sytuacjach, w których jest to konieczne, wszelkie właściwe środki zgodnie z prawem międzynarodowym, w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, bezpieczeństwa osób oraz ochrony środowiska morskiego i wybrzeża.

Załącznik IV ustala otwarty wykaz środków pozostających w dyspozycji Państwa Członkowskiego na mocy niniejszego artykułu.

2. Operator, kapitan statku i właściciel towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających przewożonych na statku, zgodnie z prawem krajowym i międzynarodowym ma obowiązek w pełni współpracować z właściwymi władzami krajowymi, na ich żądanie, w celu zminimalizowania skutków wypadku lub kolizji na morzu.

▼M1

W tym celu przekazują oni na żądanie właściwym władzom krajowym informacje, o których mowa w art. 12.

▼B

3. Kapitan statku, do którego stosują się przepisy Kodeksu ISM, zgodnie z tym Kodeksem, powiadamia przedsiębiorstwo o każdym wypadku lub kolizji, wymienionych w art. 17 ust. 1, które wydarzyły się na morzu. Natychmiast po uzyskaniu informacji o takim zdarzeniu przedsiębiorstwo ma obowiązek skontaktować się z właściwą stacją nadbrzeżną i, jeżeli jest to konieczne, pozostać do jej dyspozycji.

▼M1

4. Zgodnie ze swoim prawem krajowym państwa członkowskie uwzględniają odnośne postanowienia wytycznych IMO w sprawie sprawiedliwego traktowania marynarzy w razie wypadków morskich na wodach podlegających ich jurysdykcji.

▼M1

Artykuł 20

Właściwe władze w zakresie przyjmowania statków potrzebujących pomocy

1. Państwa członkowskie wyznaczają co najmniej jedną właściwą władzę, dysponującą wymaganą wiedzą fachową i uprawnieniami do samodzielnego podejmowania decyzji w odniesieniu do przyjmowania statków potrzebujących pomocy.

2. Władza lub władze, o których mowa w ust. 1, mogą w razie potrzeby oraz w szczególności w wypadku zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska podjąć wszelkie środki umieszczone w wykazie określonym w załączniku IV, który nie jest wyczerpujący.

3. Władza lub władze, o których mowa w ust. 1, spotykają się regularnie w celu wymiany wiedzy fachowej oraz udoskonalania środków podjętych zgodnie z niniejszym artykułem. Mogą one spotykać się w każdym czasie z uwagi na szczególne okoliczności.

Artykuł 20a

Plany przyjmowania statków potrzebujących pomocy

1. Państwa członkowskie opracowują plany przyjmowania statków w celu reagowania na zagrożenia wywołane przez statki potrzebujące pomocy na wodach podlegających ich jurysdykcji, w tym, w stosownych przypadkach, na zagrożenia dla życia ludzkiego i środowiska. Władza lub władze, o których mowa w art. 20 ust. 1, uczestniczą w opracowywaniu i wykonywaniu tych planów.

2. Plany, o których mowa w ust. 1, są opracowywane po konsultacji z zainteresowanymi stronami na podstawie rezolucji IMO nr A.949(23) i A.950(23), i zawierają co najmniej:

a) dane władzy lub władz odpowiedzialnych za przyjmowanie i reagowanie w przypadku zgłoszeń alarmowych;

b) dane władzy właściwej do dokonania oceny sytuacji i podjęcia decyzji o udzieleniu lub odmowie przyjęcia statku potrzebującego pomocy;

c) informacje na temat linii brzegowej państw członkowskich i wszystkie elementy ułatwiające uprzednią ocenę oraz szybkie podjęcie decyzji dotyczącej miejsca schronienia statku potrzebującego pomocy, wraz z opisem czynników środowiskowych, gospodarczych i społecznych oraz warunków naturalnych;

d) procedury oceny dotyczące udzielenia lub odmowy przyjęcia statku potrzebującego pomocy w miejscu schronienia;

e) stosowne zasoby i urządzenia służące do udzielania pomocy, ratowania i zapobiegania zanieczyszczeniom;

f) procedury dotyczące międzynarodowych mechanizmów koordynacji i podejmowania decyzji;

g) procedury dotyczące gwarancji finansowych i odpowiedzialności ustanowione w odniesieniu do statków przyjmowanych w miejscu schronienia.

3. Państwa członkowskie publikują nazwę i adres kontaktowy władzy lub władz, o których mowa w art. 20 ust. 1, jak również władz wyznaczonych do przyjmowania i reagowania w przypadku zgłoszeń alarmowych.

▼M1

Państwa członkowskie przekazują sąsiednim państwom członkowskim, na ich żądanie, stosowne informacje dotyczące takich planów.

W ramach wdrażania procedur przewidzianych w planach przyjmowania statków potrzebujących pomocy, państwa członkowskie zapewniają, aby stosowne informacje były udostępniane stronom uczestniczącym w operacjach.

Na życzenie państw członkowskich, otrzymujący informacje zgodnie z akapitem drugim i trzecim są zobowiązani do zachowania poufności.

4. Państwa członkowskie informują Komisję do dnia 30 listopada 2010 o środkach przyjętych w ramach stosowania niniejszego artykułu.

Artykuł 20b

Decyzja w sprawie przyjęcia statku

Władza lub władze, o których mowa w art. 20 ust. 1, podejmują decyzję w sprawie przyjęcia statku w miejscu schronienia po dokonaniu uprzedniej oceny sytuacji w oparciu o plan, o którym mowa w art. 20a. Władza lub władze zapewniają, że statki są przyjmowane w miejscu schronienia, jeżeli uznają one że udzielenie schronienia jest najlepszym rozwiązaniem dla celów ochrony życia ludzkiego lub środowiska.

Artykuł 20c

Bezpieczeństwo finansowe i odszkodowanie

1. Brak certyfikatu ubezpieczeniowego w rozumieniu art. 6 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia właścicieli statków z tytułu roszczeń za szkody spowodowane na morzu [1] nie zwalnia państwa członkowskiego z oceny wstępnej oraz podjęcia decyzji, o której mowa w art. 20b, oraz nie jest uważany za powód sam w sobie wystarczający dla odmowy przez państwo członkowskie przyjęcia statku w miejscu schronienia.

2. Bez uszczerbku dla ust. 1, przyjmując zagrożony statek w miejscu schronienia, państwo członkowskie może wymagać od operatora, agenta lub kapitana statku przedstawienia certyfikatu ubezpieczenia w rozumieniu art. 6 dyrektywy 2009/20/WE. Wymaganie certyfikatu nie prowadzi do opóźnienia w przyjęciu statku potrzebującego pomocy.

Artykuł 20d

Badanie przez Komisję

Komisja bada istniejące w państwach członkowskich mechanizmy wypłaty odszkodowania za szkody poniesione przez port lub inny podmiot w wyniku decyzji podjętej zgodnie z art. 20 ust. 1. Na podstawie tego badania Komisja przedstawia opcje różnych polityk i dokonuje jej oceny. Komisja do dnia 31 grudnia 2011 r. składa sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie w sprawie wyników badania.

[1] Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 128.

▼B

Artykuł 21

Powiadomienia zainteresowanych stron

1. W sytuacji gdy jest to konieczne, właściwa stacja nadbrzeżna zainteresowanego Państwa Członkowskiego rozpowszechnia na określonym obszarze informacje o każdej kolizji lub wypadku zgłoszonym na mocy art. 17 ust. 1 oraz informacje w odniesieniu do każdego statku, który powoduje zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, zarówno dla bezpieczeństwa ludzi, jak i środowiska.

2. Właściwe władze, posiadające informacje zgłoszone zgodnie z art. 13 i 17, dokonują odpowiednich uzgodnień, w celu zapewnienie przekazania tych informacji w każdej chwili, na żądanie, w celu zapewnienia bezpieczeństwa przez właściwe władze innego Państwa Członkowskiego.

3. Każde Państwo Członkowskie, którego właściwe władze zostały powiadomione na mocy niniejszej dyrektywy, lub w jakikolwiek inny sposób, o faktach, które dla innego Państwa Członkowskiego powodują lub zwiększają ryzyko zagrożenia wobec określonych obszarów żeglugi i stref przybrzeżnych, podejmuje właściwe środki, aby powiadomić o tym fakcie każde zainteresowane Państwo Członkowskie, natychmiast gdy tylko będzie to możliwe, oraz udziela konsultacji w sprawie podjętych działań. W miarę potrzeb Państwa Członkowskie współpracują w celu gromadzenia informacji i prowadzenia uzgodnień dotyczących wspólnego działania.

Każde Państwo Członkowskie dokonuje niezbędnych przygotowań, aby w pełni wykorzystywać zgłoszenia, do których przekazywania statku są zobowiązane na podstawie art. 17.

TYTUŁ IV

ŚRODKI TOWARZYSZĄCE

Artykuł 22

Wyznaczenie i opublikowanie wykazu właściwych władz

1. Każde Państwo Członkowskie wyznacza właściwe władze, władze portowe i stacje nadbrzeżne, do których muszą być wysyłane zgłoszenia wymagane niniejszą dyrektywą.

2. Każde Państwo Członkowskie zapewnia, aby flota handlowa była właściwie powiadamiana i aby informacje były regularnie uaktualniane, szczególnie przez publikacje morskie, dotyczące władz i stacji wyznaczonych w zastosowaniu ust. 1, w tym, w miarę potrzeby, w odniesieniu do obszarów geograficznych, za które są one odpowiedzialne oraz o procedurach ustanowionych w celu przekazywania informacji wymaganych przez niniejszą dyrektywę.

3. Państwa Członkowskie przekazują Komisji wykaz władz i stacji wyznaczonych w zastosowaniu ust. 1, jak również wszelkie jej uaktualnienia.

▼M1

Artykuł 22a

SafeSeaNet

1. Państwa członkowskie ustanawiają systemy zarządzania informacjami morskimi na szczeblu krajowym lub lokalnym w celu przetwarzania informacji, o których mowa w niniejszej dyrektywie.

▼M1

2. Systemy utworzone zgodnie z ust. 1 umożliwiają operacyjne wykorzystywanie zebranych informacji i spełniają, w szczególności, warunki określone w art. 14.

3. W celu zagwarantowania skutecznej wymiany informacji, o których mowa w niniejszej dyrektywie, państwa członkowskie zapewniają, aby krajowe lub lokalne systemy utworzone w celu gromadzenia, przetwarzania i przechowywania informacji mogły być wzajemnie połączone z SafeSeaNet. Komisja zapewnia działanie SafeSeaNet przez całą dobę. Opis i zasady SafeSeaNet ustanowione są w załączniku III.

4. Bez uszczerbku dla ust. 3, działając w ramach porozumień wewnątrzwspólnotowych lub w ramach transgranicznych projektów międzyregionalnych lub transnarodowych w ramach Wspólnoty, państwa członkowskie zapewniają, aby systemy informacji lub sieci informacyjne funkcjonowały zgodnie z wymogami niniejszej dyrektywy oraz były kompatybilne i połączone z SafeSeaNet.

▼B

Artykuł 23

Współpraca między Państwami Członkowskimi a Komisją

Państwa Członkowskie i Komisja współpracują w celu osiągnięcia następujących celów:

a) zapewnienie optymalnego wykorzystania informacji uzyskiwanych na mocy niniejszej dyrektywy, w szczególności przez rozwijanie odpowiednich połączeń telematycznych między stacjami nadmorskimi i władzami portowymi w celu wymiany danych odnoszących się do ruchu statków, ich szacunkowym czasie przybycia do portu i o przewożonym ładunku;

b) rozwijanie i poprawa efektywności połączeń telematycznych między stacjami nadmorskimi Państw Członkowskich, w celu otrzymywania dokładnych informacji o ruchu statków, poprawy monitorowania przepływu statków i uzgadniania oraz, w sytuacjach, w których jest to możliwe, optymalizowania zgłoszeń wymaganych od statków w drodze;

▼M1

c) rozszerzanie zasięgu wspólnotowego systemu monitorowania i informacji o ruchu statków lub jego uaktualnianie w celu ulepszenia rozpoznawania i monitorowania statków, z uwzględnieniem postępów dokonanych w dziedzinie technologii informatycznych i komunikacyjnych. W tym celu państwa członkowskie i Komisja podejmują wspólne działanie dla ustanowienia, w niezbędnych przypadkach, obowiązkowych systemów zgłaszania, obowiązkowych morskich służb ruchu oraz odpowiednich systemów tras przepływu statków w celu przedłożenia ich IMO do zatwierdzenia. Współpracują również, w ramach właściwych organizacji regionalnych lub międzynarodowych, nad rozwojem systemów identyfikacji i śledzenia dalekiego zasięgu;

▼B

d) opracowanie, jeżeli jest to właściwe, wspólnych planów zapewnienia schronienia statkom w niebezpieczeństwie;

▼M1

e) zapewnienie połączeń i współdziałania krajowych systemów stosowanych do zarządzania informacjami, o których mowa w załączniku I, oraz rozwijanie i uaktualnianie systemu SafeSeaNet.

▼M1

Artykuł 23a

Przetwarzanie informacji dotyczących bezpieczeństwa morskiego i zarządzanie nimi

1. W zależności od potrzeb Komisja zapewnia przetwarzanie, wykorzystywanie i rozpowszechnianie wśród wyznaczonych przez państwa członkowskie władz informacji gromadzonych na mocy niniejszej dyrektywy.

2. W odpowiednich przypadkach Komisja przyczynia się do rozwoju i funkcjonowania systemów gromadzenia i rozpowszechniania danych dotyczących bezpieczeństwa morskiego, w szczególności za pośrednictwem systemu „Equasis" lub innego równoważnego systemu o charakterze publicznym.

Artykuł 24

Poufność informacji

1. Państwa członkowskie, zgodnie z przepisami wspólnotowymi lub krajowymi, podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia poufności informacji przekazywanych im zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz używają tych informacji jedynie zgodnie z niniejszą dyrektywą.

2. Komisja bada ewentualne problemy dotyczące bezpieczeństwa sieci i informacji oraz proponuje stosowne zmiany do załącznika III w celu poprawy bezpieczeństwa sieci.

▼B

Artykuł 25

Monitorowanie wykonania niniejszej dyrektywy i sankcje

1. Państwa Członkowskie regularnie dokonują inspekcji i wszelkich innych czynności wymaganych w celu sprawdzenia funkcjonowania usytuowanych na nabrzeżu systemów telematycznych utworzonych w celu spełnienia wymogów niniejszej dyrektywy, w szczególności, czy spełniają one wymagania w odniesieniu do zdolności do niezwłocznego wysyłania, przez dwadzieścia cztery godziny na dobę, informacji zgłaszanych zgodnie z art. 13 i 15.

2. Państwa Członkowskie ustanawiają sankcje za łamanie przepisów krajowych, przyjętych na mocy niniejszej dyrektywy i podejmują wszelkie niezbędne środki, aby zapewnić, że sankcje te są stosowane. Ustanowione w ten sposób sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne oraz odstraszające.

3. Państwa Członkowskie niezwłocznie powiadamiają państwo bandery i każde inne zainteresowane państwo o działaniach podjętych wobec statków niepływających pod ich banderą na podstawie art. 16 i 19 oraz ust. 2 niniejszego artykułu.

4. W przypadku gdy Państwo Członkowskie stwierdza, przy okazji kolizji lub wypadku na morzu wymienionych w art. 19, że przedsiębiorstwo nie było w stanie nawiązać i utrzymać łączności ze statkiem lub z właściwą stacją nadmorską, przekazuje odpowiednią informację do państwa, które wydało dokument zgodności ISM oraz odpowiedni certyfikat zarządzania bezpieczeństwem lub w imieniu którego dokumenty te zostały wydane.

▼B

Jeżeli zaniedbania okazują się poważne i wskazują na znaczne nieprawidłowości w zakresie funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa mającego siedzibę w Państwie Członkowskim, Państwo Członkowskie, które wydało dokument zgodności lub certyfikat zarządzania bezpieczeństwem danemu statkowi, niezwłocznie podejmuje niezbędne środki wobec danego przedsiębiorstwa, mające na celu wycofanie wydanego dokumentu zgodności i odpowiedniego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem.

Artykuł 26

Ocena

1. Państwa Członkowskie muszą przedstawić Komisji, do dnia 5 lutego 2007 r., sprawozdanie dotyczące postępów w wykonywaniu niniejszej dyrektywy oraz, w szczególności, przepisów art. 9, 10, 18, 20, 22, 23 i 25. Państwa Członkowskie muszą przedstawić Komisji, do dnia 31 grudnia 2009 r., sprawozdanie dotyczące pełnego wykonania niniejszej dyrektywy.

2. W sześć miesięcy później, na podstawie sprawozdań określonych w ust. 1, Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wykonania niniejszej dyrektywy. W swoich sprawozdaniach Komisja stwierdza, czy i w jakim zakresie przepisy niniejszej dyrektywy wykonane przez Państwa Członkowskie, wpływają na wzrost bezpieczeństwa i skuteczności transportu morskiego i zapobiegają zanieczyszczaniu środowiska przez statki.

3. Komisja zbada potrzebę i możliwości zapewnienia środków na poziomie wspólnotowym przeznaczonych na umożliwienie zwrotu lub rekompensaty kosztów i strat, jakie pociągnęło za sobą stworzenie schronienia dla statków w niebezpieczeństwie, w tym spełnienie wymagań w odniesieniu do ubezpieczenia i innych zabezpieczeń finansowych.

Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i do Radzie sprawozdanie dotyczące wyników tego badania do dnia 5 lutego 2007 r.

PRZEPISY KOŃCOWE

▼M5

Artykuł 27

Zmiany

1. W ramach zakresu stosowania niniejszej dyrektywy określonego w art. 2 Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 27a, aktów delegowanych zmieniających odniesienia do aktów unijnych i aktów IMO, które to odniesienia są zawarte w niniejszej dyrektywie, oraz zmieniających definicje zawarte w art. 3 i załączniki w celu dostosowania ich do przepisów unijnych lub przepisów prawa międzynarodowego, które zostały przyjęte lub zmienione lub które weszły w życie.

2. W ramach zakresu stosowania niniejszej dyrektywy określonego w art. 2 Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 27a, aktów delegowanych zmieniających załączniki I, III i IV w świetle postępu technicznego oraz doświadczeń zdobytych w ramach wykonywania niniejszej dyrektywy.

▼M5

Artykuł 27a

Wykonywanie przekazanych uprawnień

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

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 27, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 26 lipca 2019 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 27, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa ([1]).

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

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 27 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

▼B

Artykuł 29

1. Państwa Członkowskie przyjmują przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 5 lutego 2004 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji przepisy prawa krajowego przyjęte w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

([1]) Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

▼B

Artykuł 30

Dyrektywa Rady 93/75/EWG traci moc z dniem 5 lutego 2004 r.

Artykuł 31

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 32

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK I

WYKAZ ZGŁASZANYCH INFORMACJI

1. **Informacje, które mają być zgłoszone zgodnie z art. 4 — Informacje ogólne:**

   a) rozpoznanie statku (nazwa, sygnał rozpoznawczy, numer identyfikacyjny IMO lub numer MMSI);

   b) port docelowy;

   c) przewidywany czas przybycia do portu docelowego lub stanowiska pilota, zgodnie z wymaganiami właściwego organu, i szacunkowy czas wyjścia z tego portu;

   d) łączna liczba osób na pokładzie.

2. **Informacje, które mają być zgłoszone zgodnie z art. 12 — Informacje o ładunku:**

   a) właściwe nazwy techniczne towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających, numery Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ), jeżeli istnieją, klasa niebezpieczeństwa IMO zgodnie z Kodeksami IMDG, IBC i IGC oraz, gdzie stosowne, klasa statku wymagana dla ładunków INF zgodnie z prawidłem VII/14.2, ilość takich towarów oraz, jeżeli są one przewożone w jednostkach transportujących towar innych niż zbiorniki, numer identyfikacyjny tej jednostki;

   b) adres, pod jakim można uzyskać szczegółowe informacje o ładunku.

3. **Informacje, które mają być zgłoszone zgodnie z art. 13:**

   A. Informacje ogólne:

      a) rozpoznanie statku (nazwa, sygnał rozpoznawczy, numer identyfikacyjny IMO lub numer MMSI);

      b) port docelowy;

      c) w przypadku statków opuszczających port Państwa Członkowskiego: przewidywany czas wyjścia z portu lub stanowiska pilota, zgodnie z wymaganiami właściwej władzy, i przewidywany czas przybycia do portu docelowego;

      d) w przypadku statków przybywających z portów leżących poza Wspólnotą i udających się do portu w Państwie Członkowskim: przewidywany czas przybycia do portu docelowego lub stanowiska pilota, zgodnie z wymaganiami właściwej władzy;

      e) łączna liczba osób na pokładzie.

   B. Informacje o ładunku:

      a) właściwe nazwy techniczne towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających, numery Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ), jeżeli istnieją, klasa niebezpieczeństwa IMO zgodnie z Kodeksami IMDG, IBC i IGC oraz, gdzie stosowne, klasę statku zgodnie z Kodeksem INF, ilość takich towarów i ich umiejscowienie na pokładzie oraz, jeżeli są one przewożone w jednostkach transportujących towar innych niż zbiorniki, numer identyfikacyjny tej jednostki;

      b) potwierdzenie, że na pokładzie znajduje się spis, deklaracja ładunkowa lub właściwy plan załadunku, zawierający szczegóły dotyczące przewożonych towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających oraz ich rozmieszczenia na statku;

      c) adres, pod jakim można uzyskać szczegółowe informacje o ładunku.

▼B

4. **Informacje określone w art. 5:**

— A. rozpoznanie statku (nazwa, sygnał rozpoznawczy, numer identyfikacyjny IMO lub numer MMSI),

— B. data i godzina,

— C lub D. pozycja statku: szerokość geograficzna i długość geograficzna oraz odległość w milach morskich mierzona od jednoznacznie określonego punktu na lądzie,

— E. kurs,

— F. prędkość,

— I. port przeznaczenia i przewidywany czas przybycia,

— P. ładunek i jeżeli na pokładzie znajdują się towary niebezpieczne, ich ilość i klasa IMO,

— T. adres do przekazania informacji o ładunku,

— W. łączna liczba osób na pokładzie,

▼M1

— X. informacje różne:

— właściwości i szacunkowa ilość paliwa w zbiornikach dla statków o nośności powyżej 1 000 ton brutto,

— status nawigacyjny.

▼B

5. Kapitan statku musi niezwłocznie powiadomić właściwe władze lub zainteresowane władze portowe o wszelkich zmianach w informacjach zgłoszonych wcześniej na mocy niniejszego załącznika.

▼M3

ZAŁĄCZNIK II

Wymogi mające zastosowanie do wyposażenia pokładowego

I. STATKI RYBACKIE

Statki rybackie o długości całkowitej przekraczającej 15 metrów zostają wyposażone w system automatycznej identyfikacji (AIS) zgodnie z art. 6a według następującego harmonogramu:

— statki rybackie o długości całkowitej wynoszącej 24 metry lub więcej, ale mniejszej niż 45 metrów: najpóźniej do dnia 31 maja 2012 r.,

— statki rybackie o długości całkowitej wynoszącej 18 metrów lub więcej, ale mniejszej niż 24 metry: najpóźniej do dnia 31 maja 2013 r.,

— statki rybackie o długości całkowitej przekraczającej 15 metrów, ale mniejszej niż 18 metrów: najpóźniej do dnia 31 maja 2014 r.

— Do nowo wybudowanych statków rybackich o długości całkowitej przekraczającej 15 metrów wymóg posiadania przedmiotowego systemu ustanowiony w art. 6a stosuje się od dnia 30 listopada 2010 r.

II. STATKI UPRAWIAJĄCE ŻEGLUGĘ MIĘDZYNARODOWĄ

Statki pasażerskie, niezależnie od ich wielkości, oraz wszystkie statki inne niż statki pasażerskie o pojemności brutto 300 i powyżej uprawiające żeglugę międzynarodową, które zawijają do portu państwa członkowskiego, zostają wyposażone w system automatycznej identyfikacji (AIS) zgodnie z normami techniczno-eksploatacyjnymi ustanowionymi w rozdziale V konwencji SOLAS. Statki pasażerskie, niezależnie od ich wielkości, oraz wszystkie statki inne niż statki pasażerskie o pojemności brutto 3 000 i powyżej uprawiające żeglugę międzynarodową, które zawijają do portu państwa członkowskiego, zostają wyposażone w system rejestrowania przebiegu podróży (VDR) zgodnie z normami techniczno-eksploatacyjnymi ustanowionymi w rozdziale V konwencji SOLAS. W przypadku statków towarowych zbudowanych przed dniem 1 lipca 2002 r. dopuszcza się użycie uproszczonego systemu rejestrowania przebiegu podróży (S-VDR), który spełnia normy techniczno-eksploatacyjne opracowane zgodnie z rozdziałem V konwencji SOLAS.

III. STATKI UPRAWIAJĄCE ŻEGLUGĘ KRAJOWĄ

1. **Systemy automatycznej identyfikacji (AIS)**

Statki pasażerskie, niezależnie od ich wielkości, oraz wszystkie inne statki o pojemności brutto 300 i powyżej uprawiające żeglugę krajową zostają wyposażone w system automatycznej identyfikacji (AIS), który spełnia normy techniczno-eksploatacyjne ustanowione w rozdziale V konwencji SOLAS.

2. **Systemy rejestrowania przebiegu podróży (VDR)**

a) Statki pasażerskie, niezależnie od ich wielkości, oraz statki inne niż statki pasażerskie o pojemności brutto 3 000 i powyżej i zbudowane w dniu 1 lipca 2002 r. lub później, które uprawiają żeglugę krajową, zostają wyposażone w system rejestrowania przebiegu podróży (VDR), który spełnia normy techniczno-eksploatacyjne opracowane zgodnie z rozdziałem V konwencji SOLAS.

b) Statki towarowe o pojemności brutto 3 000 i powyżej, zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r., uprawiające żeglugę krajową zostają wyposażone w system rejestrowania przebiegu podróży (VDR) lub w uproszczony system rejestrowania przebiegu podróży (S-VDR), który spełnia normy techniczno-eksploatacyjne opracowane zgodnie z rozdziałem V konwencji SOLAS.

▼M3

IV. WYŁĄCZENIA

1. **Wyłączenia z wymogu posiadania na statku systemu AIS**

a) Państwa członkowskie mogą wyłączyć statki pasażerskie o długości poniżej 15 metrów lub pojemności brutto poniżej 300 uprawiające żeglugę krajową z obowiązku spełnienia wymogów dotyczących systemu AIS ustanowionych w niniejszym załączniku;

b) państwa członkowskie mogą wyłączyć statki inne niż statki pasażerskie o pojemności brutto 300 i powyżej, ale mniejszej niż 500, pływające wyłącznie na wodach wewnętrznych danego państwa członkowskiego oraz poza szlakami zwyczajowo uczęszczanymi przez inne statki wyposażone w system AIS, z wymogów dotyczących posiadania systemu AIS ustanowionych w niniejszym załączniku.

2. **Wyłączenia z wymogu posiadania na statku systemu VDR lub uproszczonego systemu S-VDR**

Państwa członkowskie mogą stosować wyłączenia z wymogu wyposażenia statku w system VDR lub S-VDR według poniższego klucza:

a) statki pasażerskie uprawiające jedynie żeglugę na obszarach morskich inne niż statki objęte klasą A, o której mowa w art. 4 dyrektywy 2009/45/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]), można wykluczyć z wymogu posiadania systemu VDR;

b) statki, inne niż statki pasażerskie ro-ro, zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r. można wykluczyć z wymogu posiadania systemu VDR w przypadku, gdy możliwe jest wykazanie, że połączenie systemu VDR z istniejącym wyposażeniem danego statku nie ma uzasadnienia i jest niewykonalne;

c) statki towarowe zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r. uprawiające żeglugę międzynarodową lub krajową można wykluczyć z wymogu posiadania systemu S-VDR, jeżeli w ciągu dwóch lat od daty wdrożenia określonej w rozdziale V konwencji SOLAS przewidziano całkowite wycofanie tych statków z eksploatacji.

([1]) Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1.

▼M4

ZAŁĄCZNIK III

WIADOMOŚCI ELEKTRONICZNE ORAZ UNIJNY SYSTEM WYMIANY INFORMACJI MORSKICH (SAFESEANET)

1. **Zasady ogólne i struktura**

Unijny system wymiany informacji morskich (SafeSeaNet) umożliwia otrzymywanie, przechowywanie, wyszukiwanie oraz wymianę informacji związanych z bezpieczeństwem morskim, ochroną w portach i ochroną na morzu, ochroną środowiska morskiego oraz efektywnością ruchu morskiego i transportu morskiego.

SafeSeaNet jest wyspecjalizowaną siecią stworzoną w celu ułatwienia wymiany danych w formie elektronicznej między państwami członkowskimi oraz w celu dostarczenia Komisji i państwom członkowskim odpowiednich informacji zgodnie z przepisami unijnymi. Składa się ona z sieci krajowych systemów SafeSeaNet w państwach członkowskich oraz z centralnego systemu SafeSeaNet, działającego jako punkt węzłowy.

Unijna sieć wymiany informacji morskich łączy wszystkie krajowe systemy SafeSeaNet, ustanowione zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy, i obejmuje centralny system SafeSeaNet.

2. **Zarządzanie, działalność, rozwój i utrzymywanie**

2.1. *Obowiązki*

2.1.1. Krajowe systemy SafeSeaNet

Państwa członkowskie tworzą i utrzymują krajowe systemy SafeSeaNet, które umożliwiają wymianę danych morskich między użytkownikami i którymi kieruje właściwa władza krajowa.

Właściwa władza krajowa odpowiedzialna jest za zarządzanie systemem krajowym, które obejmuje krajową koordynację użytkowników danych i dostawców danych, jak również zapewnienie, aby wyznaczone zostały UN LOCODES oraz aby stworzona i utrzymywana była niezbędna krajowa infrastruktura informatyczna i procedury opisane w dokumencie dotyczącym interfejsu i kontroli funkcjonalności, o którym mowa w pkt 2.3.

Krajowy system SafeSeaNet umożliwia wzajemne połączenia między użytkownikami upoważnionymi przez właściwą władzę krajową oraz może zostać udostępniony określonym podmiotom związanym z transportem morskim (właścicielom statków, agentom, kapitanom, załadowcom i innym), jeżeli zostali oni upoważnieni przez właściwą władzę krajową, w szczególności w celu ułatwienia składania i odbioru sprawozdań w formie elektronicznej zgodnie z przepisami unijnymi.

2.1.2. Centralny system SafeSeaNet

Komisja jest odpowiedzialna, na poziomie polityki, za zarządzanie centralnym systemem SafeSeaNet i jego rozwój oraz za nadzór nad systemem SafeSeaNet, we współpracy z państwami członkowskimi, podczas gdy Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego — zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]) — we współpracy z państwami członkowskimi i Komisją jest odpowiedzialna za:

— wdrożenie techniczne oraz dokumentację SafeSeaNet,

— rozwój, funkcjonowanie oraz integrację wiadomości elektronicznych i danych, a także utrzymanie interfejsów z centralnym systemem SafeSeaNet, łącznie z danymi AIS zbieranymi przez satelitę, oraz z różnymi systemami informatycznymi przewidzianymi w niniejszej dyrektywie, jak opisano w pkt 3.

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

▼M4

Centralny system SafeSeaNet działający jako punkt węzłowy posiada interfejs do wszystkich krajowych systemów SafeSeaNet oraz ustanawia niezbędną infrastrukturę informatyczną oraz procedury opisane w dokumencie dotyczącym interfejsu i kontroli funkcjonalności, o którym mowa w pkt 2.3.

2.2. *Zasady zarządzania*

Komisja ustanawia grupę sterującą wysokiego szczebla, która przyjmuje swój regulamin, złożoną z przedstawicieli państw członkowskich oraz Komisji, w celu:

— wydawania zaleceń w celu poprawy skuteczności i bezpieczeństwa systemu,

— dostarczania odpowiednich wskazówek dotyczących rozwoju systemu,

— wspierania Komisji w ramach przeglądu funkcjonowania systemu,

— dostarczania odpowiednich wskazówek dotyczących rozwoju interoperacyjnej platformy wymiany danych łączącej informacje z SafeSeaNet z informacjami pochodzącymi z innych systemów informatycznych, o których mowa w pkt 3,

— zatwierdzenia dokumentu dotyczącego interfejsu i kontroli funkcjonalności, o którym mowa w pkt 2.3, oraz wszelkich jego zmian,

— przyjmowania wytycznych w zakresie gromadzenia i dystrybucji za pośrednictwem SafeSeaNet informacji dotyczących właściwych władz wyznaczonych przez państwa członkowskie do pełnienia odpowiednich funkcji zgodnie z niniejszą dyrektywą,

— utrzymywania kontaktów z innymi odpowiednimi forami roboczymi, w tym w szczególności z grupą ds. uproszczenia procedur administracyjnych oraz elektronicznych usług informacyjnych w dziedzinie morskiej.

2.3. *Dokument dotyczący interfejsu i kontroli funkcjonalności oraz dokumentacja techniczna*

Komisja opracowuje i aktualizuje dokument dotyczący interfejsu i kontroli funkcjonalności w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi.

Dokument dotyczący interfejsu i kontroli funkcjonalności opisuje szczegółowo wymogi w zakresie funkcjonowania i procedury mające zastosowanie do elementów krajowych i centralnych systemu SafeSeaNet mających zapewnić zgodność z odpowiednimi przepisami unijnymi.

Dokument dotyczący interfejsu i kontroli funkcjonalności zawiera zasady dotyczące:

— wskazówek w zakresie praw dostępu, dotyczących zarządzania jakością danych,

— integracji danych, o których mowa w pkt 3, i ich dystrybucji za pośrednictwem systemu SafeSeaNet,

— procedur operacyjnych w odniesieniu do Agencji i państw członkowskich, określających mechanizmy kontrolne w zakresie jakości danych SafeSeaNet,

— specyfikacji bezpieczeństwa dla transmisji i wymiany danych, oraz

— archiwizowania informacji na poziomie krajowym i centralnym.

Dokument dotyczący interfejsu i kontroli funkcjonalności wskazuje możliwości przechowywania oraz udostępniania informacji dotyczących towarów niebezpiecznych lub powodujących zanieczyszczenia w związku z planowanymi usługami, w odniesieniu do których przyznano wyłączenie zgodnie z art. 15.

Dokumentacja techniczna SafeSeaNet (np. standardy dotyczące formatu przekazywania danych i interoperacyjności z innymi systemami i aplikacjami, podręczniki użytkownika, specyfikacje w zakresie bezpieczeństwa sieci oraz referencyjne bazy danych wspierające wypełnianie obowiązków sprawozdawczych) jest opracowywana i aktualizowana przez Agencję we współpracy z państwami członkowskimi.

▼M4

3. **Wymiana danych i dzielenie się danymi**

System opiera się na standardach stosowanych w przemyśle i posiada zdolność współdziałania z systemami publicznymi i prywatnymi wykorzystywanymi do tworzenia, dostarczania lub otrzymywania informacji w ramach SafeSeaNet.

Komisja i państwa członkowskie współpracują ze sobą w celu zbadania możliwości technicznych i opracowania funkcjonalności umożliwiających w możliwie największym stopniu, aby dostawcy danych, w tym kapitanowie, właściciele, agenci, operatorzy, załadowcy i odpowiednie władze, musiały przekazywać informacje tylko raz, z należytym uwzględnieniem obowiązków wynikających z dyrektywy 2010/65/UE ([1]) oraz innych odpowiednich przepisów unijnych. Państwa członkowskie zapewniają, aby przekazane informacje były dostępne w celu ich wykorzystania we wszelkich odpowiednich systemach sprawozdawczych, systemach powiadamiania, systemach dzielenia się informacjami oraz systemach VTMIS.

Państwa członkowskie opracowują i utrzymują niezbędne interfejsy służące automatycznej transmisji danych za pomocą środków elektronicznych do SafeSeaNet.

Centralny system SafeSeaNet wykorzystuje się do dystrybucji wiadomości elektronicznych i danych wymienianych lub dzielonych zgodnie z niniejszą dyrektywą i odpowiednimi przepisami unijnymi, takimi jak m.in.:

— dyrektywa 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku ([2]) — w odniesieniu do jej art. 12 ust. 3,

— dyrektywa 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji, w tym sankcji karnych, za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami ([3]) — w odniesieniu do jej art. 10,

— dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu ([4]) — w odniesieniu do jej art. 24,

— dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE — w zakresie, w jakim ma zastosowanie jej art. 6.

Funkcjonowanie systemu SafeSeaNet powinno służyć ułatwieniu tworzenia i ustanowieniu europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier.

W przypadku gdy zasady przyjęte na poziomie międzynarodowym dopuszczają przekazywanie informacji LRIT dotyczących statków państw trzecich, SafeSeaNet wykorzystuje się do dystrybucji wśród państw członkowskich — z zachowaniem odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa — informacji LRIT otrzymanych zgodnie z art. 6b niniejszej dyrektywy.

4. **Bezpieczeństwo i prawa dostępu**

Centralny system SafeSeaNet oraz krajowe systemy SafeSeaNet muszą spełniać wymogi niniejszej dyrektywy dotyczące poufności informacji, a także zasad bezpieczeństwa i specyfikacji określonych w dokumencie dotyczącym interfejsu i kontroli funkcjonalności, w szczególności w odniesieniu do praw dostępu.

Państwa członkowskie określają wszystkich użytkowników, którym przyznaje się odpowiednią rolę oraz pakiet praw dostępu zgodnie z dokumentem dotyczącym interfejsu i kontroli funkcjonalności.

([1]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylająca dyrektywę 2002/6/WE (Dz.U. L 283 z 29.10.2010, s. 1).
([2]) Dz.U. L 332 z 28.12.2000, s. 81.
([3]) Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 11.
([4]) Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57.

▼**M3**

ZAŁĄCZNIK IV

Środki dostępne państwom członkowskim w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa na morzu i środowiska naturalnego

(zgodnie z art. 19 ust. 1)

Jeżeli w następstwie wypadku lub okoliczności opisanych w art. 17, mających wpływ na statek, właściwe władze zainteresowanego państwa członkowskiego uważają, w ramach prawa międzynarodowego, że konieczne jest zapobieganie, zmniejszenie lub usunięcie poważnych i trwałych zagrożeń dla jego wybrzeża lub związanych z wybrzeżem interesów, bezpieczeństwa innych statków i ich załóg oraz pasażerów lub dla ludzi na wybrzeżu, dla ochrony środowiska morskiego, władze te mogą w szczególności:

a) ograniczyć poruszanie się statku lub skierować go tak, aby płynął określonym kursem. Ten wymóg nie zwalnia kapitana statku z odpowiedzialności za bezpieczne kierowanie nim;

b) skierować urzędowe żądanie do kapitana statku, aby zaprzestał zagrażać środowisku naturalnemu lub bezpieczeństwu na morzu;

c) wysłać zespół ewaluacyjny na pokład statku, aby zbadał stopień ryzyka, udzielił pomocy kapitanowi w usuwaniu skutków zaistniałej sytuacji, a o jej rozwoju na bieżąco informował właściwą stację nadbrzeżną;

d) poinstruować kapitana statku, aby udał się do miejsca schronienia w przypadku nieuchronnego niebezpieczeństwa, lub spowodować, aby statek był pilotowany lub holowany.

W przypadku statku, który jest holowany na mocy umowy o świadczeniu usług holowniczych lub umowy o ratownictwo morskie, środki podjęte przez właściwy organ państwa członkowskiego na mocy lit. a) i d) mogą dotyczyć również podmiotów uczestniczących w działaniach pomocowych, ratowniczych lub holowniczych.