



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-21-04

Do druku nr 2565

Warszawa, 24 lutego 2004 r.

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- **o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz o zmianie niektórych innych ustaw w związku z transpozycją przepisów prawa Unii Europejskiej** wraz z projektami podstawowych aktów wykonawczych,

co do którego Rada Ministrów zadeklarowała, że ma na celu dostosowanie polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej.

Jednocześnie, zgodnie z wymogami art. 34 ust. 5 regulaminu Sejmu, przekazuję, **przetłumaczone na język polski, teksty przepisów Unii Europejskiej, do których ma być dostosowane prawo polskie.**

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z wyrazami szacunku

(-) Leszek Miller

LISTA PRZEKAZANYCH DOKUMENTÓW
DO
PROJEKTU USTAWY
O ZMIANIE USTAWY O BEZPIECZEŃSTWIE MORSKIM ORAZ O ZMIANIE
INNYCH USTAW W ZWIĄZKU Z TRANSPOZYCJĄ PRZEPISÓW PRAWA UNII
EUROPEJSKIEJ

przyjętego przez Radę Ministrów
w dniu 3 lutego 2004 r.

1.	Deklaracja dotycząca dostosowawczego charakteru projektu ustawy wraz z uzasadnieniem jego dostosowawczego charakteru
2.	Projekt ustawy wraz z uzasadnieniem oraz projektami podstawowych aktów wykonawczych
3.	Zestawienie przepisów dostosowujących projektowanej ustawy z odpowiednimi przepisami Unii Europejskiej (tabela zgodności)
4.	Opinia Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej o zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej wydana dnia 5 lutego 2004 r.
5.	Tłumaczenie następujących aktów prawa Unii Europejskiej, w wersji papierowej i elektronicznej: <ol style="list-style-type: none">1) Dyrektywy Rady Nr 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską,2) Decyzji Komisji z dnia 13 maja 1998 r. w sprawie zasad wykonania dyrektywy Rady 95/64/WE w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską,3) Decyzji Komisji z dnia 28 kwietnia 2000 r. w sprawie zasad wykonywania dyrektywy Rady 95/64/WE w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu towarów i pasażerów drogą morską,4) Decyzji Komisji z dnia 22 maja 2001 r. w sprawie ustaleń dotyczących publikacji i upowszechniania danych statystycznych zbieranych na mocy dyrektywy Rady 95/64/WE w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską,5) Dyrektywy Rady Nr 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,6) Dyrektywy 2001/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 kwietnia 2001 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy,7) Dyrektywy 2002/59/WE Europejskiego Parlamentu i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę Rady 93/75/EWG,8) Dyrektywy Rady 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków,

- | | |
|--|---|
| | <p>9) Dyrektywy Komisji 98/85/WE z dnia 11 listopada 1998 r. zmieniającej dyrektywę Rady 96/98/WE w sprawie wyposażenia statków,</p> <p>10) Dyrektywy Komisji 2002/75/WE z dnia 2 września 2002 r. zmieniającej dyrektywę Rady 96/98/WE w sprawie wyposażenia statków,</p> <p>11) Dyrektywy 2002/84/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. zmieniającej dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki,</p> <p>12) Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 613/91 z dnia 4 marca 1991 r. w sprawie transferu statków z jednego rejestru do drugiego wewnątrz Wspólnoty,</p> <p>13) 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) i zmieniającego rozporządzenia dotyczące bezpieczeństwa na morzu i zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki.</p> |
|--|---|

**ZESTAWIENIE PRZEPISÓW
AKTÓW PRAWA UNII EUROPEJSKIEJ
WDRAŻANYCH PRZEZ PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O BEZPIECZEŃSTWIE MORSKIM
ORAZ O ZMIANIE NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW W ZWIĄZKU Z TRANSPOZYCJĄ
PRZEPISÓW PRAWA UNII EUROPEJSKIEJ**

Lp.	NAZWA AKTU EUROPEJSKIEGO (UE) ORAZ JEDNOSTKA REDAKCYJNA	NUMER ARTYKUŁU W PROJEKCIE USTAWY	TREŚĆ
1.	Dyrektywa 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia morskiego – art.2	Art. 1 pkt 3 lit. a Ustawa o bezpieczeństwie morskim	„Art. 6.1. d) Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101), zwanej dalej "Konwencją MARPOL 1973/78",
2.	Dyrektywa 96/98/WE – art.8	Art. 1 pkt 4	„Art. 8a. 1. W przypadku statku zbudowanego po dniu 17 lutego 1997 r., który był uprzednio wpisany do rejestru okrętowego państwa nie należącego do Unii Europejskiej, inspekcja wstępna ma na celu dodatkowo sprawdzenie: <ol style="list-style-type: none"> 1) czy wyposażenie statku odpowiada dokumentom bezpieczeństwa statku w zakresie wymagań określonych w ustawie o wyposażeniu morskim, 2) czy posiada znak zgodności, lub 3) czy może być uznane za równoważne z wyposażeniem spełniającym wymagania w rozumieniu ustawy o wyposażeniu morskim. <p>2. Organ inspekcyjny, po przedstawieniu przez armatora dokumentów potwierdzających, że wyposażenie spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1, na jego wniosek wydaje certyfikat uznania wyposażenia za równoważne. Certyfikat ten powinien określać warunki i ograniczenia stosowania tego wyposażenia i powinien być przechowywany na statku.</p>

			<p>3. Dla potwierdzenia, że wyposażenie może zostać uznane za równoważne, dyrektor urzędu morskiego może podjąć działania określone w art. 40 f ustawy z dnia 30 sierpnia 2002r. o systemie oceny zgodności (Dz.U. z 2002r. Nr 166, poz. 1360, oraz z 2003r. Nr 80, poz. 718; Nr 130, poz. 1188; Nr 170, poz. 1652).</p> <p>4. Koszty uzyskania dokumentów i certyfikatu, o którym mowa w ust. 2, ponosi armator.</p> <p>5. Za wydanie certyfikatu, o którym mowa w ust. 2, organ inspekcyjny pobiera opłatę w wysokości określonej w załączniku do ustawy. Opłata stanowi dochód budżetu państwa.”</p>
3.	Dyrektywa 96/98/WE – art.4	Art. 1 pkt 5	„Art. 13.2a. Wydanie lub potwierdzenie przedłużenia ważności dokumentu, o którym mowa w ust. 1, wymaga uprzedniego stwierdzenia zgodności wyposażenia morskiego z wymaganiami, o których mowa w ustawie o wyposażeniu morskim”,
4.	Dyrektywa 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002r. o ustanowieniu wspólnotowego systemu monitorowania i informowania o ruchu statków i odwołująca Dyrektywę 93/75/EWG- art. 6	Art. 1 pkt 6	„Art. 16a. 1. Statek powinien być wyposażony w System Automatycznej Identyfikacji statków (AIS), spełniający standardy określone przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), z zastrzeżeniem ust. 3. 2. Statek wyposażony w system AIS, powinien utrzymywać ten system w działaniu ciągłym z wyjątkiem przypadków, w których porozumienia międzynarodowe, przepisy lub wymagania Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) stanowią o ochronie informacji nawigacyjnej. 3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, harmonogram wyposażania statków w system AIS, w zależności od ich rodzaju i roku budowy oraz kategorii statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w system AIS, kierując się przepisami prawa Unii Europejskiej w sprawie monitorowania ruchu statków.”
5.	Dyrektywa 2002/59/WE – art. 10	Art. 1 pkt 6	Art. 16 b. 1. Statek powinien być wyposażony w rejestrator danych z podróży (VDR) spełniający wymagania określone w przepisach IMO oraz standardy badań ustanowione przez standardy Międzynarodowej Komisji Elektrotechniki (IEC), z zastrzeżeniem ust. 2. 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi w drodze rozporządzenia harmonogram wyposażania statków w rejestratory danych z podróży (VDR) , w zależności ich rodzaju i roku budowy oraz kategorii

			<p>statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w VDR, kierując się przepisami prawa w Unii Europejskiej w sprawie monitorowania ruchu statków.</p> <p>3. Właściwy organ administracji morskiej, przekazuje informacje zebrane z VDR Państwom Członkowskim Unii Europejskiej na ich wniosek, w razie wypadku, który nastąpił na obszarze podlegającym jurysdykcji tego państwa.</p>
6.	Dyrektywa 2001/25/WE z dnia 4 kwietnia 2001r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy – art. 16	Art. 1 pkt 7 lit. b i c	<p>„Art. 19 . 6. Szkolenia, o których mowa w ust. 4 i ust. 5 są prowadzone przez wyższe szkoły morskie, uznane i nadzorowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW lub przez ośrodki uznane w drodze decyzji i nadzorowane przez właściwego dyrektora urzędu morskiego, w tym ośrodki prowadzące działalność w Państwach Członkowskich Unii Europejskiej lub państwach trzecich.</p> <p>6a. Uznanie wyższych szkół morskich i ośrodków, o których mowa w ust. 6, potwierdza się co 5 lat.”</p>
7.	Dyrektywa 2001/25/WE – art. 6	Art. 1 pkt 7 lit. d	<p>„art. 19 . 8a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w drodze obwieszczenia w Dzienniku Urzędowym ministra, ogłasza regulamin pracy komisji egzaminacyjnych, o których mowa w ust. 8 oraz kryteria, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczących komisji egzaminacyjnych i egzaminatorów”</p>
8.	Dyrektywa 2001/25/WE – art. 6 i 16	Art. 1 pkt 7 lit. e	<p>„Art. 19.10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w drodze rozporządzenia określi kryteria, warunki, sposób uznawania i nadzorowania wyższych szkół morskich oraz ośrodków, w zakresie spraw określonych w ust. 6, a także sposób potwierdzania uznania, biorąc pod uwagę postanowienia umów międzynarodowych.”</p>
9.	Dyrektywa 2001/25/WE – art. 6, 12 i 16	Art.1. pkt 7 lit. f	<p>„Art. 19 . 10a. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w drodze obwieszczenia w Dzienniku Urzędowym ministra, ogłasza aktualne programy szkolenia i wymagania egzaminacyjne.”</p>
10.	Dyrektywa 2001/25/WE – art. 9, 16, 18 i 26	Art.1. pkt 11	<p>„Art. 25a. 1. Jednostki prowadzące szkolenie, egzaminowanie, wydawanie dokumentów, o których mowa w art. 19 ust. 1 i 3, oraz odpowiedzialne za potwierdzanie kwalifikacji zawodowych są obowiązane do wprowadzenia systemów oceny jakości.</p> <p>2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej sprawuje kontrolę , nad</p>

		<p>przeprowadzaniem – w okresach nie dłuższych niż 5 lat - niezależnej oceny systemu, o którym mowa w ust. 1, w celu sprawdzenia czy wszystkie wewnętrzne środki zarządzania i nadzorowania są zgodne z odpowiednimi procedurami i odpowiednio udokumentowane oraz czy działania korygujące są podejmowane w odpowiednim czasie.</p> <p>3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Sekretarzowi Generalnemu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz Komisji Europejskiej sprawozdanie dotyczące niezależnej oceny, o której mowa w ust. 2, nie później niż przed upływem 6 miesięcy po zakończeniu oceny.</p> <p>Art. 25b. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz Komisję Europejską o przyjętych do polskiego porządku prawnego przepisach w zakresie spraw objętych niniejszym rozdziałem.</p> <p>Art. 25 c. 1. Administracja morską może zawierać porozumienia z właściwymi organami administracji morskiej państwa trzeciego dotyczące uznawania dyplomów i świadectw wydanych przez to państwo, jeżeli administracja morską państwa trzeciego:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przekaże teksty niezbędnych aktów prawnych oraz inne dokumenty potwierdzające, że wymagania standardów kompetencji, wydawania, potwierdzania i ewidencjonowania dyplomów i świadectw oraz wprowadzone systemy jakości są zgodne z postanowieniami Konwencji STCW, 2) udokumentuje, że programy i kursy szkolenia marynarzy są zgodne z postanowieniami Konwencji STCW, 3) zobowiąże się do informowania o każdej zmianie przepisów krajowych, dotyczących szkolenia marynarzy i wydawania dokumentów. <p>2. Podpisanie porozumienia, o którym mowa w ust. 1 może zostać uzależnione od wyników przeprowadzonej oceny warunków i procedur stosowanych w państwie trzecim w zakresie, o którym mowa w ust. 1.”</p>
--	--	---

11.	Dyrektywa 2002/59/WE – art. 16	Art.1. pkt 12	<p>„Art.27a.1 Kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich informuje stacje brzegowe o:</p> <p>1) wszystkich wypadkach mających wpływ na bezpieczeństwo statku, takich jak kolizje, wejście na mieliznę, uszkodzenia lub wadliwe działanie urządzeń statku, zalanie lub przesunięcie ładunku, uszkodzenia kadłuba lub elementów konstrukcyjnych statku,</p> <p>2) każdym wypadku, który zagraża bezpieczeństwu morskiemu, takim jak uszkodzenia, które mogą wpłynąć na zdolności manewrowe lub zdatność do żeglugi statku, uszkodzenia wpływające na system napędowy, urządzenia sterowe, system wytwarzania prądu, wyposażenie nawigacyjne lub środki łączności.</p> <p>2. Informacja, o której mowa w ust. 1, powinna zawierać: identyfikację statku, jego pozycję, port wyjścia, port przeznaczenia, adres pod którym dostępna jest informacja o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających przewożonych na statku, ilość osób na pokładzie, szczegóły zdarzenia oraz inne informacje niezbędne do prowadzenia akcji ratowniczych, określone w przepisach IMO.</p> <p>3. W przypadku, gdy statek stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi, życia lub środowiska morskiego stacje brzegowe powiadamiają stacje brzegowe innych Państw Członkowskich Unii Europejskiej o potencjalnym zagrożeniu a dyrektor urzędu morskiego dokonuje inspekcji lub sprawdza informacje o tym statku. O podjętych działaniach dyrektor urzędu morskiego informuje państwo bandery którą statek podnosi oraz państwo, do którego statek się udaje.</p> <p>4. Jeżeli w sytuacji o których mowa w ust.1 kapitan statku lub stacja brzegowa nie może skontaktować się z armatorem statku, dyrektor urzędu morskiego jest zobowiązany powiadomić o zaistniałej sytuacji organ państwa, które wydało certyfikat zgodności lub certyfikat zarządzania bezpieczeństwem. W przypadku statku o polskiej przynależności dyrektor urzędu morskiego może wycofać te dokumenty.”</p>
12.	Dyrektywa 2002/59/WE – art. 4	Art.1. pkt 13	<p>„Art. 28 a 1. Kapitan statku zmierzającego do portu polskiego obowiązany jest przekazać kapitanowi portu informację dotyczącą identyfikacji statku, portu przeznaczenia, przewidywanego czasu przybycia do portu przeznaczenia i przewidywanego czasu wyjścia z portu oraz ilości</p>

			<p>wszystkich osób na pokładzie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przynajmniej na 24 godziny przed przybyciem, lub 2) najpóźniej w momencie, gdy statek opuszcza poprzedni port-jeśli podróż trwa krócej niż 24 godziny, lub 3) jeśli port przeznaczenia nie jest znany lub zmienia się podczas podróży – tak szybko, jak tylko informacja ta jest dostępna. <p>2. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1 stosuje się również do kapitana statku o polskiej przynależności zmierzającego do portu Państwa Członkowskiego Unii Europejskiej.”</p>
13.	Dyrektywa 2002/59/WE – art. 20 i 18	Art.1. pkt 14	<p>„ Art. 29 a 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, do dnia 31 grudnia 2009 r., określi w drodze rozporządzenia plan udzielenia statkom w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich.</p> <p>2. Plan, o którym mowa w ust. 1 powinien określać niezbędną organizację i procedury w celu zapewnienia by statki znajdujące się w niebezpieczeństwie mogły bezzwłocznie znaleźć miejsce schronienia. Plan ten powinien obejmować również rodzaje działań dla zapewnienia bezpieczeństwa statku i środowiska morskiego mając na względzie uwarunkowania danego miejsca schronienia.</p> <p><i>Art. 29 b Gdy w przypadku szczególnie złej pogody lub stanu morza, istnieje poważne zagrożenie zanieczyszczenia obszarów morskich bądź zagrożone jest bezpieczeństwo życia ludzkiego, dyrektor właściwego urzędu morskiego, po uzyskaniu informacji właściwych służb meteorologicznych:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1)powiadamia, jeśli jest to możliwe, kapitana statku znajdującego się w danym rejonie portu oraz zamierzającego wejść lub wyjść z tego portu, o stanie morza i warunkach pogodowych, 2)nie naruszając obowiązku niesienia pomocy statkom w niebezpieczeństwie oraz zgodnie z art. 29 a , może podjąć inne środki łącznie z zaleceniem bądź zakazem wejścia do lub wyjścia z portu , do czasu gdy zostanie ustalone, że nie istnieje już ryzyko dla życia ludzkiego lub zagrożenie zanieczyszczenia środowiska, 3) może podjąć stosowne środki celem jak największego ograniczenia lub zakazu bunkrowania statków na wodach terytorialnych.”

14.	Dyrektywa 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998r. w sprawie rejestracji pasażerów na statkach pasażerskich wpływających lub wypływających z portów Wspólnoty – art. 1, 4 , 5 , 8 i 9 (reszta artykułów w rozporządzeniu na podst. art. 35 d ustawy)	Art.1. pkt 15	<p>„Art.35a.1. W celu zwiększenia bezpieczeństwa oraz skuteczności ratowania pasażerów i członków załogi oraz w celu ułatwienia prowadzenia operacji poszukiwawczych i ratowniczych, armator obowiązany jest do :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) liczenia i rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach pasażerskich kursujących na trasach dłuższych niż 20 mil morskich licząc od portu wyjścia, 2) liczenia osób odbywających podróż morską na pozostałych statkach pasażerskich. <p>2. Armator statku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, obowiązany jest zbierać następujące informacje dotyczące osób znajdujących się na pokładzie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) nazwiska, 2) imiona lub ich pierwsze litery, 3) płeć, 4) wiek, 5) o szczególnych wymaganiach w zakresie opieki lub pomocy w nagłych wypadkach - na wniosek pasażera. <p>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.</p> <p>4. Przed wyruszeniem statku w podróż informacja o ilości osób znajdujących się na statku przekazywana jest kapitanowi oraz odpowiedzialnej za prowadzenie systemu rejestracji osobie wyznaczonej przez armatora.</p> <p>5. Dyrektor urzędu morskowego, mając na względzie bezpieczeństwo żeglugi i pasażerów, może zwolnić armatora z obowiązku, o którym mowa w ust. 1.</p> <p>Art. 35 b 1. Armator statku, o którym mowa w art. 35 a ust. 1 pkt 1, obowiązany jest do:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wprowadzenia systemu rejestracji informacji dotyczących pasażerów, 2) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za prowadzenie systemu rejestracji pasażerów, przechowywanie oraz przekazywanie tych informacji w razie konieczności.
-----	---	---------------	--

			<p>2. Armator zapewnia niezwłoczne przekazywanie informacji, o których mowa w art. 35 a ust. 2, organom prowadzącym akcje poszukiwawcze i ratownicze.</p> <p>3. Armator zapewnia by informacje o osobach, które wymagają szczególnej pomocy w nagłych wypadkach były zarejestrowane i przed wyruszeniem w podróż statku przekazane kapitanowi.</p> <p>4. System rejestracji informacji, o którym mowa w ust.1 podlega zatwierdzeniu i kontroli przez dyrektora urzędu morskiego, właściwego ze względu na rejon uprawiania żeglugi. Zatwierdzeniu podlegają też zmiany w systemie rejestracji pasażerów.</p> <p>Art. 35 c. W przypadku gdy armator nie jest przewoźnikiem przepisy art. 35a i 35b stosuje się odpowiednio do przewoźnika.</p> <p>Art. 35 d. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się przepisami prawa Unii Europejskiej w sprawie rejestracji pasażerów, określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) sposób liczenia i system rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach pasażerskich,</p> <p>2) kryteria, jakim powinien odpowiadać system rejestracji,</p> <p>3) sposób przechowywania i przekazywania informacji o osobach znajdujących się na pokładzie w razie zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów lub w razie wypadku,</p> <p>4) treść wniosku o zatwierdzenie systemu rejestracji,</p> <p>5) warunki i sposób zatwierdzania oraz kontrolowania systemu rejestracji,</p> <p>6) warunki udzielania zwolnień od obowiązku liczenia lub rejestrowania pasażerów.”</p>
15.	Dyrektywa 95/64/WE z 8 grudnia 1995 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu towarów i pasażerów drogą morską- art. 3 pkt 1	Art.1. pkt 16	<p>„Art.37a.1. Kapitan statku lub jego przedstawiciel składa kapitanowi portu formularz ewidencyjny zawierający informacje o ładunku i pasażerach znajdujących się na pokładzie.</p> <p>2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi w drodze rozporządzenia, wzór formularza ewidencyjnego, o którym mowa w ust. 1 oraz sposób postępowania ze złożonymi formularzami, mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w tym zakresie”</p>

16.	Dyrektywa 98/41/WE- art. 14	Art.1. pkt 17	„Art. 52 4) nie dopełnia obowiązku liczenia lub rejestrowania osób odbywających podróż morską statkiem pasażerskim”
17.	Dyrektywa 2002/59/WE – art. 13 i 15	Art. 2 pkt 1 (ustawa o zapobieganiu zanieczyszczenia morza przez statki)	„Art. 10 a. 3. Dyrektor urzędu morskowego właściwego dla portu macierzystego statku może zwolnić statki odbywające regularne rejsy na tej samej trasie pomiędzy portami leżącymi w polskich obszarach morskich z obowiązków, określonych w ust. 1 jeśli armator statku: 1) przekazuje dyrektorowi urzędu morskowego uaktualnioną listę statków, oraz 2) ustanowił system umożliwiający bezzwłoczny dostęp do tych informacji organom administracji morskiej i Służbie SAR na ich żądanie, przez całą dobę. 4. Dyrektor Urzędu Morskowego, na wniosek Państwa Członkowskiego Unii Europejskiej, wydaje zwolnienie, o którym mowa w ust. 3, dla statków podnoszących banderę tego państwa. 5. Dyrektor Urzędu Morskowego, który wydał zezwolenie cofa je w przypadku gdy przestaje być spełniony którykolwiek w warunków o których mowa w ust.3.”
18.	Dyrektywa 2002/59/WE – art. 12	Art. 2 pkt 2	„Art. 10 b 1. Zabrania się załadowcy podstawiania towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających do ładowania na statek celem przewozu bez dostarczenia kapitanowi deklaracji o tych towarach. 2. Załadowca obowiązany jest dostarczyć kapitanowi statku deklarację, o której mowa w ust. 1 wraz z oświadczeniem, że podstawiony do przewozu towar odpowiada informacjom zawartym w deklaracji. Kapitan przekazuje tą deklarację armatorowi przed wyruszeniem w podróż. 3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, kierując się przepisami prawa Unii Europejskiej w sprawie monitorowania o ruchu statków, określi, w drodze rozporządzenia zakres informacji którą powinna zawierać deklaracja , o której mowa w ust.1.”
19.	W celu umożliwienia bezpośredniego stosowania rozporządzenia z dnia 4 marca 1991 r. Nr	Art. 3 pkt 1-3 (Ustawa – Kodeks morski)	1) w art. 10 § 1 dodaje się pkt 2a w brzmieniu: „ 2a. Statek nie stanowiący polskiej własności, który uzyskał polską przynależność zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej w sprawie transferu statków z jednego rejestru do drugiego wewnątrz Wspólnoty,”

	<p>613/91/EWG dotyczące transferu statków z jednego rejestru do drugiego wewnątrz Wspólnoty – w Kodeksie morskim dokonano odpowiednich zmian</p>		<p>2) art. 24 otrzymuje brzmienie: „ Art. 24. § 1. Z zastrzeżeniem § 2, statek nie stanowiący polskiej własności ani nie uważany za stanowiący polską własność wpisuje się do rejestru okrętowego na wniosek armatora, po spełnieniu wymagań określonych w art. 13 § 1. § 2. Do rejestru, o którym mowa w art. 23 może być wpisany statek będący własnością obywatela Państwa Członkowskiego Unii Europejskiej lub osoby prawnej mającej siedzibę w Państwie Członkowskim Unii Europejskiej. §3. Rejestr okrętowy statków, o których mowa w § 1, prowadzi izba morska właściwa dla portu polskiego wskazanego przez armatora jako port macierzysty statku.”</p> <p>3) po art. 73 wprowadza się art. 73a w brzmieniu: „Art. 73 a. Za statek, o którym mowa w art. 24 § 2 uważa się również statek: 1) będący co najmniej w połowie własnością obywatela Państwa Członkowskiego Unii Europejskiej lub osoby prawnej mającej siedzibę w Państwie Członkowskim Unii Europejskiej, jeżeli armator tego statku ma w Państwie Członkowskim miejsce zamieszkania albo siedzibę swojego zakładu głównego lub oddziału, a statek, na wniosek wszystkich współwłaścicieli, został wpisany do polskiego rejestru okrętowego w księdze rejestru stałego, 2) będący własnością spółki kapitałowej mającej siedzibę za granicą, w której obywatel Państwa Członkowskiego Unii Europejskiej lub osoba prawna mająca siedzibę w Państwie Członkowskim Unii Europejskiej ma udział kapitałowy, jeżeli armator tego statku ma w Państwie Członkowskim Unii Europejskiej miejsce zamieszkania albo siedzibę swojego zakładu głównego lub oddziału, a statek, na wniosek właściciela, został wpisany do polskiego rejestru okrętowego w księdze rejestru stałego.”</p>
--	--	--	---

20.	Dyrektywa 2002/59/WE – art. 3	Art. 4 pkt 1 (ustawa o obszarach morskich RP i administracji morskiej)	Art. 39 . 5 1a) Służba Kontroli Ruchu Statków (Służba VTS) – przy pomocy której dyrektor urzędu morskiego realizuje swoje zadania w zakresie monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji”
-----	-------------------------------	--	---

DYREKTYWA RADY 95/64/WE

z dnia 8 grudnia 1995 r.

w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 213,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego²,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego³,

a także mając na uwadze, co następuje:

aby wypełnić powierzone jej zadania w kontekście wspólnej polityki transportu morskiego, Komisja musi mieć do swojej dyspozycji porównywalne, rzetelne, jednoczesne i regularne dane statystyczne dotyczące skali i rozwoju przewozu rzeczy i osób drogą morską do i ze Wspólnoty, między Państwami Członkowskimi oraz krajowego transportu morskiego;

posiadanie dobrej wiedzy o rynku transportu morskiego jest również ważne dla Państw Członkowskich i podmiotów gospodarczych;

obecnie nie ma żadnych szczegółowych statystyk obejmujących całą Wspólnotę, dotyczących transportu rzeczy i osób drogą morską;

decyzja Komisji 93/464/EWG z dnia 22 lipca 1993 r. w sprawie programu ramowego dotyczącego działań priorytetowych w zakresie informacji statystycznej w latach 1993-1997⁴ podkreślała potrzebę zbierania szczegółowych statystyk;

gromadzenie wspólnotowych danych statystycznych opartych na porównywalnych lub jednolitych podstawach sprawi, że możliwe stanie się ustanowienie zintegrowanego systemu dostarczającego rzetelnych, zgodnych i aktualnych informacji;

dane dotyczące transportu rzeczy i osób drogą morską muszą stać się porównywalne między Państwami Członkowskimi oraz między różnymi środkami transportu;

Komisja ma przedłożyć, zgodnie z przepisami, sprawozdanie omawiające funkcjonowanie niniejszej dyrektywy;

¹ Dz.U. nr C 214 z 4.8.1994, str. 12.

² Dz.U. nr C 151 z 19.6.1995, str. 493.

³ Dz.U. nr C 397 z 31.12.1994, str. 6.

⁴ Dz.U. nr L 219 z 28.8.1993, str. 1.

należy ustanowić przepisy na okres przejściowy w celu umożliwienia Państwom Członkowskim dostosowania ich systemów statystycznych do wymagań niniejszej dyrektywy oraz rozpoczęcia programu badań pilotażowych dotyczących określonych problemów stawianych przez niektóre zgromadzone dane;

Wspólnota powinna w związku z tym, w początkowym okresie, wesprzeć finansowo Państwa Członkowskie w odniesieniu do zaangażowanej pracy;

do celów stosowania niniejszej dyrektywy, włączając w to przygotowania do dostosowania jej do rozwoju ekonomicznego i technicznego, należy odnieść się do Komitetu ds. programu statystycznego ustanowionego na mocy decyzji Rady 89/382/EWG, Euratom⁵;

zgodnie z zasadą pomocniczości, tworzenie wspólnych standardów statystycznych umożliwiających wytworzenie jednolitej informacji może być efektywnie rozpoczęte jedynie na poziomie wspólnotowym; dane będą zbierane w każdym Państwie Członkowskim przez upoważnione organy i instytucje, odpowiedzialne za opracowywanie oficjalnych statystyk,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Państwa Członkowskie gromadzą statystyki Wspólnoty dotyczące przewozu rzeczy i osób statkami pełnomorskimi zawijającymi do portów na ich terytoriach.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

1. „przewóz rzeczy i osób drogą morską” oznacza przepływ rzeczy i osób przy użyciu statków pełnomorskich, w podróżach, które podejmowane są drogą morską w całości lub częściowo.

Zakres niniejszej dyrektywy obejmuje również towary:

- a) wysłane do instalacji morskich;
- b) odzyskane z dna morskiego i wyładowane w portach.

Zbiorniki i zapasy dostarczane do statków są wyłączone z zakresu;

2. „statki pełnomorskie” oznacza statki inne niż te, które pływają wyłącznie po wodach śródlądowych lub ich częściach, lub przylegających do nich, wodach chronionych lub obszarach, gdzie stosuje się przepisy portowe.

Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do połowowych statków rybackich, statków - przetwórci, statków służących do wierceń i poszukiwań, holowników, statków -

⁵ Dz.U. nr L 181 z 28.6.1989, str. 47.

pechaczy, statków badawczych i pomiarowych, pogłębiarek, okrętów wojennych lub statków wykorzystywanych jedynie do celów niehandlowych;

3. „port” oznacza miejsce posiadające urządzenia dla statków handlowych, do cumowania oraz ładowania lub rozładowywania ładunku albo do wysadzenia lub zabrania pasażerów na lub ze statków;
4. „przynależność państwowa przewoźnika morskiego” oznacza kraj, w którym skupia się rzeczywista działalność handlowa przewoźnika;
5. „przewoźnik morski” oznacza każdą osobę, która zawiera lub w imieniu której jest zawierana z załadowcą lub pasażerem umowa o przewóz morski rzeczy lub osób.

Artykuł 3

Właściwości gromadzenia danych

1. Państwa Członkowskie gromadzą dane dotyczące następujących dziedzin:
 - a) informacje o pasażerach i ładunku;
 - b) informacje dotyczące statków.

Statki o tonażu brutto mniejszym niż 100 mogą być wyłączone z gromadzenia danych.

2. Właściwości gromadzenia danych, a mianowicie zmienne statystyczne w każdej dziedzinie oraz nazewnictwa do ich klasyfikacji, jak również powtarzalność okresowa obserwacji, wymienione są w załącznikach do niniejszej dyrektywy.
3. Gromadzenie danych opiera się tak dalece, jak jest to możliwe, na dostępnych źródłach, ograniczając obciążenie respondentów.

Artykuł 4

Porty

1. Do celów niniejszej dyrektywy, zgodnie z procedurą określoną w art. 13, sporządzony zostaje wykaz portów oznaczonych kodem i sklasyfikowanych według krajów i morskich obszarów przybrzeżnych.
2. Każde Państwo Członkowskie wybiera z niniejszego wykazu jakikolwiek port obsługujący więcej niż jeden milion ton towarów lub rejestrujący przepływ więcej niż 200 000 pasażerów rocznie.

Przez okres nie dłuższy niż trzy lata od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy, każde Państwo Członkowskie może wybrać tylko porty obsługujące więcej niż dwa miliony ton towarów lub rejestrujące przepływ więcej niż 400 000 pasażerów rocznie.

Dla każdego wybranego portu dostarcza się szczegółowe dane, zgodnie z załącznikiem VIII, dla dziedzin (rzeczy i osoby), w których port spełnia kryterium selekcyjne, oraz z danymi

podsumowującymi, jeżeli ma to zastosowanie, w innych dziedzinach.

3. W przypadku portów, które nie zostały wybrane z wykazu, dostarczane są dane podsumowujące zgodnie z załącznikiem VIII, zbiór danych A3.

Artykuł 5

Dokładność statystyk

Metody gromadzenia danych są takie, że Wspólnotowe statystyki transportu morskiego przedstawiają precyzję wymaganą dla zbiorów danych statystycznych opisaną w załączniku VIII. Standardy dokładności są formułowane zgodnie z procedurą określoną w art. 13.

Artykuł 6

Przetwarzanie wyników gromadzenia danych

Państwa Członkowskie przetwarzają informacje statystyczne zebrane na podstawie art. 3 w celu otrzymania porównywalnych statystyk, ze standardem dokładności przewidzianym w art. 5.

Artykuł 7

Przekazywanie wyników gromadzenia danych

1. Państwa Członkowskie przekazują dane, określone w art. 3 do Urzędu Statystycznego Wspólnot Europejskich, włączając dane zgłaszane przez Państwo Członkowskie jako tajne zgodnie z ustawodawstwem krajowym lub praktyką dotyczącą poufności informacji statystycznych, zgodnie z rozporządzeniem Rady (Euratom, EWG) nr 1588/90 z dnia 11 czerwca 1990 r. w sprawie przekazywania do Urzędu Statystycznego Wspólnot Europejskich danych statystycznych objętych zasadą poufności⁶.

2. Wyniki są przekazywane zgodnie ze strukturą zbiorów danych statystycznych określoną w załączniku VIII. Szczegóły techniczne przekazywania wyników będą określone zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 13.

3. Przekazanie wyników odbywa się w ciągu pięciu miesięcy od ukończenia okresu obserwacji dla danych o kwartalnej powtarzalności okresowej oraz w ciągu ośmiu miesięcy dla danych o rocznej powtarzalności okresowej.

Pierwszy przekaz obejmuje pierwszy kwartał 1997 r.

Artykuł 8

Sprawozdania

1. Państwa Członkowskie dostarczają Komisji wszystkie istotne informacje dotyczące metod użytych przy opracowywaniu danych. Wysyłają one również szczegóły istotnych

⁶ Dz.U. nr L 151 z 15.6.1990, str. 1.

zmian metod użytych do gromadzenia danych.

2. Po okresie gromadzenia danych wynoszącym ponad trzy lata, Komisja przedkłada Radzie sprawozdanie dotyczące doświadczenia nabytego w pracy wykonanej na mocy niniejszej dyrektywy.

Artykuł 9

Upowszechnianie danych statystycznych

Komisja upowszechnia właściwe dane statystyczne z powtarzalnością okresową porównywalną do tej, z jaką są przekazywane wyniki.

Ustalenia dotyczące publikacji lub upowszechniania danych statystycznych przez Komisję są podejmowane zgodnie z procedurą określoną w art. 13.

Artykuł 10

Okres przejściowy

1. Podczas okresu przejściowego nie dłuższego niż trzy lata mogą być przyznawane, zgodnie z procedurą określoną w art. 13, odstępstwa, na mocy niniejszej dyrektywy, w zakresie, w jakim krajowe systemy statystyczne wymagają znacznego dostosowania.

2. Podczas okresu przejściowego określonego w ust. 1 przyjęty zostanie, zgodnie z procedurą określoną w art. 13, program badań pilotażowych dotyczący następujących kwestii:

- a) wykonalności i kosztów, ponoszonych przez Państwa Członkowskie oraz respondentów, gromadzenia następujących informacji:
 - opis rzeczy, określony w załączniku III i załączniku VIII, zbiór danych B1,
 - osoby przewożone na niewielkie odległości,
 - informacja dotycząca linii dowozowych oraz łańcuchów przewozowych,
 - dane dotyczące przynależności państwowej przewoźnika morskiego;
- b) możliwości gromadzenia danych na podstawie porozumień zawartych w kontekście uproszczenia procedur handlowych, Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej (ISO), Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego (CEN) oraz międzynarodowych przepisów prawa celnego.

Komisja informuje Radę o wyniku badań pilotażowych i przedkłada jej propozycje dotyczące rozszerzenia systemu wprowadzonego niniejszą dyrektywą, w celu ustanowienia regularnego gromadzenia niniejszych informacji.

Artykuł 11

Wsparcie finansowe

1. Przez okres pierwszych trzech lat, w których sprawozdania statystyczne przewidziane w niniejszej dyrektywie są sporządzane, Państwa Członkowskie otrzymują pomoc finansową od Wspólnoty na pokrycie kosztów związanych z wykonaniem zadania.
2. Ilość środków przeznaczonych corocznie na pomoc finansową określone w ust. 1 jest wyznaczona jako część rocznych procedur budżetowych.
3. Władze budżetowe określają środki dostępne na każdy rok.

Artykuł 12

Szczegółowe zasady wykonania

Szczegółowe zasady wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy, włączając środki jej dostosowania do rozwoju gospodarczego i technicznego, w szczególności:

- dostosowanie właściwości gromadzonych danych (art. 3) oraz treści załączników do niniejszej dyrektywy, w zakresie, w jakim takie dostosowanie nie pociąga za sobą znaczącego wzrostu kosztu dla Państwa Członkowskiego i/lub obciążenia dla respondentów,
- wykaz portów, uaktualniany regularnie przez Komisję, oznaczonych kodem i sklasyfikowanych według kraju i morskiego obszaru przybrzeżnego (art. 4),
- wymagania dotyczące dokładności (art. 5),
- opis struktury pliku danych oraz kodów do przekazywania wyników do Komisji (art. 7),
- ustalenia dotyczące publikacji lub upowszechniania danych (art. 9),
- odstępstwa od przepisów niniejszej dyrektywy przyznawane podczas okresu przejściowego oraz zaplanowane badania pilotażowe (art. 10),
- równoważna nomenklatura w tonażu brutto na grupę statków (załącznik VII),

są ustanawiane zgodnie z procedurą określoną w art. 13.

Artykuł 13

Procedura

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet ds. programu statystycznego utworzony decyzją 89/382/EWG, Euratom.
2. Przedstawiciel Komisji przedkłada Komitetowi projekt środków, które należy podjąć. Komitet dostarcza swoją opinię na temat projektu w terminie, który może ustalić przewodniczący zgodnie z pilnością danej sprawy. Niniejsza opinia jest wydawana większością głosów określoną w art. 148 ust. 2 Traktatu dla przyjmowania decyzji, które Rada jest obowiązana podjąć na wniosek Komisji. Przy głosowaniu podjętym przez Komitet,

głosy przedstawicieli Państw Członkowskich są wazone w sposób ustanowiony w powyższym artykule. Przewodniczący nie bierze udziału w głosowaniu.

3. a) Komisja podejmuje środki, które stosuje się natychmiast.
- b) Jednakże, jeżeli niniejsze środki nie są zgodne z opinią Komitetu, Komisja niezwłocznie przedstawi je Radzie.

W takim przypadku:

- Komisja odracza stosowanie podjętych środków, o których postanowiła, o trzy miesiące od daty takiego powiadomienia,
- Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, może podjąć inną decyzję w terminie określonym w poprzednim tiret.

Artykuł 14

Wykonanie

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 1 stycznia 1997 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Wspomniane środki zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie prześlą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 15

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 16

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 8 grudnia 1995 r.

W imieniu Rady

J. BORRELL FONTELLES

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

ZMIENNE I DEFINICJE

1. ZMIENNE STATYSTYCZNE

a) Informacje dotyczące ładunku i pasażerów:

- ciężar brutto w tonach,
- rodzaj ładunku, zgodnie z nomenklaturą podaną w załączniku II,
- opis towarów przy użyciu nomenklatury podanej w załączniku III,
- port sporządzający sprawozdanie,
- kierunek ruchu, nadchodzący czy wychodzący,
- dla nadchodzącego ładunku: port załadunku (to jest port, w którym ładunek został załadowany na statek, na którym przyплыł do portu sporządzającego sprawozdanie) przy użyciu poszczególnych portów Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) podanych w wykazie portów oraz morskich obszarów przybrzeżnych poza EOG podanych w załączniku IV,
- dla wychodzącego ładunku: port wyładunkowy (to jest port, w którym ładunek ma być wyładowany ze statku, na którym opuścił port sporządzający sprawozdanie) przy użyciu poszczególnych portów Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) podanych w wykazie portów oraz morskich obszarów przybrzeżnych poza EOG przedstawionych w załączniku IV,
- liczba osób rozpoczynających lub kończących podróż.

Dla towarów przewożonych w kontenerach lub jednostkach typu ro - ro dostarcza się następujące dodatkowe dane szczegółowe:

- liczba kontenerów z ładunkiem,
- liczba kontenerów bez ładunku,
- liczba jednostek typu ro - ro z ładunkiem,
- liczba jednostek typu ro - ro bez ładunku.

b) Informacja na temat statków:

- liczba statków,
- nośność statków lub tonaż brutto,

- kraj lub terytorium rejestracji statków przy użyciu nomenklatury podanej w załączniku V,
- typ statków przy użyciu nomenklatury podanej w załączniku VI,
- wielkość statków przy użyciu nomenklatury podanej w załączniku VII.

2. DEFINICJE

- a) „Kontener” oznacza przedmiot wyposażenia transportowego:
1. o trwałym charakterze i odpowiednio dostatecznie wytrzymały, aby stosować go wielokrotnie;
 2. specjalnie zaprojektowany w celu ułatwienia transportu rzeczy, bez przeładunku, jednym lub większą ilością środków transportu;
 3. wyposażony w urządzenia pozwalające na jego szybkie przenoszenie, szczególności jego przenoszenie z jednego środka transportu na inny;
 4. tak zaprojektowany, aby łatwo go było załadować i rozładować;
 5. mający długość 20 stóp lub więcej.
- b) „Jednostka typu ro - ro” oznacza sprzęt kołowy do przewozu ładunku taki, jak samochód ciężarowy, przyczepa lub naczepa, które mogą wjechać lub mogą być holowane na statek. Przyczepy portowe lub pokładowe są włączone w niniejszą definicję. Klasyfikacja idzie w ślad za zaleceniem EKG ONZ nr 21 „Kody dla typów ładunku, opakowań oraz materiałów do pakowania”.
- c) „Ładunek kontenerów” oznacza kontenery z lub bez ładunku, które są podnoszone na lub ze statków, które je przewożą drogą morską.
- d) „Ładunek typu ro - ro” oznacza towary w kontenerach lub bez nich, na jednostkach typu ro - ro oraz jednostki typu ro - ro, które są wtaczane i wytaczane ze statków, które przewożą je drogą morską.
- e) „Ciężar brutto rzeczy” oznacza tonaż przewożonych rzeczy włączając opakowanie, ale wyłączając wagę tary kontenera lub jednostki typu ro - ro.
- f) „Nośność (DWT)” oznacza różnicę w tonach między wypornością statku przy letniej linii wodnej ładunkowej w wodzie przy ciężarze właściwym 1,025 i całkowitym ciężarem statku, to jest wypornością w tonach statku bez ładunku, paliwa, oleju smarowego, wody balastowej, świeżej wody i wody do picia w zbiornikach, używalnych zapasów, jak również pasażerów, załogi i ich własności.
- g) „Tonaż brutto” oznacza pomiar całkowitej wielkości statku określony zgodnie z przepisami Międzynarodowej konwencji o pomiarze pojemności statków z 1969 r.

ZAŁĄCZNIK II

TYP KLASYFIKACJI ŁADUNKU

Kategoria ¹	Kod	Wyszczególnienie	Tonaż	Numer
Ciecze	10	Towary ciekłe (luzem)	x	
	11	Gaz skroplony	x	
	12	Ropa naftowa	x	
	13	Produkty z ropy naftowej	x	
	19	Inne towary ciekłe	x	
Towary suche	20	Towary suche (luzem)	x	
	21	Rudy	x	
	22	Węgiel	x	
	23	Produkty rolne (np. zboże, soja, tapioka)	x	
	29	Inne towary suche	x	
Kontenery	30	Duże kontenery	x	x
	31	Jednostki ładunkowe - 20'	x	x
	32	Jednostki ładunkowe - 40'	x	x
	33	Jednostki ładunkowe > 20' i < 40'	x	x
	34	Jednostki ładunkowe > 40'	x	x
Ładunki toczne (samobieżne)	50	Ruchome jednostki samobieżne	x	x
	51	Drogowe pojazdy ciężarowe z przyczepami	x ³	x
	52	Samochody osobowe z przyczepami / przyczepami campingowymi		x ²
	53	Autokary		x ²
	54	Pojazdy silnikowe wykorzystywane do przywozu / wywozu	x	x ²
	56	Żywe zwierzęta kopytne	x	x ²

Kategoria ¹	Kod	Wyszczególnienie	Tonaż	Numer
Ładunki toczne (niesamobieżne)	60	Inne jednostki toczne	x	x
	61	Osobne przyczepy i naczepy towarowe	x ³	x
	62	Osobne przyczepy campingowe i inne przyczepy rolnicze i przemysłowe	x	x ²
	63	Wagony kolejowe, pokładowe przyczepy oraz pokładowe barki używane do transportu towarów	x ³	x
Inne ładunki drobnicowe (w tym małe kontenery)	90	Inne ładunki drobnicowe, gdzie indziej niewymienione	x	
	91	Produkty leśne	x	
	92	Wyroby żelazne i stalowe	x	
	99	Inne ładunki drobnicowe	x	

¹ Kategorie te są zgodne z zaleceniem EKG ONZ nr 21.

² Jedyne łączna liczba jednostek.

³ Ilość zapisana stanowi wagę brutto towarów, wraz z opakowaniem, ale bez tary kontenerów i jednostek typu ro - ro.

ZAŁĄCZNIK III

NOMENKLATURA TOWARÓW

Używana nomenklatura towarów będzie dostosowana do jednolitej klasyfikacji towarów w transporcie NST/R¹ dopóki Komisja, po przeprowadzeniu konsultacji z Państwami Członkowskimi nie zdecyduje się na jej zastąpienie.

GRUPY TOWARÓW

Grupy towarów	Rozdział NSTR/R	Grupy NSTR/R	Wyszczególnienie
1	0	01	Zboża
2		02, 03	Ziemniaki, inne warzywa, świeże lub mrożone, świeże owoce
3		00, 06	Żywe zwierzęta, burak cukrowe
4		05	Drzewo i korek
5		04, 09	Materiały włókiennicze, wyroby włókiennicze i włókna sztuczne, inne surowce zwierzęce i roślinne
6	1	11, 12, 13, 14, 16, 17	Środki spożywcze i pasza zwierzęca
7		18	Nasiona oleiste, rośliny oleiste oraz tłuszcze
8	2	21, 22, 23	Stałe paliwa mineralne
9	3	31	Surowa ropa naftowa
10		32, 33, 34	Produkty ropopochodne
11	4	41, 46	Ruda żelaza, odpady żelazne i stalowe oraz pył wielkopiecowy
12		45	Rudy i odpady nieżelazne
13	5	51, 52, 53, 54, 55, 56	Produkty metalowe
14	6	64, 69	Cement, wapno i przemysłowe materiały budowlane
15		61, 62, 63, 65	Surowe i przemysłowe minerały
16	7	71, 72	Naturalne i chemiczne nawozy sztuczne

Grupy towarów	Rozdział NSTR/R	Grupy NSTR/R	Wyszczególnienie
17	8	83	Produkty węglowodórne i smoła
18		81, 82, 89	Chemikalia z wyjątkiem produktów węglowodórnych i smoły
19		84	Masa papiernicza i odpady papierowe
20	9	91, 92, 93	Sprzęt transportowy, maszyny, aparaty, silniki, zmontowane jak i niezmontowane oraz ich części
21		94	Wyroby metalowe
22		95	Szkło, wyroby szklane, produkty ceramiczne
23		96, 97	Skóra, wyroby włókiennicze, ubrania i inne artykuły przemysłowe
24		99	Artykuły różne

¹ Opublikowane przez Urząd Statystyczny Wspólnot Europejskich (wydanie z 1968 r.).

ZAŁĄCZNIK IV

MORSKIE OBSZARY PRZYBRZEŻNE

Nomenklaturą stosowaną jest Geonomenklatura zatwierdzona w 1993 r. rozporządzeniem Komisji (EWG) nr 208/93 z dnia 1 lutego 1993 r. w sprawie krajowej nomenklatury statystyk w dziedzinie handlu zewnętrznego Wspólnoty i statystyk handlu między Państwami Członkowskimi⁷, z następującym wyjątkiem: kody 017 i 018 mają być używane odpowiednio dla Belgii i Luksemburga w każdym przypadku, gdy są one traktowane oddzielnie.

Kod składa się z czterech cyfr: kodu trzycyfrowego z wyżej wymienionej nomenklatury, do którego dodaje się zero (np. kod 0030 dla Niderlandów), z wyjątkiem państw, które są podzielone na dwa lub więcej morskie obszary przybrzeżne, które są oznaczane przez czwartą cyfrę inną niż zero (1-7), jak poniżej:

<i>Kod</i>	<i>Morskie obszary przybrzeżne</i>
0011	Francja: Atlantyk i Morze Północne
0012	Francja: Morze Śródziemne
0041	Niemcy: Morze Północne
0042	Niemcy: Morze Bałtyckie
0043	Niemcy: Ren
0061	Zjednoczone Królestwo
0062	Wyspa Man
0063	Wyspy Normandzkie
0111	Hiszpania: Atlantyk (północ)
0112	Hiszpania: Morze Śródziemne i Atlantyk (południe)
0301	Szwecja: Morze Bałtyckie
0302	Szwecja: Morze Północne
0521	Turcja: Morze Czarne
0522	Turcja: Morze Śródziemne
0751	Rosja: Morze Czarne
0752	Rosja: Morze Bałtyckie
0753	Rosja: Azja
2041	Maroko: Morze Śródziemne
2042	Maroko: Afryka Zachodnia
2201	Egipt: Morze Śródziemne
2202	Egipt: Morze Czerwone
6241	Izrael: Morze Śródziemne

⁷ Dz.U.nr L 25 z 2.2.1993, str. 11.

- 6242 Izrael: Morze Czerwone
- 6321 Arabia Saudyjska: Morze Czerwone
6322 Arabia Saudyjska: Zatoka
- 4001 Stany Zjednoczone Ameryki Północnej: Atlantyk (północ)
4002 Stany Zjednoczone Ameryki Północnej: Atlantyk (południe)
4003 Stany Zjednoczone Ameryki Północnej: Zatoka
4004 Stany Zjednoczone Ameryki Północnej: Pacyfik (południe)
4005 Stany Zjednoczone Ameryki Północnej: Pacyfik (północ)
4006 Stany Zjednoczone Ameryki Północnej: Wielkie Jeziora
4007 Puerto Rico
- 4041 Kanada: Atlantyk
4042 Kanada: Wielkie Jeziora, Górna Rzeka Św. Wawrzyńca
4043 Kanada: Zachodnie Wybrzeże
- 4801 Kolumbia: Północne Wybrzeże
4802 Kolumbia: Zachodnie Wybrzeże

dodatkowe kody

- 9991 Instalacje morskie
9992 Połączone lub gdzie indziej niewymienione

ZAŁĄCZNIK V

PAŃSTWOWOŚĆ REJESTRACJI STATKÓW

Nomenklaturą stosowaną jest Geonomenklatura zatwierdzona w 1993 r. rozporządzeniem Komisji (EWG) nr 208/93 z dnia 1 lutego 1993 r. w sprawie krajowej nomenklatury statystyk dziedzinie handlu zewnętrznego Wspólnoty i statystyk handlu między Państwami Członkowskimi⁸, z następującym wyjątkiem: kody 017 i 018 mają być używane odpowiednio dla Belgii i Luksemburga w każdym przypadku, gdy są one traktowane oddzielnie.

Kod składa się z czterech cyfr: kodu trzycyfrowego z wyżej wymienionej nomenklatury do którego dodaje się zero (np. kod 0010 dla Francji), z wyjątkiem krajów z więcej niż jednym rejestrem.

W przypadku, gdy istnieje więcej niż jeden rejestr, państwa mają być kodowane następująco:

0011	Francja
0012	Wyspy Kerguelena
0061	Zjednoczone Królestwo
0062	Wyspa Man
0063	Wyspy Normandzkie
0064	Gibraltar
0081	Dania
0082	Dania (DIS)
0101	Portugalia
0102	Portugalia (MAR)
0111	Hiszpania
0112	Hiszpania (Rebeca)
4001	Stany Zjednoczone Ameryki Północnej
4002	Puerto Rico
4611	Brytyjskie Wyspy Dziewicze
4612	Montserrat
8141	NZ Oceania
8142	Wyspy Cooka
8901	Inne regiony podbiegunowe
8902	Francuskie Terytorium Antarktyczne

⁸ Dz.U. nr L 25 z 2.2.1993, str. 11.

ZALĄCZNIK VI

TYP KLASYFIKACJI STATKÓW (ICST - COM)

	Rodzaj	Kategorie statków
10	Towary ciekłe	Zbiornikowiec Chemikaliowiec Duży zbiornikowiec Barka - zbiornikowiec Inne rodzaje zbiornikowców
20	Towary suche	Masowiec / tankowiec Masowiec
31	Kontenery	Pełnokontenerowiec
32	Specjalistyczne	Barka - zbiornikowiec Chemikaliowiec Statek do przewozu paliwa napromienionego Statek do przewozu zwierząt Statek do przewozu pojazdów Inne specjalistyczne
33	Ładunki drobnicowe, niespecjalistyczne	Statek chłodniczy Statek pasażerski typu ro - ro Kontenerowiec typu ro - ro Inne ładunki toczne Statek do przewozu ładunków drobnicowych / pasażerów Statek do przewozu ładunków drobnicowych / kontenerów Jednopakładowiec

	Rodzaj	Kategorie statków
		Wielopokładowiec
34	Barka do przewozu ładunków suchych	Pokładówka Szalanda Barkowiec Otwarta barka do przewozu suchych ładunków Kryta barka do przewozu suchych ładunków Inne barki do przewozu ładunków suchych gdzie indziej niewymienione
35	Pasażerowie	Statek wycieczkowy Inne statki do przewozu wyłącznie pasażerów
41	Rybackie*	Statki do połowu ryb* Statki przetwórcze*
42	Działalność na pełnym morzu	Wiercenia i badania* Przybrzeżne służby pomocnicze
43	Holowniki*	Holowniki* Pchacz*
49	Różne*	Pogłębiarka* Statek badawczy / hydrograficzny* Inne statki gdzie indziej niewymienione*

* Nieobjęte niniejszą dyrektywą.

ZAŁĄCZNIK VII

KLASY WIELKOŚCI STATKÓW

w nośności (DWT) lub w tonażu brutto (GT)

Niniejsza klasyfikacja ma zastosowanie wyłącznie do statków o tonażu brutto 100 lub więcej.

Klasa	Dolny limit		Górny limit	
	DWT	GT	DWT	GT
01	-		do 499	
02	500		999	
03	1 000		1 999	
04	2 000		2 999	
05	3 000		3 999	
06	4 000		4 999	
07	5 000		5 999	
08	6 000		6 999	
09	7 000		7 999	
10	8 000		8 999	
11	9 000		9 999	
12	10 000		19 999	
13	20 000		29 999	
14	30 000		39 999	
15	40 000		49 999	
16	50 000		79 999	
17	80 000		99 999	
18	100 000		149 999	
19	150 000		199 999	
20	200 000		249 999	

Klasa	Dolny limit		Górny limit	
	DWT	GT	DWT	GT
21	250 000		299 999	
22	300 000 i więcej			

Uwaga: W przypadku, gdyby statki o tonażu brutto niższym niż 100 miały być objęte niniejszą dyrektywą zostały im przypisany kod „99”.

ZAŁĄCZNIK VIII

STRUKTURA STATYSTYCZNYCH ZBIORÓW DANYCH

Zbiory danych wymienione w niniejszym załączniku określają powtarzalność okresową dla statystyk transportu morskiego wymaganą przez Wspólnotę. Każdy zbiór danych określa klasyfikację krzyżową ograniczonego zbioru wymiarów na różnych poziomach nomenklatury, zebranych razem poprzez wszystkie inne wymiary, dla których wymagane są statystyki dobrej jakości.

O warunkach gromadzenia zbioru danych B1 zadecyduje Rada na wniosek Komisji w świetle wyników badania pilotażowego w ciągu trzyletniego okresu przejściowego, określonego w art. 10 niniejszej dyrektywy.

ZBIORCZE I SZCZEGÓŁOWE STATYSTYKI

- * Zbiory danych, które mają być dostarczane w przypadku wybranych portów w zakresie rzeczy i osób to A1, A2, B1, C1, D1, E1 oraz F1.
- * Zbiory danych, które mają być dostarczane w przypadku wybranych portów w zakresie rzeczy, z wyłączeniem osób to A1, A2, A3, B1, C1, E1 oraz F1.
- * Zbiory danych, które mają być dostarczane w przypadku wybranych portów w zakresie osób, ale nie dla rzeczy to A3, D1 oraz F1.
- * Zbiory danych, które mają być dostarczane w przypadku portów, które nie zostały wybrane to A3.

Zbiór danych A1: Transport morski w głównych portach europejskich, według portów, rodzajów ładunku i relacji

Okresowość: Kwartalnie

	Zmienne	Szczegóły dotyczące kodowania	Nomenklatura
Rozmiar	Zbiór danych	Dwuznakowy alfanumeryczny	A1
	Rok referencyjny	Czteroznakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał referencyjny	Jednoznakowy alfanumeryczny	(1, 2,3, 4)
	Port przekazujący dane	Pięcioletni alfanumeryczny	Wybrane porty EOG z wykazu portów
	Kierunek	Jednoznakowy alfanumeryczny	Przywóz, wywóz (1, 2)

	Zmienne	Szczegóły dotyczące kodowania	Nomenklatura
	Port załadunku / rozładunku Relacja	Pięciodziankowy alfanumeryczny Czteroznakiowy alfanumeryczny	Porty EOG z wykazu portów Morskie strefy przybrzeżne, załącznik IV
	Rodzaj ładunku	Jednoznakiowy alfanumeryczny	Rodzaj ładunku, załącznik II (kategorie 1, 2, 3, 5, 6 i 9)

Dane: Waga towarów brutto w tonach.

Zbiór danych A2: Niejednostkowy transport morski w największych portach europejskich, według portów, rodzajów ładunku i relacji

Okresowość: Kwartalnie

	Zmienne	Szczegóły dotyczące kodowania	Nomenklatura
Rozmiar	Zbiór danych	Dwuznakiowy alfanumeryczny	A2
	Rok referencyjny	Czteroznakiowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał referencyjny	Jednoznakiowy alfanumeryczny	(1, 2,3, 4)
	Port przekazujący dane	Pięciodziankowy alfanumeryczny	Wybrane porty EOG z wykazu portów
	Kierunek	Jednoznakiowy alfanumeryczny	Przywóz, wywóz (1, 2)
	Port załadunku / rozładunku	Pięciodziankowy alfanumeryczny	Porty EOG z wykazu portów
	Relacje	Czteroznakiowy alfanumeryczny	Morskie strefy przybrzeżne, załącznik IV
	Rodzaj ładunku	Jednoznakiowy alfanumeryczny	Rodzaj ładunku (wyłącznie ładunki nie - jednostkowe), załącznik II (podkategorie 10, 11, 12, 13, 19, 20, 21, 22,

	Zmienne	Szczegóły dotyczące kodowania	Nomenklatura
			23, 29, 90, 91, 92 i 99)

Dane: Waga towarów brutto w tonach.

Zbiór danych A3: Dane wymagane w przypadku portów, dla których nie są wymagane szczegółowe statystyki (patrz art. 4 ust. 3)

Okresowość: Rocznie

	Zmienne	Szczegóły dotyczące kodowania	Nomenklatura
Rozmiar	Zbiór danych	Dwuznakowy alfanumeryczny	A3
	Rok referencyjny	Czteroznakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał referencyjny	Jednoznakowy alfanumeryczny	(0)
	Port przekazujący dane	Pięciodziesiętny alfanumeryczny	Wszystkie porty z wykazu portów
	Kierunek	Jednoznakowy alfanumeryczny	Przywóz, wywóz (1, 2)

Dane: Waga towarów brutto w tonach.
Liczba pasażerów

Zbiór danych B1: Transport morski w głównych portach europejskich według portów, rodzaju ładunków, rzeczy i relacji

Okresowość: Rocznie

	Zmienne	Szczegóły dotyczące kodowania	Nomenklatura
Rozmiar	Zbiór danych	Dwuznakowy alfanumeryczny	B1
	Rok referencyjny	Czteroznakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał referencyjny	Jednoznakowy alfanumeryczny	(0)
	Port przekazujący dane	Pięciodziesiętny alfanumeryczny	Wybrane porty EOG z wykazu portów

	Zmienne	Szczegóły dotyczące kodowania	Nomenklatura
	Kierunek	Jednoznakowy alfanumeryczny	Przywóz, wywóz (1, 2)
	Port załadunku / rozładunku	Pięcioletni alfanumeryczny	Porty EOG z wykazu portów
	Relacje	Czteroznakowy alfanumeryczny	Morskie strefy przybrzeżne, załącznik IV
	Rodzaj ładunku	Jednoznakowy alfanumeryczny	Rodzaj ładunku, załącznik II (kategorie 1, 2, 3, 5, 6 i 9)
	Towar	Dwuznakowy alfanumeryczny	Nomenklatura towarów, załącznik III

Dane: Waga towarów brutto w tonach.

Zbiór danych C1: Transport morski ze wskazaniem jednostek ładunku w największych portach europejskich, według portów, rodzaju ładunków i relacji

Okresowość: Kwartalnie

	Zmienne	Szczegóły dotyczące kodowania	Nomenklatura
Rozmiar	Zbiór danych	Dwuznakowy alfanumeryczny	C1
	Rok referencyjny	Czteroznakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał referencyjny	Jednoznakowy alfanumeryczny	(1, 2, 3, 4)
	Port przekazujący dane	Pięcioletni alfanumeryczny	Wybrane porty EOG z wykazu portów
	Kierunek	Jednoznakowy alfanumeryczny	Przywóz, wywóz (1, 2)
	Port załadunku / rozładunku	Pięcioletni alfanumeryczny	Porty EOG z wykazu portów
	Relacje	Czteroznakowy alfanumeryczny	Morskie strefy przybrzeżne, załącznik IV

	Zmienne	Szczegóły dotyczące kodowania	Nomenklatura
	Rodzaj ładunku	Jednoznakowy alfanumeryczny	Rodzaj ładunku (wyłącznie kontenery i pojazdy typu ro-ro), załącznik II (podkategorie 30, 31, 32, 33, 34, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 60, 61, 62 i 63)

Dane: Waga towarów brutto w tonach. (rodzaj ładunku: podkategorie 30, 31, 32, 33, 34, 51, 54, 56, 60, 61, 62 i 63).

Liczba jednostek (rodzaj ładunku: podkategorie 30, 31, 32, 33, 34, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 60, 61, 62 i 63).

Liczba jednostek (rodzaj ładunku: podkategorie 30, 31, 32, 33, 34, 50, 51, 60, 61 i 63).

Liczba jednostek (rodzaj ładunku: podkategorie 30, 31, 32, 33, 34, 50, 51, 60, 61 i 63).

Zbiór danych D1: Transport osób w głównych portach europejskich według relacji

Okresowość: Kwartalnie

	Zmienne	Szczegóły dotyczące kodowania	Nomenklatura
Rozmiar	Zbiór danych	Dwuznakowy alfanumeryczny	D1
	Rok referencyjny	Czteroznakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał referencyjny	Jednoznakowy alfanumeryczny	(1, 2, 3, 4)
	Port przekazujący dane	Pięciodziankowy alfanumeryczny	Wybrane porty EOG z wykazu portów
	Kierunek	Jednoznakowy alfanumeryczny	Przywóz, wywóz (1, 2)
	Port załadunku / rozładunku	Pięciodziankowy alfanumeryczny	Porty EOG z wykazu portów
	Powiązania	Czteroznakowy alfanumeryczny	Morskie strefy przybrzeżne, załącznik IV
	Przynależność państwowa statku według rejestracji	Czteroznakowy alfanumeryczny	Przynależność państwowa statku według rejestracji, załącznik V

Dane: Liczba pasażerów

Zbiór danych E1: Transport morski w głównych portach europejskich według portów, rodzaju ładunków, rzeczy, relacji i przynależności państwowej statku według rejestracji

Okresowość: Rocznie

	Zmienne	Szczegóły dotyczące kodowania	Nomenklatura
Rozmiar	Zbiór danych	Dwuznakowy alfanumeryczny	E1
	Rok referencyjny	Czteroznakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał referencyjny	Jednoznakowy alfanumeryczny	(0)
	Port przekazujący dane	Pięcioletni alfanumeryczny	Wybrane porty EOG z wykazu portów
	Kierunek	Jednoznakowy alfanumeryczny	Przywóz, wywóz (1, 2)
	Port załadunku/rozładunku	Pięcioletni alfanumeryczny	Porty EOG z wykazu portów
	Relacje	Czteroznakowy alfanumeryczny	Nadmorskie strefy przybrzeżne, załącznik IV
	Rodzaj ładunku	Jednoznakowy alfanumeryczny	Rodzaj ładunku, załącznik II (kategorie 1, 2, 3, 5, 6 i 9)
	Przynależność państwowa statku według rejestracji	Czteroznakowy alfanumeryczny	Przynależność państwowa statków według rejestracji, załącznik V

Dane: Waga towarów brutto w tonach.

Zbiór danych F1: Ruch statków w głównych portach europejskich, według portów, rodzaju i wielkości statku załadowującego lub rozładowującego ładunek

Okresowość: Kwartalnie

	Zmienne	Szczegóły dotyczące kodowania	Nomenklatura
Rozmiar	Zbiór danych	Dwuznakowy alfanumeryczny	F1

	Zmienne	Szczegóły dotyczące kodowania	Nomenklatura
	Rok referencyjny	Czteroznakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał referencyjny	Jednoznakowy alfanumeryczny	(1, 2, 3, 4)
	Port przekazujący dane	Pięciznakowy alfanumeryczny	Wybrane porty EOG z wykazu portów
	Kierunek	Jednoznakowy alfanumeryczny	Przywóz, wywóz (1, 2)
	Rodzaj statku	Jednoznakowy alfanumeryczny	Rodzaj statku, załącznik VI
	Wielkość statku (DWT)	Dwuznakowy alfanumeryczny	Klasy nośności lub tonażu brutto, załącznik VI

Dane: Liczba statków.

Nośność statków w tonach i tonaż brutto.

DECYZJA KOMISJI

z dnia 13 maja 1998 r.

w sprawie zasad wykonania dyrektywy Rady 95/64/WE w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską

(notyfikowana jako dokument nr C(1998) 1275)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(98/385/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu towarów i pasażerów drogą morską¹, w szczególności jej art. 4, 10 i 12,

a także mając na uwadze, co następuje:

zezwała się Państwom Członkowskim na odstępstwa od stosowania przepisów, dyrektywy 95/64/WE na czas niezbędny do dostosowania ich krajowych systemów statystycznych do wymogów;

Komisja sporządza wykaz portów, zakodowanych i sklasyfikowanych według kraju oraz morskiego obszaru przybrzeżnego;

treść załączników do niniejszej dyrektywy wymaga zmian;

środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. programu statystycznego utworzonego decyzją Rady 89/382/EWG, Euratom²,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Odstępstwa przyznane przez Komisję Państwom Członkowskim są określone w załączniku I.
2. Odstępstwa stosuje się dla lat 1997, 1998 i 1999, z wyjątkiem niektórych odstępstw określonych w załączniku I, które stosuje się do 1997 r.

¹ Dz.U. L 320 z 30.12.1995, str. 25.

² Dz.U. L 181 z 28.6.1998, str. 47.

Artykuł 2

Wykaz portów, zakodowanych i sklasyfikowanych według kraju i morskiego obszaru przybrzeżnego, jest podana w załączniku II.

Artykuł 3

1. W załącznikach II, III, IV, V, VII i VIII do dyrektywy 95/64/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) Załącznik II:

W kolumnie „tonaż” dla kodów nr 30, 31, 32, 33 i 34 wprowadza się liczbę 3 odnoszącą się do przypisu 3.

2) Załącznik III:

Zdanie pod nagłówkiem „Nomenklatura towarów” otrzymuje brzmienie:

„Stosowana nomenklatura towarów jest nomenklaturą składającą się z 24 grup towarów (pierwsza kolumna poniżej) opartą na jednolitej nomenklaturze towarów do celów statystyki transportu (NST/R) do czasu, aż Komisja po zasięgnięciu opinii Państw Członkowskich zdecyduje się ją zmienić.”

3) Załącznik IV:

Pierwszy ustęp tekstu znajdującego się pod nagłówkiem „Morskie obszary przybrzeżne” otrzymuje brzmienie:

„Nomenklatura, którą należy stosować, to geonomenklatura (nomenklatura krajów do celów statystyki handlu zewnętrznego Wspólnoty oraz statystyki handlu między Państwami Członkowskimi, pierwotnie sporządzona na mocy rozporządzenia Rady (EWG) nr 1736/75¹ z mocą obowiązującą w roku, do którego odnoszą się dane.

¹ Dz.U. L 183 z 14.7.1975, str. 3.”

4) Załącznik V:

a) pierwszy ustęp tekstu znajdującego się pod nagłówkiem „Przynależność państwowa rejestracji statków” otrzymuje brzmienie:

„Nomenklatura, którą należy stosować, to geonomenklatura (nomenklatura krajów do celów statystyki handlu zewnętrznego Wspólnoty oraz statystyki handlu między Państwami Członkowskimi, pierwotnie sporządzona na mocy rozporządzenia Rady (EWG) nr 1736/75¹ z mocą obowiązującą w roku, do którego odnoszą się dane, z następującym wyjątkiem: kody 017 i 018 należy stosować odpowiednio dla Belgii i Luksemburga;

¹ Dz.U. L 183 z 14.7.1975, str. 3.”

- b) w wykazie kodów: kody „0011 Francja” i „0012 Wyspy Kerguelena” skreśla się; kody „0281 Norwegia” i „0282 Norwegia (NIS)” dodaje się po kodzie „0112 Hiszpania (Rebeca)”; kod „8902 Francuskie Terytorium Antarktyczne” otrzymuje brzmienie „Francuskie Terytorium Antarktyczne (wraz z Wyspami Kerguelena)”.

5) Załącznik VII:

Liczby w kolumnach „DWT” tabeli są powtórzone w kolumnach „GT”; dolna granica dla klasy „01” w pozycji „GT” wynosi „100”.

6) Załącznik VIII:

- a) pod nagłówkiem „zbiorcze i szczegółowe statystyki”, na końcu każdego z pierwszych trzech zdań „F1” otrzymuje brzmienie „F1 lub F2 lub F1 i F2”;
- b) w tabeli „Zbiór danych F1”, w kolumnie „kod” pozycja „1-znakowy alfanumeryczny” dla zmiennej „typ statku” otrzymuje brzmienie „2-znakowy alfanumeryczny”; w kolumnie „nomenklatura” oraz w ostatnim wierszu tabeli wyrazy „lub tonaż brutto” skreśla się;
- c) po tabeli „Zbiór danych F1” dodaje się tabelę „Zbiór danych F2”.

2. Nowe wersje załączników II, III, IV, V, VII i VIII do dyrektywy 95/64/WE zastępuje się załącznikiem III do niniejszej decyzji, włączając do niego zmiany wymienione w ust. 1 niniejszego artykułu.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 13 maja 1998 r.

W imieniu Komisji

Yves - Thibault de SILGUY

Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK I

	Zmienna ¹	Odstępstwo całkowite ²	Odstępstwo częściowe
Wszystkie zbiory danych	Kwartał Port załadunku / wyładunku Relacja Typ ładunku Tonaż pewnych statków ro - ro	(GR), UK ³ GR, UK GR (GR), I (DK)	D, I, NL, (S) D, I, NL, (S), UK D, F, NL, (FIN), UK
A1	Typ ładunku		S
A2	Typ ładunku	GR	IRL
A3	Pełny zbiór danych Liczba pasażerów	(GR) D	
C1	Port załadunku/wyładunku Relacja Typ ładunku Liczba jednostek z ładunkiem Liczba jednostek bez ładunku	B ⁴ GR DK, S DK, S	B ⁴ IRL, S
D1	Pełny zbiór danych Przynależności państwowej rejestracji	D F, (GR)	I, (S)
E1	Pełny zbiór danych Przynależności państwowej rejestracji	(GR) UK, F	D, I, (S)
F1	Pełny zbiór danych Typ statku Wielkość statku	(GR), UK GR GR, I	D, I

Niemcy: nie uwzględniono wszystkich portów.

Francja: łącznie ze statkami-przetwórniami.

() = odstępowania tylko na rok 1997.

¹ „Odstępstwo całkowite”: brak zmiennej.

² „Odstępstwo częściowe”: zmienna nie całkiem zgodna z nomenklaturą określoną przez tę dyrektywę.

³ Z wyjątkiem D1 - transport międzynarodowy.

⁴ Dla portu w Antwerpii.

ZAŁĄCZNIK II

WYKAZ EUROSTAT DLA PORTÓW EUROPEJSKICH

Opis wykazu portów

Porty statystyczne i porty podporządkowane są sklasyfikowane w kolejności alfabetycznej dla każdego Państwa Członkowskiego

Struktura

Nagłówek kolumny

Objaśnienie

KRAJ

kraj (kod wg ISO 3166)

MOP

morski obszar przybrzeżny, w którym położony jest port (załącznik IV do dyrektywy)

ZMIEN.

zmieniony

NAZWA PORTU

nazwa portu w brzmieniu, w jakim występuje w spisie UN / LOCODE 1996

LOCODE

kod (alfabetyczny) wg spisu UN/LOCODE lub kod (numeryczny) tymczasowo przydzielony przez Eurostat dla portów nie posiadających LOCODE

KRAJ. GRUPA STAT.

dla portu, który nie jest portem statystycznym, krajowa grupa statystyczna (kraj grupa stat.) jest kodem portu statystycznego, do którego ten port jest włączony

PORT STAT.

port statystyczny

KOD KRAJOWY

kod przydzielony do portu statystycznego w statystyce krajowej Państwa Członkowskiego, w którym port jest położony

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
BE	0170		Albertkanaal	BEABK		X	
BE	0170		Antwerpen	BEANR		X	
BE	0170		Brugge	BEBGS	BE ZEE		

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
BE	0170		Bruxelles (Brussel)	BEBRU		X	
BE	0170		Gent	BEGNE		X	
BE	0170		Liège	BELGG		X	
BE	0170		Nieuwpoort	BENIE		X	
BE	0170		Oostende	BEOST		X	
BE	0170		Rupel	BERUP	BE BRU		
BE	0170		Zeebrugge	BEZEE		X	
BE	0170		Zelzate	BEZEL	BE GNE		
BE			Inne - Belgia	BE888			
			11	11	3	8	
DK	0080		Aabenraa	DKAAB		X	855-00
DK	0080		Aalborg	DKAAL		X	970-00
DK	0080	X	Aalborg Portland	DKROR		X	971-00
DK	0080		Århus	DKAAR		X	980-00
DK	0080		Ærø	DK081		X	363-02
DK	0080		Ærø sund	DK082		X	363-01
DK	0080		Ærøskøbing	DK001		X	864-00
DK	0080		Agersø	DK083		X	493-01
DK	0080		Agger Havn	DK003		X	896-00
DK	0080		Aggersund Havn	DK004		X	976-00
DK	0080		Anholt	DK084		X	982-01
DK	0080		Askø	DK085		X	599-02
DK	0080		Asnæsværkets Havn	DKASV		X	462-00

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
DK	0080		Assens	DKASN		X	285-00
DK	0080		Augustenborg	DKAUB		X	881-00
DK	0080		Avedøreværkets Havn	DKAVE		X	045-00
DK	0080		Avernakø / Lyø	DK086		X	869-03
DK	0080		Bågø	DK087		X	287-00
DK	0080		Bagenkop	DKBAG		X	867-00
DK	0080		Ballebro	DK088		X	888-01
DK	0080		Bandholm (Maribo)	DKBDX		X	592-00
DK	0080		Bogø	DK089		X	636-00
DK	0080		Bøjden	DKBOS		X	869-01
DK	0080		Branden Havn	DKBRH		X	801-01
DK	0080		Cementfabrikken Danias Havn	DKDAN		X	674-01
DK	0080		Cementfabrikken Kongsdal Havn	DKKON		X	674-02
DK	0080		Dansk Salts Havn	DKDAS		X	675-00
DK	0080		Dragør	DKDRA		X	044-00
DK	0080		Ebeltoft	DKEBT		X	985-00
DK	0080		Egersund	DKEND		X	883-00
DK	0080	X	Elsinore	DK103	DKHLS		
DK	0080		Endelave	DK090		X	452-00
DK	0080		Enstedværkets Havn	DKENS		X	886-00
DK	0080		Esbjerg	DKEBJ		X	260-00
DK	0080		Fåborg Havn	DKFAA		X	861-00
DK	0080		Fakse Ladeplads Havn	DKFAK		X	637-00

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
DK	0080		Feggesund	DK091		X	897-01
DK	0080		Fejø	DK092		X	598-01
DK	0080		Femø	DK093		X	598-02
DK	0080		Fredericia (og Shell - Havnen)	DKFRC		X	280-00
DK	0080		Frederikshavn	DKFDH		X	290-00
DK	0080		Frederikssund Havn	DKFDS		X	371-00
DK	0080		Fur	DK024		X	803-00
DK	0080	X	Fynshav	DKFYH		X	887-00
DK	0080		Gedser	DKGED		X	593-00
DK	0080		Gråsten	DK025		X	882-00
DK	0080		Grenå	DKGRE		X	986-00
DK	0080		Gulfhavnen	DKGFH		X	592-01
DK	0080		Haderslev	DKHAD		X	360-00
DK	0080		Hadsund	DK027		X	969-00
DK	0080		Hanstholm	DK030		X	891-00
DK	0080		Hardeshøj	DK094		X	888-02
DK	0080		Hasle	DKHSL		X	744-00
DK	0080		Havneby	DKHNB		X	366-00
DK	0080		Havnsø	DK095		X	467-00
DK	0080		Helsingør	DKHLS		X	370-00
DK	0080		Hirtshals	DKHIR		X	291-00
DK	0080		Hobro	DKHBO		X	979-00
DK	0080		Holbæk	DKHBK		X	463-01

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
DK	0080		Horsens	DKHOR		X	450-00
DK	0080		Hou Havn	DKHOH		X	982-02
DK	0080		Hundested	DKHUN		X	375-00
DK	0080		Hvalpsund	DK096		X	977-00
DK	0080		Juelsminde Havn	DKJUE		X	451-00
DK	0080		Kalundborg	DKKAL		X	460-00
DK	0080		Kastrup	DKKTP		X	043-00
DK	0080		Kerteminde	DKKTD		X	643-00
DK	0080		Københavns Havn (og Frihavnen)	DKCPH		X	040-00
DK	0080		Køge	DKKOG		X	510-00
DK	0080		Kolby Kas Havn	DKKOK		X	984-00
DK	0080		Kolding	DKKOL		X	480-00
DK	0080	X	Kongsdal Havn	DK105	DKKON		
DK	0080		Korsør	DKKRR		X	490-00
DK	0080		Kragenæs	DK097		X	599-03
DK	0080	X	Kyndbyværkets Havn	DKKBY		X	372-00
DK	0080		Lemvig	DKLVG		X	441-00
DK	0080		Lindø Havn	DKLIN		X	641-00
DK	0080		Løgstør	DKLGR		X	975-00
DK	0080		Lohals	DK098		X	866-00
DK	0080		Lyngs Odde Havn	DKLYO		X	283-00
DK	0080		Marbæk Havn	DKMRB		X	377-00
DK	0080	X	Mariager	DK104	DKDAS		

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
DK	0080		Marstal	DKMRS		X	862-00
DK	0080	X	Masnedøværkets Havn	DKMAS		X	634-00
DK	0080	X	Masned Sund	DK101	DKMAS		
DK	0080		Middelfart	DKMID		X	284-00
DK	0080		Mommark	DK099		X	888-03
DK	0080		Næssund	DK002		X	897-02
DK	0080		Næstved	DKNVD		X	630-00
DK	0080		Nakskov	DKNAK		X	594-00
DK	0080		Neksø	DKNEX		X	742-00
DK	0080		Nordby Havn, Fanø	DKNDB		X	261-00
DK	0080	X	Nordjyllandsværkets Havn	DKVSV		X	974-00
DK	0080	X	Nørresundby	DK102	DKAAL		
DK	0080		Nyborg	DKNBG		X	870-00
DK	0080		Nykøbing Falster	DKNYF		X	590-00
DK	0080		Nykøbing Mors	DKNYM		X	892-00
DK	0080		Nysted	DKNTD		X	597-00
DK	0080		Odense	DKODE		X	640-00
DK	0080		Omø	DK005		X	593-02
DK	0080		Orehoved, Falster	DKORE		X	591-00
DK	0080		Orø	DK006		X	563-02
DK	0080		Randers	DKRAN		X	670-00
DK	0080		Rødby	DKROD		X	599-01
DK	0080		Rødby (Færgenhavn)	DK050		X	730-00

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
DK	0080		Rønne	DKRNN		X	740-00
DK	0080		Rørvig	DK052		X	469-02
DK	0080		Rudkøbing	DKRKB		X	863-00
DK	0080		Sælvig Havn	DKSLV		X	984-03
DK	0080		Sakskøbing	DKSAX		X	595-00
DK	0080		Sejerø	DK009		X	468-00
DK	0080		Sjællands Odde	DKSJO		X	469-01
DK	0080		Skælskør	DKSSK		X	490-00
DK	0080	X	Skærbækværkets Havn	DKSKB		X	282-00
DK	0080		Skagen	DKSKA		X	292-00
DK	0080		Skarø Drejø	DK010		X	869-05
DK	0080		Skive	DKSKV		X	800-00
DK	0080		Snekkersten	DK011		X	376-00
DK	0080		Søby Havn	DKSOB		X	868-00
DK	0080		Sønderborg	DKSGD		X	880-00
DK	0080		Spodsbjerg Havn	DKSPB		X	867-00
DK	0080		Stålvalseværkets Havn	DKSVV		X	374-00
DK	0080		Statoil - Havnen	DKSTT		X	461-00
DK	0080		Stege	DKSTE		X	632-00
DK	0080		Stignæs	DK017		X	492-03
DK	0080		Stignæsværkets Havn	DKSTG		X	492-02
DK	0080		Strib Havn	DKSTB		X	286-00
DK	0080		Struer	DKSTR		X	444-00

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
DK	0080		Strynø	DK019		X	869-04
DK	0080		Stubbekøbing Havn	DKSBK		X	596-00
DK	0080		Studstrupværkets Havn	DKSSV		X	981-00
DK	0080		Sundsøre	DK021		X	801-02
DK	0080		Svendborg	DKSVE		X	860-00
DK	0080		Tårs	DKTRS		X	599-04
DK	0080		Thisted	DKTED		X	890-00
DK	0080	X	Thyborøn	DKTYB		X	635-00
DK	0080		Tuborg	DK072		X	042-00
DK	0080		Tunø	DK022		X	982-03
DK	0080		Uno - X Havn	DKUNX		X	835-00
DK	0080		Vang Havn	DKVNG		X	747-00
DK	0080		Vejle	DKVEJ		X	920-00
DK	0080		Venø Havn	DKVEN		X	445-00
DK	0080		Vesterø Havn, Læsø	DKVES		X	294-00
DK	0080		Vordingborg Havn	DKVOR		X	633-00
DK			Inne -Dania	DK888			
			144	144	5	139	
DE	0041		Amrum I.	DEAMR		X	01301
DE	0043		Andernach	DEAND		X	13202
DE	0042		Anklam	DEANK		X	23301
DE	0041		Baltrum I.	DE004		X	04102
DE	0043		Beddingen - zu Salzgitter	DE101		X	05101

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
DE	0041		Beidenfleth	DE102		X	01401
DE	0041		Bensersiel	DE103		X	04204
DE	0043		Berlin	DE104		X	22229
DE	0041		Borkum I.	DE105		X	04103
DE	0041		Brake	DEBKE		X	04206
DE	0043		Braunschweig	DEBWE		X	05103
DE	0041		Bremen	DEBRE		X	06101
DE	0041		Bremerhaven	DEBRV		X	06201
DE	0041		Brunsbüttel	DEBRB		X	01404
DE	0041		Büsum	DEBUM		X	01405
DE	0041		Bützfleth	DEBUZ		X	03108
DE	0042		Burgstaaken / Fehmarn	DEBSK		X	02701
DE	0041		Carolinensiel	DECAR		X	04208
DE	0043		Castrop - Rauxel	DECRL		X	08205
DE	0041		Cuxhaven	DECUX		X	03110
DE	0041		Dagebüll	DEDAG		X	01302
DE	0042		Damp - Ostseebad	DEDAP		X	01684
DE	0043		Dorsten	DE102		X	08213
DE	0043		Dortmund	DEDTM		X	08302
DE	0043		Düsseldorf	DEDUS		X	09201
DE	0043		Duisburg	DEDUI		X	08119
DE	0042		Eckernförde	DEECK		X	01602
DE	0041		Emden	DEEME		X	04105

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
DE	0043		Emmelsum	DE016		X	07226
DE	0042		Flensburg	DEFLF		X	01201
DE	0041		Föhr I.	DE017		X	01303
DE	0041		Friedrichstadt	DEFRI		X	01304
DE	0043		Gelsenkirchen	DEGEK		X	08215
DE	0042		Gelting	DEGEL		X	01202
DE	0042		Glücksburg, Langballigau, Neukirchen	DENEK		X	01282
DE	0041		Glückstadt	DEGLU		X	01408
DE	0042		Greifswald	DEGRD		X	23308
DE	0042	X	Greifswald, Landkreis	DE103		X	23372
DE	0041		Hamburg	DEHAM		X	02001
DE	0043		Hanau	DEHAU		X	12310
DE	0041		Haren / Ems	DEHRN		X	04409
DE	0042		Heiligenhafen	DEHHF		X	01704
DE	0041		Helgoland I.	DEHGL		X	01409
DE	0041		Hochdonn	DEHOD		X	01410
DE	0041		Hörnum / Sylt	DEHRM		X	01305
DE	0041		Hohenhorn	DEHHS		X	01412
DE	0043		Homberg	DEHOM		X	08106
DE	0041		Husum	DEHUS		X	01306
DE	0041		Itzehoe	DEITZ		X	01413
DE	0041		Juist	DEJUI		X	04108

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
DE	0042		Kappeln	DEKAP		X	01203
DE	0042		Kiel	DEKEL		X	02501
DE	0043		Köln	DECGN		X	09505
DE	0043		Krefeld	DEKRE		X	09302
DE	0041		Langeoog, Insel	DELGO		X	04220
DE	0042		Lauterbach	DE035		X	23110
DE	0041		Leer	DELEE		X	04109
DE	0041		List / Sylt	DELIS		X	01307
DE	0041		Lohesch	DELOH		X	04414
DE	0042		Lübeck	DELBC		X	01801
DE	0043		Lülsdorf	DE104		X	09507
DE	0043		Minden	DEMID		X	10110
DE	0043		Mülheim an der Ruhr	DEMUH		X	08231
DE	0042		Mukran	DEMUK		X	23111
DE	0041		Nessmersiel	DENES		X	04113
DE	0041		Neuharlingersiel	DENHS		X	04223
DE	0043		Neuss	DENSS		X	09303
DE	0042		Neustadt / Holstein	DENHO		X	01705
DE	0041		Norddeich	DENOE		X	04114
DE	0041		Nordenham	DENHA		X	04224
DE	0041		Norderney I.	DENRD		X	04115
DE	0041		Oldenburg / Oldenburg	DEOLO		X	04225
DE	0043		Orsoy	DE047		X	07212

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
DE	0040		Orth / Fehmarn	DEORT		X	01706
DE	0041		Papenburg	DEPAP		X	04417
DE	0043		Peine	DEPEI		X	05106
DE	0041		Pellworm I.	DEPEL		X	01309
DE	0042		Puttgarden	DEPUT		X	01707
DE	0042		Rendsburg	DEREN		X	01607
DE	0043		Rheinberg - Ossenberg	DERBH		X	07217
DE	0042		Rostock	DERSK		X	23118
DE	0042		Rügen (wody wewnętrzne)	DE075		X	23175
DE	0042		Rügen (Östl. Stralsunder Fahrw.)	DE055		X	23180
DE	0043		Salzgitter	DESAR		X	05108
DE	0042		Saßnitz	DESAS		X	23120
DE	0041		Schülpersiel	DESPS		X	01422
DE	0041		Schwartzenhütte, Hemmoor	DE058		X	03126
DE	0043		Schwedt	DESDT		X	24217
DE	0043		Sehnde	DESNE		X	05215
DE	0041		Spiekeroog I.	DESPI		X	04230
DE	0043		Spyck	DE061		X	04218
DE	0041		Stade	DESTA		X	03127
DE	0042		Stralsund	DESTL		X	23124
DE	0043		Uelzen	DEUEL		X	03217
DE	0041		Upschört	DEUPS		X	04233
DE	0042		Vitte / Hiddensee	DE070		X	23125

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
DE	0043		Walsum	DE066		X	08109
DE	0041		Wangerooge I.	DEAGE		X	04235
DE	0041		Wedel - Schulau	DEWED		X	01424
DE	0043		Wesel	DE076		X	07224
DE	0041		Wilhelmshaven	DEWVN		X	04236
DE	0041		Wilster	DEWIL		X	01526
DE	0041		Wischhafen	DEWIF		X	03131
DE	0042		Wismar	DEWIS		X	23213
DE	0042		Wolgast	DE072		X	23328
DE	0041		Wyk / Föhr	DE105		X	01303
DE			Inne - Niemcy	DE888			
			106	106	0	106	
GR	0090		Achladi	GRACL		X	072
GR	0090		Aegina	GR001		X	025
GR	0090		Aegio	GR002		X	027
GR	0090		Agia Efimia	GR003		X	005
GR	0090		Agia Marina Fthiot.	GRAGM		X	006
GR	0090		Agia Pelagia	GR004		X	019
GR	0090		Agii Theodori	GRAGT		X	008
GR	0090		Agios Kirikos	GR005		X	011
GR	0090		Agios Konstantinos	GR006		X	013
GR	0090		Agios Nikolaos Creta	GRANI		X	015
GR	0090		Alexandroupolis	GRAXD		X	031

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
GR	0090		Aliverio	GRLVR		X	033
GR	0090		Alonissos	GRALO		X	035
GR	0090		Amfiloxia	GRAMF		X	047
GR	0090		Amoliani	GR011		X	043
GR	0090		Amorgos	GRAMO		X	045
GR	0090		Andros	GRAND		X	055
GR	0090		Antikyra	GRATK		X	057
GR	0090		Antiparos	GR014		X	059
GR	0090		Antirio	GR015		X	060
GR	0090		Argostolion	GREFL		X	185
GR	0090		Aspropyrgos	GRAPY	GRPIR		
GR	0090		Astakos	GRAST		X	065
GR	0090		Astypalea	GRJTY		X	069
GR	0090		Canea	GRCHQ	GRSUD		
GR	0090		Chalkida	GRCLK		X	515
GR	0090		Chios	GRJKH		X	521
GR	0090		Chora Sfakion	GR017		X	525
GR	0090		Corfu	GRCFU		X	183
GR	0090		Corinth	GRCRG		X	203
GR	0090		Edipsos	GR018		X	029
GR	0090		Eleftheres	GR020		X	103
GR	0090		Eleusis	GREEU		X	105
GR	0090		Ermioni	GR021		X	113

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
GR	0090		Eydilos	GR022		X	115
GR	0090		Gavrion	GRGAV		X	085
GR	0090		Glossa	GR026		X	091
GR	0090		Gythion	GRGYT		X	093
GR	0090		Heraklion	GRHER		X	121
GR	0090		Hydra (Idhra)	GRHYD		X	501
GR	0090		Igoumenitsa	GRIGO		X	119
GR	0090		Inousses	GR028		X	365
GR	0090		Ios	GR029		X	137
GR	0090		Isthmia	GRITM		X	139
GR	0090		Itea	GRITA		X	141
GR	0090		Ithaki	GRITH		X	135
GR	0090		Kalamata	GRKLX		X	145
GR	0090		Kalymnos Island	GRKMI		X	151
GR	0090		Kapsalio	GR032		X	175
GR	0090		Karlovassi	GRKAR		X	159
GR	0090		Karpathos	GRAOK		X	161
GR	0090		Karystos	GRKST		X	163
GR	0090		Kassos	GRKSJ		X	167
GR	0090		Kastelli Kisamou	GR035		X	171
GR	0090		Katakolo	GR036		X	173
GR	0090		Kavala	GRKVA		X	143
GR	0090		Kea Island	GRKEA		X	177

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
GR	0090		Keramoti	GRKER		X	181
GR	0090		Kiato	GR042		X	189
GR	0090		Kimolos	GRKMS		X	193
GR	0090		Kos	GRKGS		X	225
GR	0090		Kylini	GRKYL		X	217
GR	0090		Kymassio	GRKYM		X	191
GR	0090		Kymi	GRKIM		X	219
GR	0090		Kythnos	GRKYT		X	099
GR	0090		Larymna	GRLRY		X	231
GR	0090		Lavrion	GRLAV		X	233
GR	0090		Lefkimi	GR049		X	214
GR	0090		Leonidion	GR050		X	243
GR	0090		Leros Island	GRLRS		X	237
GR	0090		Levkas	GRLEV		X	239
GR	0090		Lixouri	GRLIX		X	245
GR	0090		Marmari	GR051		X	261
GR	0040		Meganissi	GR052		X	253
GR	0090		Megara	GRMGR		X	267
GR	0090		Menidion	GR053		X	277
GR	0090		Etoloacarnanias Mesolongion	GRMEL		X	281
GR	0090		Messogea	GR055		X	279
GR	0090		Mesta Hiou	GR056		X	283
GR	0090		Methoni	GRMET		X	271

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
GR	0090		Milos Island	GRMLO		X	287
GR	0090		Monemvassia	GRMON		X	293
GR	0090		Moudros	GR060		X	299
GR	0090		Mykonos	GRJMK		X	311
GR	0090		Myrina	GR061		X	315
GR	0090		Mytilene	GRMJT		X	319
GR	0090		Nafplion	GRNAF		X	327
GR	0090		Naxos	GRJNX		X	321
GR	0090		Nea Moudania	GRNMA		X	345
GR	0090		Nea Styra	GR064		X	349
GR	0090		Neapolis	GRNEA		X	329
GR	0090		Nidrion	GR065		X	359
GR	0090		Nissyros	GRNIS		X	355
GR	0090		Orei	GR067		X	529
GR	0090		Oropos	GRORO		X	531
GR	0090		Palea Epidavros	GR069		X	369
GR	0090		Paleohora Sfakion	GR070		X	371
GR	0090		Paros	GRPAS		X	389
GR	0090		Patmos	GRPMS		X	391
GR	0090		Patras	GRGPA		X	393
GR	0090		Paxi	GR097		X	385
GR	0090	X	Perama	GRPER	GRPIR		399
GR	0090		Piraeus	GRPIR		X	397

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
GR	0090		Politika	R074		X	414
GR	0090		Poros Kefalinas	GR075		X	419
GR	0090		Poros Trizinias	GR076		X	417
GR	0090		Porto Heli	GR077		X	419
GR	0090		Porto Lagos	GRPTL		X	421
GR	0090		Preveza / Lefkas	GRPVK		X	423
GR	0090		Pylos	GRPYL		X	429
GR	0090		Pythagorio	GRPYT		X	427
GR	0090		Rafina	GRRAF		X	433
GR	0090		Rethymnon	GRRET		X	437
GR	0090		Rhodes	GRRHO		X	439
GR	0090		Rio	GR080		X	439
GR	0090		Salamis	GRSAL		X	443
GR	0090		Sami	GRSMI		X	445
GR	0090		Samothraki	GRSAM		X	447
GR	0090		Seriphos Island	GRSER		X	451
GR	0090		Sifnos	GRSIF		X	461
GR	0090		Sitia	GRJSH		X	453
GR	0090		Skiathos	GRJSI		X	465
GR	0090		Skopelos	GRSKO		X	467
GR	0090		Skyros Island	GRSKU		X	469
GR	0090		Souda Bay	GRSUD		X	470
GR	0090		Spetses	GR085		X	473

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
GR	0090		Stavros Halkidikis	GR086		X	475
GR	0090		Stratonio	GRSTI		X	479
GR	0090		Stylida	GRSYS		X	481
GR	0090		Symi	GR087		X	487
GR	0090		Syros (Syra)	GRJSY		X	489
GR	0090		Thasos	GRTSO		X	123
GR	0090		Thessaloniki	GRSKG		X	125
GR	0090		Thira	GRJTR		X	127
GR	0090		Tinos	GRTIN		X	493
GR	0090		Vathy Samou	GRVTH		X	449
GR	0090		Volos	GRVOL		X	079
GR	0090		Zakynthos	GRZTH		X	117
GR			Inne - Grecja	GR888			
			138	138	3	135	
ES	0112		Águilas	ESAGU		X	
ES	0112		Alcudia	ESALD		X	
ES	0112		Algeciras	ESALG		X	
ES	0112		Alicante	ESALC		X	
ES	0112		Almería	ESLEI		X	
ES	0112		Arrecife de Lanzarote	ESACE		X	
ES	0111		Avilés	ESAVS		X	
ES	0112		Ayamonte	ESAYA		X	
ES	0112		Barbate de Franco	ES003		X	

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
ES	0112		Barcelona	ESBCN		X	
ES	0111		Bermeo	ES004		X	
ES	0111		Bilbao	ESBIO		X	
ES	0111		Burela	ESBRL		X	
ES	0112		Burriana	ESBRX		X	
ES	0112		Cabezuela	ESCBZ		X	
ES	0112		Cádiz	ESCAD		X	
ES	0112		Cala Sabina	ESCBS		X	
ES	0111		Cambados	ESCBD		X	
ES	0112		Carboneras	ESCRS		X	
ES	0111		Carino	ESCNO		X	
ES	0112		Cartagena	ESCAR		X	
ES	0112		Castellón de la Plana	ESCAS		X	
ES	0111		Celeiro	ESCEL		X	
ES	0112		Ceuta	ESCEU		X	
ES	0112		Ciudadela	ESQIU		X	
ES	0111		Corcubión	ESCCN		X	
ES	0112		Corralejo	ESQFU		X	
ES	0112		Denia	ESDNA		X	
ES	0111		El Ferrol	ESFER		X	
ES	0112		Gandía	ESGAN		X	
ES	0112		Garrucha	ESGAR		X	
ES	0111		Gijón	ESGIJ		X	

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
ES	0112		Huelva	ESHUV		X	
ES	0112		Ibiza	ESIBZ		X	
ES	0111		La Coruña	ESLCG		X	
ES	0112		La Estaca	ESLES		X	
ES	0111		La Puebla del Caraminal	ES020		X	
ES	0112		Las Palmas de Gran Canaria	ESLPA		X	
ES	0111		Laxe	ES021		X	
ES	0111		Lee	ES022		X	
ES	0111		Lekeitio	ESLEK		X	
ES	0112		Los Cristianos	ESLCR		X	
ES	0112		Mahón	ESMAH		X	
ES	0112		Málaga	ESAGP		X	
ES	0111		Marín - Pontevedra	ESMPG		X	
ES	0112		Melilla	ESMLN		X	
ES	0111		Moana	ESMOA		X	
ES	0112		Motril	ESMOT		X	
ES	0111		Ondarroa	ESOND		X	
ES	0112		Palamós	ESPAL		X	
ES	0112		Palma de Mallorca	ESPMI		X	
ES	0111		Pasajes	ESPAS		X	
ES	0112		Playa Blanca	ESQLY		X	
ES	0112		Puerto de Santa María	ESPSM		X	
ES	0112		Puerto del Rosario	ESFUE		X	

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
ES	0111		Ribadeo	ESRIB		X	
ES	0111		Ribeira	ES030		X	
ES	0112		Rota	ESROT		X	
ES	0111		Sada	ESSAD		X	
ES	0112		Sagunto	ESSAG		X	
ES	0110		San Antonio	ESSAA		X	
ES	0112		San Carlos de la Rápita	ESSCR		X	
ES	0111		San Ciprián	ESSCI		X	
ES	0111		San Esteban de Pravia	ESSOE		X	
ES	0112		Sant Feliu de Guíxols	ESSFU		X	
ES	0112		San Pedro del Pinatar	ESSSP		X	
ES	0112		San Sebastian de la Gomera	ESSSG		X	
ES	0112		Santa Águeda	ES037		X	
ES	0112		Santa Cruz de la Palma	ESSPC		X	
ES	0112		Santa Cruz de Tenerife	ESSCT		X	
ES	0111		Santander	ESSDR		X	
ES	0112		Santa Pola	ESSPO		X	
ES	0112		Sevilla	ESSVQ		X	
ES	0112		Tarifa	ESTRF		X	
ES	0112		Tarragona	ESTAR		X	
ES	0112		Torre Vieja	ESTOR		X	
ES	0112		Valencia	ESVLC		X	
ES	0111		Vigo	ESVGO		X	

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
ES	0112		Vilanova y la Geltrú	ES040		X	
ES	0111		Villagarcía de Arosa	ESVIL		X	
ES	0112		Vinaroz	ES041		X	
ES			Inne - Hiszpania	ES888			
			81	81	0	81	
FR	0012		Ajaccio	FRAJA		X	
FR	0011	X	Bassens	FR104	FRBOD		
FR	0012		Bastia	FRBIA		X	
FR	0011		Bayonne	FRBAY		X	
FR	0011		Bec D'Ambes	FRBEC	FRBOD		
FR	0011		Blaye	FRBYE	FRBOD		
FR	0012		Bonifacio	FRBON		X	
FR	0011	X	Bonsecours	FR103	FRURO		
FR	0011		Bordeaux	FRBOD		X	
FR	0011		Boulogne – sur - Mer	FRBOL		X	
FR	0011		Brest	FRBES		X	
FR	0011		Caen	FRCFR		X	
FR	0011		Calais	FRCQF		X	
FR	0012		Calvi	FRCLY		X	
FR	0011		Camaret	FRCAM		X	
FR	0011		Cannes	FRCEQ		X	
FR	0011	X	Carteret	FRCRT		X	
FR	0011		Cherbourg	FRCER		X	

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
FR	0011		Concarneau	FRCOC		X	
FR	0011		Dieppe	FRDPE		X	
FR	0011		Donges	FRDON	FRNTE		
FR	0011		Douarnenez	FRDRZ		X	
FR	0011		Dunkerque	FRDKK		X	
FR	0012		Étang – de - Berre	FR027	FRMRS		
FR	0011		Fécamp	FRFEC		X	
FR	0012		Fos – sur - Mer	FRFOS	FRMRS		
FR	0011	X	Gonfreville - l'Orcher	FR102			
FR	0011		Granville	FRGFR		X	
FR	0011		Gravelines	FRGRV		X	
FR	0011	X	Harfleur	FR106	FRLEH		
FR	0011		Hennebont	FR004		X	
FR	0011		Honfleur	FRHON		X	
FR	0011	X	Jérôme	FR107	FRURO		
FR	0012		L'Île-Rousse	FRILR		X	
FR	0012		La Ciotat	FRLCT		X	
FR	0011		La Pallice	FRLPE	FRLRH		
FR	0011		La Rochelle	FRLRH		X	
FR	0011		Landerneau	FRLDN		X	
FR	0011		Lannion	FRLAI		X	
FR	0012		Lavéra	FRLAV	FRMRS		
FR	0011		Le Fret (Crozon)	FRLFR		X	

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
FR	0011		Le Guildo (Crehen)	FRLGU		X	
FR	0011		Le Havre	FRLEH		X	
FR	0011		Le Legue (Saint-Brieuc)	FRSBK		X	
FR	0011		Le Tréport	FRLTR		X	
FR	0011		Le Verdon	FRLVE	FRBOD		
FR	0011		Les Sables - d'Olonne	FRLSO		X	
FR	0011		Lézardieux	FRLEZ		X	
FR	0011		Lorient	FRLRT		X	
FR	0012		Marseille	FRMRS		X	
FR	0011		Montoin	FRMON	FRNTE		
FR	0011		Morlaix	FRMXN		X	
FR	0011		Mortagne – sur - Gironde	FRMSG		X	
FR	0011		Nantes Saint - Nazaire	FRNTE		X	
FR	0011		Nice - Villefranche	FRNCE		X	
FR	0011		Paimboeuf	FRPBF	FRNTE		
FR	0011		Paimpol	FRPAI		X	
FR	0011		Pauillac - Port	FRPAP	FRBOD		
FR	0011		Pontrieux	FRPOX		X	
FR	0012		Port - de - Bouc	FRPDB	FRMRS		
FR	0012		Port - Vendres	FRPOV		X	
FR	0011		Port - Joinville (Île - D'Yeu)	FRPRJ		X	
FR	0012		Port – la - Nouvelle	FRNOU		X	
FR	0012		Porto Vecchio	FRPVO		X	

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
FR	0012		Propriano	FRPRP		X	
FR	0011		Quimper	FRUIP		X	
FR	0011	X	Redon	FR101		X	
FR	0011		Rochefort	FRRCO		X	
FR	0011		Roscoff	FRROS		X	
FR	0011		Rouen	FRURO		X	
FR	0011		Royan	FRRYN		X	
FR	0012		Sète	FRSET		X	
FR	0012		Saint-Louis (Rhône)	FRPSL	FRMRS		
FR	0011		Saint - Malo	FRSML		X	
FR	0011		Saint - Nazaire	FRSNR	FRNTE		
FR	0012		Saint - Raphaël	FRSRL		X	
FR	0011		Saint - Valéry – sur - Somme	FRSVS		X	
FR	0011	X	Saint - Wandrille	FR105	FRURO		
FR	0011		Tonnay - Charente (Rochefort)	FRTON		X	
FR	0012		Toulon	FRTLN		X	
FR	0011		Tréguier	FRTRE		X	
FR	0011		Vannes	FRVNE		X	
FR			Inne - Francja	FR888			
			82	82	20	62	
IE	0070		Annagassan	IE001		X	
IE	0070		Arklow	IEARK		X	00ARKL
IE	0070		Ballyshannon	IE002		X	

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
IE	0070		Baltimore	IEBTM		X	
IE	0070		Bantry Bay	IEBYT		X	
IE	0070		Bantry Harbour	IEBTH		X	
IE	0070		Buncrana	IEBNC		X	
IE	0070		Castletown Bere	IECTB		X	
IE	0070		Cork	IEORK		X	00CORK
IE	0070		Dingle	IEDIN		X	
IE	0070		Drogheda	IEDRO		X	00DROG
IE	0070		Dublin	IEDUB		X	00DUBL
IE	0070		Dun Laoghaire	IEDLG		X	00DUNL
IE	0070		Dundalk	IEDDK		X	00DUND
IE	0070		Dunmore East	IEDNM		X	
IE	0070		Fenit	IEFEN		X	
IE	0070		Foynes	IEFOV		X	00FOYN
IE	0070		Galway	IEGWY		X	00GAL W
IE	0070		Greenore	IEGRN		X	00GREE
IE	0070		Howth	IEHOW		X	
IE	0070		Killybegs	IEKBS		X	
IE	0070		Kilrush	IEKLR		X	
IE	0070		Kinsale	IEKLN		X	
IE	0070		Limerick	IELMK		X	00LIME
IE	0070		New Ross	IENRS		X	00NEWR
IE	0070	X	River Moy	IERVN		X	

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
IE	0070		Rossaveel	IE006		X	
IE	0070		Rosslare Harbour	IEROS		X	00ROSS
IE	0070		Sligo	IESXL		X	00SLIG
IE	0070		Tralee	IETRA		X	
IE	0070		Waterford	IEWAT		X	00WATE
IE	0070		Westport	IEWES		X	
IE	0070		Wexford	IEWEX		X	
IE	0070		Wicklow	IEWIC		X	00WICK
IE	0070		Youghal	IEYOU		X	
IE			Inne - Irlandia	IE888			
			35	35	0	35	
IT	0050		Alghero	ITAHO		X	
IT	0050		Alicudi	ITALI		X	
IT	0050		Amalfi	ITAMA		X	
IT	0050		Ancona	ITAOI		X	
IT	0050		Anzio	ITANZ		X	
IT	0050		Arbatax	ITATX		X	
IT	0050		Augusta	ITAUG		X	
IT	0050		Bagnoli	ITBLN		X	
IT	0050		Baia	ITBAI		X	
IT	0050		Bari	ITBRI		X	
IT	0050		Barletta	ITBLT		X	
IT	0050		Brindisi	ITBDS		X	

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
IT	0050		Cagliari	ITCAG		X	
IT	0050		Calasetta	ITCLS		X	
IT	0050		Canneto	ITCNT		X	
IT	0050		Capraia	ITCPA		X	
IT	0050		Capri	ITPRJ		X	
IT	0050		Carloforte	ITCLF		X	
IT	0050		Casamicciola	ITCML		X	
IT	0050		Castellammare del Golfo	ITCTR		X	
IT	0050		Castellammare di Stabbia	ITCAS		X	
IT	0050		Catania	ITCTA		X	
IT	0050		Cavo	IT011		X	
IT	0050		Chioggia	ITCHI		X	
IT	0050		Civitavecchia	ITCVV		X	
IT	0050		Crotone	ITCTW		X	
IT	0050		Falconara Marittima	ITFAL		X	
IT	050		Favignana	ITFAV		X	
IT	0050		Filicudi Porto	IT014		X	
IT	0050		Fiumicino	ITFCO		X	
IT	0050		Formia	IT016		X	
IT	0050		Gaeta	ITGAE		X	
IT	0050		Gallipoli	ITGAL		X	
IT	0050		Gela	ITGEA		X	
IT	0050		Genova	ITGOA		X	

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
IT	0050		Giannutri	IT017		X	
IT	0050		Giardini	ITGIA		X	
IT	0050		Gioia Tauro	IT100		X	
IT	0050		Golfo Aranci	ITGAI		X	
IT	0050		Gorgona	IT021		X	
IT	0050		Grado	ITGRD		X	
IT	0050		Isola del Giglio	IT023		X	
IT	0050		Isola Santo Stefano	IT024		X	
IT	0050		La Maddalena	ITMDA		X	
IT	0050		La Spezia	ITSPE		X	
IT	0050		Lampedusa	ITLMP		X	
IT	0050		Levanzo	IT025		X	
IT	0050		Licata	ITLIC		X	
IT	0050		Linosa	ITLIU		X	
IT	0050		Lipari	ITLIP		X	
IT	0050		Livorno	ITLIV		X	
IT	0050		Manfredonia	ITMFR		X	
IT	0050		Marettimo	IT031		X	
IT	0050		Marina di Carrara	ITMDC		X	
IT	0050		Marsala	ITMRA		X	
IT	0050		Mazara del Vallo	ITMAZ		X	
IT	0050		Melilli	ITMEL	ITSIR		
IT	0050		Messina	ITMSN		X	

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
IT	0050		Milazzo	ITMLZ		X	
IT	0050		Molfetta	ITMOL		X	
IT	0050		Monfalcone	ITMNF		X	
IT	0050		Monopoli	ITMNP		X	
IT	0050		Napoli	ITNAP		X	
IT	0050		Olbia	ITOLB		X	
IT	0050		Oneglia	ITONE		X	
IT	0050		Ortona	ITOTN		X	
IT	0050		Otranto	ITOTO		X	
IT	0050		Palau	IT038		X	
IT	0050		Palermo	ITPMO		X	
IT	0050		Panarea	ITPAN		X	
IT	0050		Pantelleria	ITPNL		X	
IT	0050		Pesaro	ITPES		X	
IT	0050		Pescara	IT040		X	
IT	0050		Peschici	IT041		X	
IT	0050		Pianosa	IT042		X	
IT	0050		Piombino	ITPIO		X	
IT	0050		Ponte Fornaci	ITPFO		X	
IT	0050		Ponza	IT044		X	
IT	0050		Portiglioni	ITPGL		X	
IT	0050		Porto Azzurro	ITPAZ		X	
IT	0050		Porto Cervo	ITPCE		X	

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
IT	0050		Porto d'Ischia	ITPDI		X	
IT	0050		Porto Empedocle	ITPEM		X	
IT	0050		Porto Foxi	ITPFX		X	
IT	0050		Porto Garibaldi	ITPGA		X	
IT	0050		Porto Lignano	IT050		X	
IT	0050		Porto Maurizio	ITPMZ		X	
IT	0050		Porto Nogaro	ITPNG		X	
IT	0050		Porto Santo Stefano	ITPSS		X	
IT	0050		Porto Torres	ITPTO		X	
IT	0050		Portoferraio	ITPFE		X	
IT	0050		Portofino	ITPTF		X	
IT	0050		Portovesme	ITPVE		X	
IT	0050		Positano	IT054		X	
IT	0050		Pozzallo	IT055		X	
IT	0050		Pozzuoli	ITPOZ		X	
IT	0050		Procida	ITPRO		X	
IT	0050		Ravenna	ITRAN		X	
IT	0050		Reggio di Calabria	ITREG		X	
IT	0050		Rimini	ITRMI		X	
IT	0050		Rio Marina	ITRMA		X	
IT	0050		Riposto	ITRPT		X	
IT	0050		Rodi Garganico	IT060		X	
IT	0050		Salerno	ITSAL		X	

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
IT	0050		Salina	ITSLA		X	
IT	0050		S. Benedetto del Tronto	IT062		X	
IT	0050		Sanremo	ITSRE		X	
IT	0050		Santa Margherita Ligure	IT064		X	
IT	0050		Santa Panagia	ITSPA		X	
IT	0050		Santa Teresa di Gallura	IT065		X	
IT	0050		Sant'Antioco	ITSAT		X	
IT	0050		Santo Vito Lo Capo	ITSVC		X	
IT	0050		Sarroch	ITPFX	ITCAG		
IT	0050		Savona - Vado	ITSVN		X	
IT	0050		Siracusa	ITSIR		X	
IT	0050		Sorrento	ITRRO		X	
IT	0050		Stromboli	ITSTR		X	
IT	0050		Talamone	ITTAL		X	
IT	0050		Taranto	ITTAR		X	
IT	0050		Termini Imerese	ITTRI		X	
IT	0050		Termoli	ITTMI		X	
IT	0050		Terracina	ITTRC		X	
IT	0050		Torre Annunziata	ITTOA		X	
IT	0050		Torregrande	ITTGR		X	
IT	0050		Torviscosa	ITTVC		X	
IT	0050		Trani	ITTNI		X	
IT	0050		Trapani	ITTPS		X	

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
IT	0050		Tremiti	ITTMT		X	
IT	0050		Trieste	ITTRS		X	
IT	0050		Ustica	ITUST		X	
IT	0050		Vada	ITVDA		X	
IT	0050		Vasto	ITVSO		X	
IT	0050		Venezia	ITVCE		X	
IT	0050		Ventotene	ITVTT		X	
IT	0050		Viareggio	ITVIA		X	
IT	0050		Vibo Valentia	ITVVA		X	
IT	0050		Vieste	ITVIE		X	
IT	0050		Vulcano Porto	ITVUL		X	
IT			Inne - Włochy	IT888			
			138	138	2	136	
NL	0030		Alblasserdam	NLABL		X	0482
NL	0030		Ameland	NL003		X	0060
NL	0030		Amsterdam	NLAMS		X	0363
NL	0030		Appingedam	NL004		X	0003
NL	0030		Bergambacht	NL005		X	0491
NL	0030		Bergen	NL006		X	0893
NL	0030		Bergen op Zoom	NLBZM		X	0748
NL	0030		Beverwijk	NLBEV		X	0375
NL	0030	X	Binnenmaas	NL101		X	0585
NL	0030	X	Born	NL102		X	0897

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
NL	0030		Borsele	NL008		X	0654
NL	0030		Brakel	NL009		X	0212
NL	0030		Breda	NLBRD		X	0758
NL	0030		Breskens	NLBRS		X	0692
NL	0030	X	Budel	NL103		X	0759
NL	0030		Capelle aan de IJssel	NLCPI		X	0502
NL	0030		Cuijk en Sint Agatha	NL012		X	0761
NL	0030		Delfzijl / Eemshaven	NLDZL		X	0010
NL	0030		Den Haag ('s - Gravenhage)	NLHAG	NLSCI		
NL	0030		Den Helder	NLHLD		X	0400
NL	0030		Deventer	NLDEV		X	0150
NL	0030	X	Dinteloord en Prinsenland	NL013		X	0764
NL	0030		Dordrecht	NLDOR		X	0505
NL	0030		Druten	NL016		X	0225
NL	0030	X	Duiveland	NL104		X	0662
NL	0030		Echteld	NLECD		X	0227
NL	0030		Eemshaven	NLEEM	NLDZL		
NL	0030		Europoort	NLEUR	NLRTM		
NL	0030	X	Fijnaart en Heijninge	NL019		X	0778
NL	0030		Franekeradeel	NL020		X	0070
NL	0030		Gennep	NL021		X	0907
NL	0030		Goedereede	NLGDR		X	0511
NL	0030		Gorinchem	NLGOR		X	0512

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
NL	0030		Gouda	NLGOU		X	0513
NL	0030		Groningen	NLGRQ		X	0014
NL	0030		Haarlem	NLHAA		X	0392
NL	0030	X	Hardinxveld - Giessendam	NL024		X	0523
NL	0030		Harlingen	NLHAR		X	0072
NL	0030		Hasselt	NL026		X	0161
NL	0030		Hendrik – Ido - Ambacht	NL028		X	0531
NL	0030		Hengelo	NLHGL		X	0164
NL	0030		Hontenisse	NL030		X	0675
NL	0030		Hooge en Laage Zwaluwe	NL086	NLMOI		
NL	0030		IJmuiden	NLIJM	NLVEL		
NL	0030		Kampen	NLKAM		X	0166
NL	0030		Kessel	NL032		X	0929
NL	0030		Klundert	NL085	NLMOI		
NL	0030	X	Krimpen aan de IJssel	NL033		X	0542
NL	0030		Lelystad	NL034		X	0995
NL	0030		Lemsterland	NL035		X	0082
NL	0030		Lienden	NLLIE		X	0261
NL	0030		Lith	NLLIT		X	0808
NL	0030		Lochem	NL038		X	0262
NL	0030		Maarssen	NL039		X	0333
NL	0030		Maasbracht	NLMSB		X	0933
NL	0030		Maassluis	NLMSL		X	0556

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
NL	0030		Maastricht	NLMST		X	0935
NL	0030		Meerlo - Wansum	NL043		X	0993
NL	0030		Meppel	NL045		X	0119
NL	0030		Middelburg	NLMID		X	0687
NL	0030		Middelharnis	NL046		X	0559
NL	0030		Mierlo	NLMIE		X	0814
NL	0030		Moerdijk	NLMOE		X	0802
NL	0030		Nieuw - Lekkerland	NL051		X	0571
NL	0030		Nijkerk	NL083		X	0267
NL	0030		Nijmegen	NLNIJ		X	0268
NL	0030		Oosterhout	NLOOS		X	0826
NL	0030		Oss	NLOSS		X	0828
NL	0030		Oud en Nieuw Gastel	NL056		X	0831
NL	0030		Ouderkerk	NL057		X	0644
NL	0030		Papendrecht	NLPAP		X	0590
NL	0030		Raamsdonk	NL058		X	0834
NL	0030		Reimerswaal	NL060		X	0703
NL	0030		Renkum	NL061		X	0274
NL	0030		Rheden	NL062		X	0275
NL	0030		Rhenen	NL063		X	0340
NL	0030		Ridderkerk	NL064		X	0597
NL	0030		Roermond	NL065		X	0957
NL	0030		Rotterdam	NLRTM		X	0599

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
NL	0030		Rozenburg	NLROZ		X	0600
NL	0030		Sas van Gent	NLSVG		X	0704
NL	0030		Scheveningen	NLSCE		X	0518
NL	0030		Schiedam	NLSCI		X	0606
NL	0030		's - Gravendeel	NLGRA		X	0517
NL	0030		's - Hertogenbosch	NLHTB		X	0796
NL	0030		Smallingerland	NL068		X	0090
NL	0030		Sneek	NL069		X	0091
NL	0030	X	Stein	NL105		X	0262
NL	0030		Swalmen	NL071		X	0975
NL	0030		Tegelen	NLTEG		X	0976
NL	0030		Terneuzen	NLTNZ		X	0715
NL	0030	X	Texel	NL106		X	0971
NL	0030		Tiel	NLTIE		X	0281
NL	0030		Utrecht	NLUTC		X	0344
NL	0030		Velsen / IJmuiden	NLEVEL		X	0453
NL	0030		Venlo	NLVEN		X	0983
NL	0030		Vierlingsbeek	NLVIE		X	0863
NL	0030		Vlaardingen	NLVLA		X	0622
NL	0030	X	Vlieland	NL107		X	0448
NL	0030		Vlissingen	NLVLI		X	0718
NL	0030		Waalwijk	NLWLK		X	0867
NL	0030		Wageningen	NL077		X	0289

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
NL	0030		Werkendam	NLWKD		X	0870
NL	0030		Zaanstad	NLZAA		X	0479
NL	0030	X	Zutphen	NL108		X	0301
NL	0030		Zwijndrecht	NZWI		X	0642
NL	0030		Zwolle	NLZWO		X	0193
NL	0030		Inne - Niderlandy	NL888			
			107	107	6	101	
PT	0100		Angra do Heroísmo	PTADH		X	60
PT	0100		Aveiro	PTAVE		X	09
PT	0100		Banatica	PTBAN	PTLIS		
PT	0100		Cais do Pico	PTCDP		X	80
PT	0100		Calheta	PTCAL		X	67
PT	0100		Cascais	PTCAS		X	16
PT	0100		Faro / Olhão	PTFAO		X	27
PT	0100		Figueira da Foz	PTFDF		X	10
PT	0100		Funchal, Madeira	PTFNC		X	90
PT	0100		Horta, Açores	PTHOR		X	75
PT	0100		Lagos	PTLOS		X	
PT	0100		Lajes das Flores	PT040		X	
PT	0100		Lajes do Pico	PT041		X	
PT	0100		Leixões	PTLEI		X	07
PT	0100		Lisboa	PTLIS		X	14
PT	0100		Madalena	PTMAD		X	82

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
PT	0100		Porto	PTOPO	PTLEI		
PT	0100		Ponta Delgada, Açores	PTPDL		X	55
PT	0100		Portimão	PTPRM		X	25
PT	0100		Porto Santo	PTPXO		X	91
PT	0100		Praia da Graciosa	PTPRG		X	71
PT	0100		Praia da Vitória	PTPRV		X	61
PT	0100		Santa Cruz das Flores	PT043		X	
PT	0100		Santa Cruz da Graciosa	PT042		X	
PT	0100		Setúbal	PTSET		X	20
PT	0100		Sines	PTSIN		X	22
PT	0100		Velas	PTVEL		X	65
PT	0100		Viana do Castelo	PTVDC		X	03
PT	0100		Vila do Porto (Sta Maria)	PTVDP		X	
PT	0100		Vila Nova do Corvo Açores	PT044		X	
PT	0100		Vila Real de Santo António	PTVRL		X	32
PT	0100		Inne - Portugalia	PT888			
			31	31	2	29	
GB	0061		Aberdeen	GBABD		X	0806
GB	0061		Amble	GBAMB	GBBLY		
GB	0061		Appledore	GBAPP		X	0412
GB	0061		Arbroath	GBARB	GBMON		
GB	0061		Ardrishaig	GB184		X	0711

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
GB	0061		Ardrossan	GBARD	GBGLW		
GB	0061		Armadale	GB160	GB159		
GB	0061		Arran	GB085		X	0753
GB	0061		Avonmouth	GBAVO	GBBRL		
GB	0061		Ayr	GBAYR		X	0702
GB	0061		Ballylumford	GB017		X	1310
GB	0061		Baltasound	GB186	GBSUL		
GB	0061		Baltic Wharf	GBBAW	GBLON		
GB	0061	X	Bangor	GB204	GBPPE		
GB	006		Barnstaple	GB018		X	0414
GB	0061		Barra Castlebay	GB162		X	0721
GB	0061		Barrow – in - Furness	GBBIF		X	0610
GB	0061		Barrow – on - Humber	GB100	GBNHO		
GB	0061		Barry	GBBAD		X	0408
GB	0061		Barton-on-Humber	GBBNH	GBNHO		
GB	0061		Battlesbridge	GBBAT	GBCOL		
GB	0061		Beaumaris	GBBMR	GBLLD		
GB	0061		Beckingham	GBBEC	GBSCP		
GB	0061		Belfast	GBBEL		X	1313
GB	0061		Bellport	GB114	GBGWE		
GB	0061		Berwick – on - Tweed	GBBWK		X	0901
GB	0061		Bideford	GBBID		X	0413
GB	0061		Birkenhead	GBBRK	GBLIV		

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
GB	0061		Blyth	GBBLY		X	0903
GB	0061		Boston	GBBOS		X	1101
GB	0061		Bowling	GBBOW	GBGLW		
GB	0061		Braefoot Bay	GB095	GBEDI		
GB	0061		Bridgwater	GBBRW		X	0402
GB	0061		Brightlingsea	GBBLS		X	0109
GB	0061		Bristol	GBBRS		X	0403
GB	0061		Briton Ferry	GBBFY	GBNEA		
GB	0061		Brixham	GBBRX		X	0319
GB	0061	X	Bromborough	GB205	GBLIV		
GB	0061		Buckie	GBBUC		X	0815
GB	0061		Burghead	GBBUH		X	0813
GB	0061		Burnham – on - Crouch	GBBOC	GBCOL		
GB	0061		Burntisland	GBBTL	GBEDI		
GB	0061		Burton – upon - Stather	GBBUS	GBSCP		
GB	0061		Cairnryan	GB022		X	0706
GB	0061		Caldaire Terminal	GB113	GBGOO		
GB	0061		Canvey Island	GBCAN	GBLON		
GB	0061		Cardiff	GBCDF		X	0406
GB	0061		Carrickfergus	GB024		X	1312
GB	0061		Cattewater Harbour	GB144	GBPLY		
GB	0061		Charlestown	GBCHF		X	0312
GB	0061		Chatham	GBCTM	GBMED		

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
GB	0061		Chepstow	GBCHT	GBGWE		
GB	0061		Chichester	GB025		X	0208
GB	0061		Cliffe	GB123	GBLON		
GB	0061	X	Cloghan	GB218	GB017		
GB	0061	X	Clydebank	GB207	GBGLW		
GB	0061	X	Clydeport	GB208	GBGLW		
GB	0061		Coaltainers, Belfast	GB181		X	1322
GB	0061		Colchester	GBCOL		X	0101
GB	0061		Coleraine	GBCLR		X	1302
GB	0061		Coll	GB027		X	0722
GB	0061		Colonsay	GB165		X	0724
GB	0061		Convoys Wharf	GB124	GBLON		
GB	0061		Corpach	GBCOR		X	0713
GB	0061		Coryton	GB125	GBLON		
GB	0061		Cowes, Isle of Wight	GBCOW		X	0206
GB	0061		Craignure	GB031		X	0736
GB	0061		Creeksea	GB149	GBRFD		
GB	0061		Cromarty Firt	GBCRN	GBIVG		
GB	0061		Cumbrae	GB086	GBGLW		
GB	0061		Dagenham	GBDAG	GBLON		
GB	0061		Dartford	GB126	GBLON		
GB	0061		Dartmouth	GBDTM		X	0310
GB	0061		Dean Quarry	GB032		X	0316

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
GB	0061		Dover	GBDVR		X	0106
GB	0061		Dundee	GBDUN		X	0808
GB	0061		Dunoon	GB087	GBGLW		
GB	0061	X	Eastham	GB209	GBMNC		
GB	0061		Eday	GB173	GBKWL		
GB	0061		Edinburgh	GBEDI		X	0809
GB	0061		Egilsay	GB175	GBKWL		
GB	0061		Eigg	GB166		X	0727
GB	0061		Ellesmere Port	GBELL	GBMNC		
GB	0061		Erith	GB127	GBLON		
GB	0061		Exeter	GBEXE	GBEXM		
GB	0061		Exmouth	GBEXM		X	0302
GB	0061		Falmouth	GBFAL		X	0307
GB	0061		Fareham	GB037		X	0207
GB	0061		Faslane	GBFAS	GBGLW		
GB	0061		Faversham	GBFAV	GBWTS		
GB	0061		Fawley	GBFAW	GBSOU		
GB	0061		Felixstowe	GBFXT		X	1202
GB	0061		Fingringhoe	GBFRH	GBCOL		
GB	0061		Finnart	GBFNT	GBGLW		
GB	0061		Fishguard	GBFIS		X	0502
GB	0061		Fleetwood	GBFLE		X	0603
GB	0061		Flixborough	GBFLW	GBSCP		

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
GB	0061		Flotta Terminal	GBFLH	GBKWL		
GB	0061		Folkestone	GBFOL		X	0107
GB	0061		Fosdyke	GB039		X	1106
GB	0061		Fowey	GBFOY		X	0305
GB	0061		Fraserburgh	GBFRB		X	0817
GB	0061		Gainsborough	GBGAI	GBSCP		
GB	0061		Garston	GBGTN		X	0609
GB	0061		Gillingham	GB131	GBMED		
GB	0061		Girvan	GBGIR		X	0707
GB	0061		Glasgow	GBGLW		X	0703
GB	0061		Glasson Dock	GBGLD	GBLAN		
GB	0061		Glensanda	GB042		X	0740
GB	0061		Gloucester	GBGLO	GBSSS		
GB	0061		Goole	GBGOO		X	1004
GB	0061		Gourock	GBGUR	GBGLW		
GB	0061		Grangemouth	GBGRG	GBEDI		
GB	0061		Granton	GBGRN	GBEDI		
GB	0061		Gravesend	GBGVS	GBLON		
GB	0061		Great Yarmouth	GBGTY		X	1104
GB	0061	X	Greenhithe	GB210	GBLON		
GB	0061		Greenock	GBGRK	GBGLW		
GB	0061	X	Greenwich	GB217	GBLON		
GB	0061		Grimsby	GBGSY	GBIMM		

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
GB	0061		Grove Wharves	GBGRW	GBSCP		
GB	0061		Gunness	GBGUW	GBSCP		
GB	0061		Hamble	GBHAM	GBSOU		
GB	0061		Hartlepool	GBHTP	GBMME		
GB	0061		Harwich	GBHRW		X	1203
GB	0061		Harwich Navy Ard	GB115	GBHRW		
GB	0061		Hayle	GBHAY	GBPEN		
GB	0061		Heysham	GBHYM		X	0604
GB	0061		Hole Haven	GBHHN	GBLON		
GB	0061		Holyhead	GBHHD		X	0503
GB	0061		Hound Point	GBHOP	GBEDI		
GB	0061		Howendyke	GBHDD	GBSEL		
GB	0061		Hull	GBHUL		X	1001
GB	0061		Hunterston	GBHST	GBGLW		
GB	0061		Immingham	GBIMM		X	1006
GB	0061		Invergordon	GBIVG		X	0803
GB	0061		Inverkeithing	GBINK		X	0819
GB	0061		Inverness	GBINV		X	0804
GB	0061		Ipswich	GBIPS		X	1201
GB	0061		Islay	GBIYP		X	0737
GB	0061		Isle of Grain	GBIOG	GBMED		
GB	0061		Isel of Skye	GB104	GB159		
GB	0061		Itchenor	GBITC	GB025		

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
GB	0061		Keadby	GBKEA	GBSCP		
GB	0061		Kennacraig	GB168		X	0732
GB	0061		Kilchoan	GB167		X	0765
GB	0061		Killingholme	GBKGH	GBIMM		
GB	0061		Kilroot	GB052		X	1311
GB	0061	X	Kings Ferry	GB211	GBSCP		
GB	0061		King's Lynn	GBKLN		X	1103
GB	0061		Kingsnorth	GBKNK	GBMED		
GB	0061		Kingston – upon - Hull	GB101	GBHUL		
GB	0061		Kirkcaldy	GBKKD	GBEDI		
GB	0061		Kirkcudbright	GB053		X	0715
GB	0061		Kirkwall	GBKWL		X	0801
GB	0061		Lancaster	GBLAN		X	0608
GB	0061		Largs	GB090	GBGLW		
GB	0061		Larne	GBLAR		X	1307
GB	0061		Larne Bank Quays	GB120		X	1308
GB	0061		Laxo	GB179	GBSUL		
GB	0061		Leigh – on - Sea	GBLOS	GBLON		
GB	0061		Leith	GBLEI	GBEDI		
GB	0061		Lerwick	GBLER		X	0821
GB	0061		Lismore	GB164		X	0764
GB	0061		Littlehampton	GBLIT		X	0205
GB	0061		Liverpool	GBLIV		X	0601

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
GB	0061		Llandulas	GBLLD		X	0510
GB	0061		Llanelli	GBLLN	GBSWA		
GB	0061		Lochaline	GBLOL		X	0741
GB	0061		Lochmaddy	GB107		X	0738
GB	0061		London	GBLON		X	0102
GB	0061		Londonderry	GBLDY		X	1301
GB	0061		Longhope	GBLHP	GBKWL		
GB	0061		Lossiemouth	GBLSS		X	0814
GB	0061		Lowestoft	GBLOW		X	1105
GB	0061	X	Lydney	GB212	GBSSS		
GB	0061		Lymington	GBLYM	GBSOU		
GB	0061		Macduff	GBMCD		X	0816
GB	0061		Magheramorne	GB059		X	1309
GB	0061		Maldon	GBMAL		X	0110
GB	0061		Mallaig	GB060		X	0719
GB	0061		Manchester	GBMNC		X	0602
GB	0061		Medway	GBMED		X	0103
GB	0061		Menai Bridge	GBMEB	GBLLD		
GB	0061		Methil	GBMTH	GBEDI		
GB	0061		Middlesbrough	GBMID	GBMME		
GB	0061		Milford Docks	GB138	GBMLF		
GB	0061		Milford Haven	GBMLF		X	0501
GB	0061		Millbay Docks	GB145	GBPLY		

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
GB	0061		MilloM	GBMLM	GBBIF		
GB	0061		Mistley	GBMIS		X	1205
GB	0061		Montrose	GBMON		X	0807
GB	0061		Mostyn	GBCHE		X	0505
GB	0061		Mull	GB063	GB031		
GB	0061		Neap House	GBNEH	GBSCP		
GB	0061		Neath	GBNEA		X	0410
GB	0061		New Holland	GBNHO		X	1002
GB	0061		Newburgh	GB142	GBPER		
GB	0061		Newcastle-upon-Tyne	GBNCL	GBTYN		
GB	0061		Newhaven	GBNHV		X	0201
GB	0061		Newlyn	GBNLY		X	0318
GB	0061		Newport, Gwent	GBGWE		X	0405
GB	0061		Newport, Isle of Wight	GBNPT		X	0209
GB	0061		North Shields	GBNSH	GBTYN		
GB	0061		North Uist	GB153	GB107		
GB	0061		Northwich	GBNTH	GBMNC		
GB	0061		Norwich	GBNRW	GBGTY		
GB	0061		Oban	GBOBA		X	0729
GB	0061		Otterham Quay	GB134	GBMED		
GB	0061		Padstow	GBPAD		X	0311
GB	0061		Papa Westray	GB177	GBKWL		
GB	0061		Par	GBPAR		X	0306

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
GB	0061		Parkeston Quay	GBPST	GBHRW		
GB	0061		Partington	GBPTT	GBMNC		
GB	0061		Pembroke Dock	GBPEM	GBMLF		
GB	0061	X	Penry	GB213	GBFAL		
GB	0061		Penzance	GBPEN		X	0317
GB	0061		Perth	GBPER		X	0810
GB	0061		Peterhead	GBPHD		X	0805
GB	0061		Peterhead Bay	GB143	GBPHD		
GB	0061		Plymouth	GBPLY		X	0304
GB	0061		Poole	GBPOO		X	0301
GB	0061		Port Askaig	GB066		X	0710
GB	0061		Port Ellen	GB119	GBIYP		
GB	0061		Port Glasgow	GB091	GBGLW		
GB	0061		Port Penrhyn	GBPPE		X	0508
GB	0061		Port Sutton Bridge	GB067		X	1109
GB	0061		Port Talbot	GBPTB		X	0409
GB	0061		Portbury	GBPRU	GBBRL		
GB	0061		Portishead	GBPTH	GBBRL		
GB	0061		Portland	GBPTL	GBWEY		
GB	0061		Portree	GBPRT	GB159		
GB	0061		Portrush	GBPTR		X	1303
GB	0061		Portsmouth	GBPME		X	0203
GB	0061		Purfleet	GBPFT	GBLON		

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
GB	0061		Queenborough	GBQUB	GBMED		
GB	0061		Rainham	GB135	GBMED		
GB	0061		Ramsgate	GBRMG		X	0105
GB	0061		Red Bay	GB070		X	1304
GB	0061		Redcar	GBRER	GBMME		
GB	0061		Renfrew	GB092	GBGLW		
GB	0061		Rhyl	GBRHY	GBCHE		
GB	0061		Richborough	GB188	GB189		
GB	0061		Ridham Dock	GBRID	GBMED		
GB	0061	X	Rochester	GB214	GBMED		
GB	0061		Rochford	GBRFD		X	0108
GB	0061		Rosyth	GBROY	GBEDI		
GB	0061		Rothesay	GBRAY	GBGLW		
GB	0061		Rousay	GB170	GBKWL		
GB	0061		Rowhedge	GBROW	GBCOL		
GB	0061		Runcorn	GBRUN	GBMNC		
GB	0061		Rye	GBRYE89		X	0112
GB	0061		Saltburn	GB109	GBIVG		
GB	0061		Sanday	GBNDY	GBKWL		
GB	0061		Sandwich	GB189		X	0111
GB	0061		Scalloway	GBSWY	GBSUL		
GB	0061		Scapa Flow	GBSFW	GBKWL		
GB	0061		Scarborough	GBSCA	GBWTB		

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
GB	0061		Scrabster	GBSCR		X	0811
GB	0061		Scunthorpe	GBSCP		X	1003
GB	0061	X	Seaforth	GB206	GBLIV		
GB	0061		Seaham	GBSEA		X	0906
GB	0061		Selby	GBSEL		X	1005
GB	0061		Sharpness	GBSSS		X	0404
GB	0061		Sheerness	GBSHS	GBMED		
GB	0061		Shell Haven	GBSHV	GBLON		
GB	0061		Shetlands	GB010	GBSUL		
GB	0061		Shoreham	GBSHO		X	0202
GB	0061		Shotton	GBSHT		X	0509
GB	0061		Silloth	GBSIL		X	0607
GB	0061		Skerries	GB180	GBSUL		
GB	0061	X	South Bank	GB215	GBMME		
GB	0061		South Shields	GBSSH	GBTYN		
GB	0061		Southampton	GBSOU		X	0204
GB	0061		Southend	GBSND	GBLON		
GB	0061		Southwold	GBSWD	GBLOW		
GB	0061		Stanlow	GBSOW	GBMNC		
GB	0061		Stockton	GBSCT	GBMME		
GB	0061		Stornoway	GBSTO		X	0714
GB	0061		Stranraer	GBSTR		X	0701
GB	0061		Stromness	GBSNS	GBKWL		

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
GB	0061		Stronsay	GB172	GBKWL		
GB	0061		Strood	GB136	GBMED		
GB	0061		Sullom Voe	GBSUL		X	0802
GB	0061		Sunderland	GBSUN		X	0905
GB	0061		Sutton Harbour	GB146	GBPLY		
GB	0061		Swansea	GBSWA		X	0411
GB	0061		Symbister	GB178	GBSUL		
GB	0061		Tarbert	GBTAB		X	0718
GB	0061		Tayport	GBTAY	GBDUN		
GB	0061		Tees and Hartlepool	GBMME		X	0907
GB	0061	X	Tees River	GB202	GBMME		
GB	0061		Teesport	GBTEE	GBMME		
GB	0061		Teignmouth	GBTNM		X	0303
GB	0061		Tetney Terminal	GB099	GBNHO		
GB	0061		Thamesport	GBTHP	GBMED		
GB	0061		Thurso	GBTHU	GBSCR		
GB	0061		Tilbury	GBTIL	GBLON		
GB	0061		Tingwall	GB169	GBKWL		
GB	0061		Tobermory	GB161	GB031		
GB	0061		Topsham	GBTHM	GBEXM		
GB	0061		Torquay	GB094	GBBRX		
GB	0061		Totnes	GB110	GBDTM		
GB	0061	X	Trent River	GB203	GBSCP		

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
GB	0061	X	Troon	GB201		X	
GB	0061		Truro	GBTRU		X	0313
GB	0061		Tyne	GBTYN		X	0904
GB	0061		Uig	GB159		X	0730
GB	0061		Ullapool	GBULL		X	0720
GB	0061	X	Wallasey	GB216	GBRFD		
GB	0061		Warrenpoint	GBWPT		X	1321
GB	0061		Warrington	GBWRN	GBMNC		
GB	0061		Watchet	GBWAT		X	0401
GB	0061		Wells	GBWLS		X	1107
GB	0061		Wemyss Bay	GBWEM	GBGLW		
GB	0061		Weston Point	GB083	GBMNC		
GB	0061		Westray	GB171	GBKWL		
GB	0061		Weymouth	GBWEY		X	0308
GB	0061		Whitby	GBWTB		X	0908
GB	0061		Whitehaven	GBWHV		X	0605
GB	0061		Whitstable	GBWTS		X	0104
GB	0061		Wick	GBWIC		X	0812
GB	0061		Wisbech	GBWIS		X	1102
GB	0061		Wivenhoe	GBWIV	GBCOL		
GB	0061		Workington	GBWOR		X	0606
GB	0061		Wyre	GB176	GBKWL		
GB	0061		Yelland	GB111	GB018		

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
GB			Inne - Zjednoczone Królestwo	GB888			
			327	327	175	152	
FI	0320		Brändö	FIBRA		X	
FI	0320		Dragsfjärd	FIDRA		X	
FI	0320		Eckerö	FIECK		X	
FI	0320		Enonkoski	FIENK	FI001		
FI	0320		Espoo	FIESP		X	
FI	0320		Eurajoki	FIEJO		X	
FI	0320		Färjsundet	FIFAR		X	
FI	0320		Föglö	FIFOG		X	
FI	0320		Förby	FIFOR		X	
FI	0320		Godby	FIGDB		X	
FI	0320		Hamina	FIHMN		X	
FI	0320		Hanko	FIHKO		X	
FI	0320		Haukipudas	FIHAU		X	
FI	0320		Helsinki	FIHEL		X	
FI	0320		Houtskär	FIHOU		X	
FI	0320		Iisalmi	FIIS	FI001		
FI	0320		Imatra	FIIMA	FI001		
FI	0320		Iniö	FIINI		X	
FI	0320		Inkoo	FIINK		X	
FI	0320		Isnäs	FIISN		X	
FI	0320		Joensuu	FIJOE	FI001		

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
FI	0320		Joutseno	FIJOU	FI001		
FI	0320		Kalajoki	FIKJO		X	
FI	0320		Kantvik	FIKNT		X	
FI	0320		Kaskinen	FIKAS		X	
FI	0320		Kemi	FIKEM		X	
FI	0320		Kemiö	FIKIM		X	
FI	0320		Kitee	FIKTQ	FI001		
FI	0320		Kökar	FIKKR		X	
FI	0320		Kokkola	FIKOK		X	
FI	0320		Korppoo	FIKOR		X	
FI	0320		Kotka	FIKTK		X	
FI	0320		Koverhar	FIKVH		X	
FI	0320		Kristiinankaupunki	FIKRS		X	
FI	0320		Kronvik	FIKRO		X	
FI	0320		Kumlinge	FIKUM		X	
FI	0320		Kuopio	FIKUO	FI001		
FI	0320		Kustavi	FIKUS		X	
FI	0320		Långnäs	FILAN		X	
FI	0320		Lappohja	FILAP		X	
FI	0320		Lappeenranta	FILPP	FI001		
FI	0320		Loviisa	FILOV		X	
FI	0320		Luvia	FILUV		X	
FI	0320		Maaninka	FIMAA	FI001		

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
FI	0320		Mariehamn	FIMHQ		X	
FI	0320		Merikarvia	FIMER		X	
FI	0320		Mikkeli	FIMIK	FI001		
FI	0320		Naantali	FINLI		X	
FI	0320		Nauvo	FINAU		X	
FI	0320		Nurmes	FINUR	FI001		
FI	0320		Oulu	FIOUL		X	
FI	0320		Parainen	FIPAR		X	
FI	0320		Pernaja	FIPER		X	
FI	0320		Pietarsaari	FIPRS		X	
FI	0320		Pohjankuru	FIPOH		X	
FI	0320		Pori	FIPOR		X	
FI	0320		Porvoo	FIPRV		X	
FI	0320		Puumala	FIPUU	FI001		
FI	0320		Raahe	FIRAA		X	
FI	0320		Rauma	FIRAU		X	
FI	0320		Rautaruukki / Raahe	FIRTR		X	
FI	0320		Ristiina	FIRII	FI001		
FI	0320		Ruotsinpyhtää	FIRUO		X	
FI	0320		Rymättylä	FIRYM		X	
FI	0320		Salo	FISAL		X	
FI	0320		Savonlinna	FISVL	FI001		
FI	0320		Siilinjärvi	FISII	FI001		

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
FI	0320		Sipoonlahti	FISIP		X	
FI	0320		Sköldvik	FISKV		X	
FI	0320		Skogby	FISKB		X	
FI	0320		Strömman	FISTR		X	
FI	0320		Taalintehdas (Dalsbruk)	FIDLS		X	
FI	0320		Taivassalo	FITVS		X	
FI	0320		Tammisaari	FITAI		X	
FI	0320		Teijo	FITEI		X	
FI	0320		Tolkkinen	FITOK		X	
FI	0320		Tornio	FITOR		X	
FI	0320		Turku	FITKU		X	
FI	0320		Uimaharju	FIUIM	FI001		
FI	0320		Uusikaarlepyy	FIUKP		X	
FI	0320		Uusikaupunki	FIUKI		X	
FI	0320		Vaasa	FIVAA		X	
FI	0320		Varkaus	FIVRK	FI001		
FI	0320		Velkua	FIVEL		X	
FI	0320		Porty śródlądowe	FI001		X	
FI			Inne porty	FI888		X	
			85	85	17	68	
SE	0301		Åhus	SEAHU		X	511
SE	0301	X	Åla	SEALA		X	211
SE	0302	X	Älvenäs	SE100		X	717 03

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
SE	0302		Åmål	SEAMA		X	716
SE	0300		Ängelholm	SEAGH	SEHEL		
SE	0301		Backviken	SE101	SELAA		561 2
SE	0301	X	Balastviken	SE102		X	281 43
SE	0301		Bålsta	SE009	SEENK		301 03
SE	0301	X	Bergkvara	SEBEA		X	401
SE	0301	X	Bergs Oljehamn	SE104		X	282 13
SE	0302	X	Bohus	SE106		X	601 23
SE	0301	X	Bollstabruk	SEBOL		X	161
SE	0301	X	Borgholm	SE107		X	402 1
SE	0302		Brofjorden Scanraff	SEBRO		X	663 03
SE	0301	X	Burgsvik	SE108		X	439 1
SE	0301	X	Byxelkrok	SE109		X	402 2
SE	0301		Degerhamn	SEDEG		X	403
SE	0301		Djurön	SE110	SENRK		379 1
SE	0301		Domsjö	SEDOM		X	151
SE	0301	X	Donsö	SE111		X	609 1
SE	0301		Enköping	SEENK		X	302
SE	0301	X	Fagervik	SEFAK		X	239 1
SE	0302		Falkenberg	SEFAG		X	631
SE	0301	X	Fårösund	SE112		X	439 2
SE	0302	X	Fiskebäck	SE113	SEGOT		591 1
SE	0302	X	Fjällbacka	SEFJA		X	679 1

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
SE	0301	X	Forsmark	SE114		X	269 23
SE	0301	X	Gamleby	SEGAM		X	382
SE	0301		Gävle	SEGVX		X	221
SE	0302	X	Göta	SE115		X	683 23
SE	0302		Göteborg	SEGOT		X	591
SE	0302	X	Grebbestad	SE117		X	679 2
SE	0301		Grisslehamn	SE118		X	A
SE	0302	X	Grundsund	SE119		X	669 7
SE	0302		Gruvön	SEGRU		X	721 13
SE	0301	X	Gunnebo	SE120		X	389 33
SE	0301	X	Gustavberg	SE121		X	289 23
SE	0301		Hallstavik	SEHAK		X	261
SE	0302		Halmstad	SEHAD		X	621
SE	0301		Haraholmen	SE011	SEPIT		
SE	0301	X	Hargshamn	SEHAN		X	262
SE	0301	X	Härnösand	SEHND		X	162
SE	0301	X	Hässelbyverket	SE146	SESTO		281 33
SE	0301		Helsingborg	SEHEL		X	571
SE	0302	X	Höganäs	SEHOG			582 03
SE	0302	X	Honsatar	SE122		X	691
SE	0301		Hudiksvall	SEHUV	SEIGG		202
SE	0302	X	Hunnebostrand	SE123		X	669 4
SE	0301		Husum	SEHUS		X	152

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
SE	0302	X	Hyppehn	SE124		X	609 2
SE	0301		Iggesund	SEIGG		X	202
SE	0301		Jatterson	SE001		X	391
SE	0301		Kalmar	SEKLR		X	405
SE	0301	X	Kappelshamn	SE125		X	439 3
SE	0301		Kappelskär	SE002		X	263 03
SE	0301		Karlsborg Axelvik	SEKXV	SEHAA		102
SE	0301		Karlshamn	SEKAN		X	481
SE	0301		Karlskrona	SEKAA		X	471
SE	0301		Karlstad	SEKSD		X	713
SE	0301	X	Katthammarsvik	SE127		X	439 4
SE	0301		Klintehamn	SEKLI		X	423
SE	0301		Köping	SEKOG		X	321
SE	0301		Kopparverkshamnen	SEKVH	SEHEL		571
SE	0302		Kristinehamn	SEKHN		X	781
SE	0301		Kubikenborg	SEKUB		X	182
SE	0301	X	Kungshamns Guleskär	SEKUN		X	669 3
SE	0301	X	Kungsör	SE004		X	329 2
SE	0301	X	Kvarnholmen	SE128		X	282 33
SE	0301		Landskrona	SELAA		X	
SE	0302		Lidköping	SELDK		X	
SE	0302	X	Lilla Edet	SE129			683 33
SE	0301		Limhamn	SELIM	SEMMA		

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
SE	0301	X	Lomma	SELOM		X	552
SE	0301	X	Loudden	SE147	SESTO		282 63
SE	0301		Luleå	SELLA		X	111
SE	0301		Luleå SSAB	SENJA	SELLA		112
SE	0301	X	Lungvik	SELUG		X	164
SE	0302		Lyseki	SELYS		X	661
SE	0301		Malmö	SEMMA		X	541
SE	0302	X	Mariestad	SEMAD		X	693
SE	0301	X	Mörbylånga	SEMOR		X	406
SE	0302	X	Nol	SE130		X	601 43, 53
SE	0301	X	Nordmaling	SENOG		X	149 3
SE	0301		Norrköping	SENRK		X	371
SE	0301		Norrsundet	SENOT		X	231
SE	0301		Norrtälje	SENOE		X	264
SE	0301	X	Nyköping	SENYO		X	362
SE	0301		Nynäshamn	SENYN		X	291
SE	0301		Nynäshamn Oljehamn	SE131	SENYN		292
SE	0301		Obbola	SEOBB	SEUMU		143
SE	0301	X	Öckerö	SE132		X	609 8
SE	0301	X	Öregrund	SE133		X	269 1
SE	0301		Örnsköldsvik	SEOER		X	154
SE	0301	X	Ortviken	SEORT	SESDL		183
SE	0301		Oskarshamn	SEOSK		X	393

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
SE	0301	X	Ostrand	SEOST		X	193
SE	0302		Otterbäcken	SEOTT		X	732
SE	0301		Oxelösund	SEOXE		X	365
SE	0301		Oxelösund Järnverk	SE134	SEOXE		365
SE	0301		Piteå	SEPIT		X	121
SE	0301	X	Romehamn	SE135		X	424
SE	0301		Ronneby	SERNB		X	483
SE	0301	X	Rundvik	SERUV		X	144
SE	0302	X	Säffle Billeruds Bruk	SE136		X	718 03
SE	0301	X	Sandarne	SESAE		X	214
SE	0301		Simrishamn	SESIM		X	521
SE	0302	X	Skattkärr	SE138		X	719 63
SE	0301		Skellefteå	SESFT		X	132
SE	0302		Skoghall	SESKL		X	715 03
SE	0301		Skutskär	SESSR		X	232
SE	0301		Slite Handelshamn	SESLI		X	425
SE	0301	X	Slite Industrihamn	SE139	SESLI		426
SE	0301		Söderhamn	SESOO		X	212
SE	0301		Södertälje	SESOE		X	352
SE	0301		Sölvesborg	SESOL		X	501
SE	0301	X	Söråker	SESOR		X	188
SE	0302		Stenungsund (Porty)	SESTE		X	610
SE	0301		Stockholm	SESTO		X	271

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
SE	0301	X	Stockvik	SESTK		X	184
SE	0301		Storugns	SE007		X	427 03
SE	0301	X	Strängnäs	SESTQ		X	331
SE	0302		Strömstad	SESMD		X	671
SE	0301		Sundsvall	SESDL		X	185
SE	0301	X	Surte	SE140		X	601 63
SE	0301		Töre	SETOE	SEHAA		104
SE	0301		Trelleborg	SETRG		X	531
SE	0302		Trollhättan (Porty)	SETHN		X	681
SE	0301	X	Tunadal	SETUN		X	191
SE	0302		Uddevalla	SEUDD		X	651
SE	0301		Umeå	SEUME		X	145
SE	0301	X	Uppsala	SE142		X	304
SE	0301	X	Utansjö	SEUTA		X	167
SE	0301	X	Vaja	SEVAJ		X	168
SE	0301	X	Valdemarsvik	SE008		X	379 4
SE	0301	X	Vallvik	SEVAL		X	213
SE	0302		Vänersborg (Porty)	SEVAN		X	682
SE	0302		Varberg	SEVAG		X	641
SE	0302	X	Vargön	SE143		X	689 63
SE	0301		Västerås	SEVST		X	311
SE	0301		Västervik	SEVVK		X	382
SE	0301	X	Verkeback	SE144		X	A

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
SE	0301		Visby	SEVBY		X	431
	0301	X	Visby Fiskehamn	SE145		X	439 0
SE	0301	X	Vivstavarv	SEVIV		X	192
SE	0302		Wallhamn	SEWAL		X	602 03
SE	0301		Ystad	SEYST		X	522
SE			Inne - Szwecja	SE888			
			146	146	19	127	
NO	0280	X	Aalesund	NOAES		X	
NO	0280	X	Aheim	NO406	NO229		
NO	0280	X	Alta	NOALF		X	
NO	0280	X	Årdal	NOAAN		X	
NO	0280	X	Årdalstangen	NOARD	NOAAN		
NO	0280	X	Arendal	NOARE		X	
NO	0280	X	Ballangen	NO035		X	
NO	0280	X	Båtsfjord	NOBJF		X	
NO	0280	X	Bergen	NOBGO		X	
NO	0280	X	Bodø	NOBOO		X	
NO	0280	X	Borge	NO048		X	
NO	0280	X	Borre	NO049		X	
NO	0280	X	Bremanger	NO050		X	
NO	0280	X	Bronnøy	NO051		X	
NO	0280	X	Dirdal	NO405	NO081		
NO	0280	X	Drammen	NODRM		X	

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
NO	0280	X	Eigersund	NO057		X	
NO	0280	X	Elnesvågen	NO410	NO0710		
NO	0280	X	Engene	NO408	NO179		
NO	0280	X	Farsund	NOFAN		X	
NO	0280	X	Flekkefjord	NOFFD		X	
NO	0280	X	Florø	NOFRO		X	
NO	0280	X	Follafoss	NOFOL	NO233		
NO	0280	X	Fræna	NO070		X	
NO	0280	X	Gjesdal	NO081		X	
NO	0280	X	Glomfjord	NOGLO	NO139		
NO	0280	X	Grenland	NO400	NO400	X	
NO	0280	X	Grimstad	NOGTD		X	
NO	0280	X	Gulen	NO085		X	
NO	0280	X	Hadsel	NO087		X	
NO	0280	X	Halden	NOHAL		X	
NO	0280	X	Hammerfall	NO412	NO198		
NO	0280	X	Hammerfest	NOHFT		X	
NO	0280	X	Harstad	NOHAR		X	
NO	0280	X	Heklestrand	NO004	NO035		
NO	0280	X	Hjelmland	NO096		X	
NO	0280	X	Holmestrand	NOHOL		X	
NO	0280	X	Høyanger	NOHYR		X	
NO0	280	X	Hurum	NO099		X	

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
NO	0280	X	Hydro Al.	NO404	NOKMY		
NO	0280	X	Jossingfjord	NO407	NO195		
NO	0280	X	Kaarsto	NO006	NO222		
NO	0280	X	Karmøy	NOKMY		X	
NO	0280	X	Aalesund	NOAES		X	
NO	0280	X	Aheim	NO406	NO229		
NO	0280	X	Alta	NOALF		X	
NO	0280	X	Årdal	NOAAN		X	
NO	0280	X	Årdalstangen	NOARD	NOAAN		
NO	0280	X	Arendal	NOARE		X	
NO	0280	X	Ballangen	NO035		X	
NO	0280	X	Båtsfjord	NOBJF		X	
NO	0280	X	Bergen	NOBGO		X	
NO	0280	X	Bodø	NOBOO		X	
NO	0280	X	Borge	NO048		X	
NO	0280	X	Borre	NO049		X	
NO	0280	X	Bremanger	NO050		X	
NO	0280	X	Bronnøy	NO051		X	
NO	0280	X	Dirdal	NO405	NO08	X	
NO	0280	X	Drammen	NODRM		X	
NO	0280	X	Eigersund	NO057		X	
NO	0280	X	Elnesvågen	NO410	NO0710		
NO	0280	X	Engene	NO408	NO179		

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
NO	0280	X	Farsund	NOFAN		X	
NO	0280	X	Flekkefjord	NOFFD		X	
NO	0280	X	Florø	NOFRO		X	
NO	0280	X	Follafooss	NOFOL	NO233		
NO	0280	X	Fræna	NO070		X	
NO	0280	X	Gjesdal	NO081		X	
NO	0280	X	Glomfjord	NOGLO	NO139		
NO	0280	X	Grenland	NO400	NO400	X	
NO	0280	X	Grimstad	NOGTD		X	
NO	0280	X	Gulen	NO085		X	
NO	0280	X	Hadsel	NO087		X	
NO	0280	X	Halden	NOHAL		X	
NO	0280	X	Hammerfall	NO412	NO198		
NO	0280	X	Hammerfest	NOHFT		X	
NO	0280	X	Harstad	NOHAR		X	
NO	0280	X	Heklestrand	NO004	NO035		
NO	0280	X	Hjelmland	NO096		X	
NO	0280	X	Holmestrand	NOHOL		X	
NO	0280	X	Høyanger	NOHYR		X	
NO	0280	X	Hurum	NO099		X	
NO	0280	X	Hydro Al.	NO404	NOKMY		
NO	0280	X	Jossingfjord	NO407	NO195		
NO	0280	X	Kaarsto	NO006	NO222		

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
NO	0280	X	Karmøy	NOKMY		X	
NO	0280	X	Karmsund	NO401		X	
NO	0280	X	Kjøpsvik	NO414	NO220		
NO	0280	X	Kragerø	NOKRA		X	
NO	0280	X	Kristiansand	NOKRS		X	
NO	0280	X	Kristiansund	NOKSU		X	
NO	0280	X	Kvinesdal	NO113		X	
NO	0280	X	Langøya	NO409	NOHOL		
NO	0280	X	Larvik	NOLAR		X	
NO	0280	X	Leirpollen	NO415	NO212		
NO	0280	X	Levanger	NOLEV		X	
NO	0280	X	Lillesand	NOLIL		X	
NO	0280	X	Maløy	NOMAY		X	
NO	0280	X	Mandal	NOMAN		X	
NO	0280	X	Meløy	NO139		X	
NO	0280	X	Molde	NOMOL		X	
NO	0280	X	Mosjøen	NOMJF		X	
NO	0280	X	Moss	NOMSS		X	
NO	0280	X	Namsos	NOOSY		X	
NO	0280	X	Narvik	NONVK		X	
NO	0280	X	Nordkapp	NO151		X	
NO	0280	X	Odda	NOODD			
NO	0280	X	Orkanger	NO402		X	

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
NO	0280	X	Oslo	NOOSL		X	
NO	0280	X	Øyestrاند	NO416	NO113		
NO	0280	X	Rana	NO170		X	
NO	0280	X	Røyken	NO179		X	
NO	0280	X	Sandefjord	NOSAD		X	
NO	0280	X	Sandnes	NOSAS		X	
NO	0280	X	Sandnessjøen	NO403		X	
NO	0280	X	Sauda	NOSAU		X	
NO	0280	X	Skjervøy	NO190		X	
NO	0280	X	Slorvag	NO411	NO086		
NO	0280	X	Sokndal	NO195		X	
NO	0280	X	Sorfold	NO198		X	
NO	0280	X	Sortland	NOSLX		X	
NO	0280	X	Sør - Varanger	NO200		X	
NO	0280	X	Stavanger	NOSVG		X	
NO	0280	X	Steinkjer	NOSTE		X	
NO	0280	X	Stjernøya	NO413	NOALF		
NO	0280	X	Stord	NOSRP		X	
NO	0280	X	Strand	NO205		X	
NO	0280	X	Suldal	NO208		X	
NO	0280	X	Sunnalsøra	NOSUN		X	
NO	0280	X	Svelgen	NOSVE	NO050		
NO	0280	X	Tana	NO212		X	

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
NO	0280	X	Tau	NOTAU	NO206		
NO	0280	X	Tofte i Hurum	NOTOF	NO099		
NO	0280	X	Tonsberg	NOTON		X	
NO	0280	X	Tromsø	NOTOS		X	
NO	0280	X	Trondheim	NOTRD		X	
NO	0280	X	Tysfjord	NO220		X	
NO	0280	X	Tysvær	NO222		X	
NO	0280	X	Vaagan	NO226		X	
NO	0280	X	Vaagsøy	NO227		X	
NO	0280	X	Vadsø	NOVDS		X	
NO	0280	X	Vanylven	NO229		X	
NO	0280	X	Vardø	NOVAO		X	
NO	0280	X	Verdal	NOVER		X	
NO	0280	X	Verran	NO233		X	
NO	0280	X	Vikna	NO238		X	
NO			Inne - Norwegia	NO888			
			103	103	21	82	
IS	0240		Akranes	ISAKR		X	
IS	0240	X	Akureyri	ISAKU		X	
IS	0240		Blönduós	ISBLO		X	
IS	0240		Bolungarvik	ISBOV		X	
IS	0240		Borgarnes	ISBOR		X	
IS	0240		Búðir	IS001		X	

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
IS	0240	X	Dalvik	ISDAL		X	
IS	0240		Djúpivogur	ISDJU		X	
IS	0240	X	Eskifjörður Höfen	ISESK		X	
IS	0240		Faskruds fjörður	ISFAS		X	
IS	0240	X	Flateyri	ISFLY		X	
IS	0240	X	Grenivik	ISGRE		X	
IS	0240	X	Grindavik	ISGRI		X	
IS	0240	X	Grundarfjörður	ISGRF		X	
IS	0240	X	Grundartangi	ISGRT		X	
IS	0240	X	Hafnarfjörður	ISHAF		X	
IS	0240		Höfn, Hornafjörður	ISHVK		X	
IS	0240		Hól mavik	ISHVK		X	
IS	0240		Húsavik	ISHZK		X	
IS	0240		Hvammstangi	ISHVM		X	
IS	0240	X	Isafjörður Höfn	ISISA		X	
IS	0240		Keflavik	ISKEF		X	
IS	0240	X	Neskaupstaður	ISNES		X	
IS	0240	X	Olafsfjörður	ISOLF		X	
IS	0240	X	Olafsvik	ISOLV		X	
IS	0240	X	Patreksfjörður Höfn	ISPAT		X	
IS	0240		Raufarhöfn	ISRFN		X	
IS	0240		Reydarfjörður	ISRFJ		X	
IS	0240	X	Reykjavik	ISREY		X	

KRAJ	MOP	ZMIEN.	NAZWA PORTU	LOCODE	KRAJ. GRUPA STAT.	PORT STAT.	KOD KRAJ.
IS	0240	X	Saudarkrókur	ISSAU		X	
IS	0240	X	Seydisfjörður	ISSEY		X	
IS	0240	X	Siglufjörður	ISSIG		X	
IS	0240	X	Stodhvarfjörður	ISSTD		X	
IS	0240		Straumsvik	ISSTR		X	
IS	0240	X	Stykkishólmur Höfn	ISSTY		X	
IS	0240	X	Suðureyri / Sugandafjord	ISSUD		X	
IS	0240		Thingeyri	ISTEY		X	
IS	0240		Þorlákshöfn	ISTHH		X	
IS	0240		Þorshöfn	IS009		X	
IS	0240	X	Vestmannaeyjar	ISVES		X	
IS	0240		Vopnafjörður	ISVPN		X	
IS			Inne - Islandia	IS888		X	
			41	41	0	41	

ZALĄCZNIK III

„ZALĄCZNIK II

TYP KLASYFIKACJI ŁADUNKU

Kategoria ¹	Kod	Wyszczególnienie	Tonaż	Ilość
Płynne towary masowe	10	Płynne towary masowe (bez jednostki ładunku)	X	
	11	Płynny gaz	X	
	12	Ropa naftowa	X	
	13	Produkty olejowe	X	
	19	Inne płynne towary masowe	X	
Suche towary masowe	20	Suche towary masowe (bez jednostki ładunku)	X	
	21	Rudy	X	
	22	Węgiel	X	
	23	Produkty rolne (np. ziarna, soja, tapioka)	X	
	29	Suche towary masowe	X	
Kontenery	30	Duże kontenery	X ³	X
	31	Jednostki frachtowe 20'	X ³	X
	32	Jednostki frachtowe 40'	X ³	X
	33	Jednostki frachtowe > 20' i < 40'	X ³	X
	34	Jednostki frachtowe > 40'	X ³	X
Ładunki typu ro - ro (samobieżne)	50	Ruchome jednostki samobieżne	X	X
	51	Pojazdy drogowe ciężarowe i przyczepy	X ³	X
	52	Samochody osobowe i przyczepy / przyczepy turystyczne		X ²
	53	Autobusy pasażerskie		X ²
	54	Przywożone / wywożone pojazdy silnikowe	X	X ²
	56	Żywe zwierzęta	X	X ²
Ładunki typu ro - ro (bez napędu)	60	Inne jednostki ruchome	X	X
	61	Drogowe przyczepy ciężarowe i naczepy	X ³	X
	62	Przyczepy turystyczne i inne przyczepy drogowe, rolnicze i przemysłowe	X	X ²
	63	Wagony kolejowe, naczepy przewożone na statkach i barki przewożące towary	X ³	X
Inne ładunki ogólne (w tym małe pojemniki)	90	Inne ładunki, gdzie indziej nie wymienione	X	
	91	Produkty leśne	X	
	92	Produkty żelazne i stalowe	X	
	99	Inne ładunki ogólne	X	

¹ Niniejsze kategorie są zgodne z zaleceniem nr 21 Europejskiej Komisji Gospodarczej NZ.

² Tylko łączna liczba jednostek.

³ Odnotowana ilość to waga brutto towarów łącznie z opakowaniem, lecz z wyłączeniem wagi kontenerów i jednostek ro - ro.

ZAŁĄCZNIK III

NOMENKLATURA TOWARÓW

Stosowana nomenklatura towarów jest nomenklaturą składającą się z 24 grup towarów (pierwsza kolumna poniżej) opartych na jednolitej nomenklaturze towarów do celów statystyki transportu (NST/R)¹ do czasu, aż Komisja po zasięgnięciu opinii Państw Członkowskich zdecyduje się ją zmienić.

GRUPY TOWARÓW

Grupa towarów	Rozdział NST/R	Grupy NST/R	Wyszczególnienie
1	0	01	Zboża
2		02, 03	Ziemniaki, inne świeże lub mrożone owoce i warzywa
3		00, 06	Żywe zwierzęta, buraki cukrowe
4		05	Drewno i korek
5		04, 09	Materiały włókiennicze, wyroby włókiennicze i włókna syntetyczne, inne surowce zwierzęce i roślinne
6	1	11, 12, 13, 14, 16, 17	Środki spożywcze i pasza dla zwierząt
7		18	Nasiona oleiste oraz owoce i tłuszcze do produkcji oleju
8	2	21, 22, 23	Stałe paliwa kopalniane
9	3	31	Ropa naftowa
10		32, 33, 34	Produkty ropopochodne
11	4	41, 46	Ruda żelaza, odpady żelazne i stalowe, pył wielkopiecowy
12		45	Rudy nieżelazne i odpady
13	5	51, 52, 53, 54, 55, 56	Produkty metalowe
14	6	64, 69	Cement, wapno, gotowe materiały budowlane
15		61, 62, 63, 65	Surowe i przetworzone minerały
16	7	71, 72	Nawozy naturalne i chemiczne
17	8	83	Produkty węglpochodne, smoła
18		81, 82, 89	Substancje chemiczne inne niż produkty węglpochodne i smoła
19		84	Masa papiernicza i odpady papiernicze
20	9	91, 92, 93	Wyposażenie transportowe, maszyny, aparatura, silniki (całe lub w częściach), części silników
21		94	Wyroby z metalu
22		95	Szkło, wyroby szklane, wyroby ceramiczne
23		96, 97	Skóra, materiały włókiennicze, odzież, inne artykuły przemysłowe
24		99	Artykuły różne

¹ Opublikowane przez Urząd Statystyczny Wspólnot Europejskich, wydanie 1968. Dz.U. L 151 z 15.06.1990, str. 1.

ZAŁĄCZNIK IV

MORSKIE OBSZARY PRZYBRZEŻNE

Nomenklatura, którą należy stosować, to geonomenklatura (nomenklatura krajów do celów statystyki handlu zewnętrznego Wspólnoty oraz statystyki handlu między Państwami Członkowskimi, pierwotnie sporządzone na mocy rozporządzenia Rady (EWG) nr 1736/75³ z mocą obowiązującą w roku, do którego odnoszą się dane.

Kod składa się z czterech cyfr: kod trzycyfrowy pochodzący z wyżej wymienionej nomenklatury, po którym następuje zero (np. kod 0030 dla Niderlandów), z wyjątkiem krajów, które są podzielone na dwa lub więcej obszarów przybrzeżnych, które identyfikuje się za pomocą czwartej cyfry niebędącej zerem (1-7), jak pokazano poniżej:

<i>Kod</i>	<i>Morskie obszary przybrzeżne</i>
0011	Francja: Atlantyk i Morze Północne
0012	Francja: Morze Śródziemne
0041	Niemcy: Morze Północne
0042	Niemcy: Morze Bałtyckie
0043	Niemcy: Ren
0061	Zjednoczone Królestwo
0062	Wyspa Man
0063	Wyspy Normandzkie
0111	Hiszpania: Atlantyk (północny)
0112	Hiszpania: Morze Śródziemne i Atlantyk (południowy)
0301	Szwecja: Morze Bałtyckie
0302	Szwecja: Morze Północne
0521	Turcja: Morze Czarne
0522	Turcja: Morze Śródziemne
0751	Rosja: Morze Czarne
0752	Rosja: Morze Bałtyckie
0753	Rosja: Azja
2041	Maroko: Morze Śródziemne
2042	Maroko: Afryka zachodnia
2201	Egipt: Morze Śródziemne
2202	Egipt: Morze Czerwone
6241	Izrael: Morze Śródziemne
6242	Izrael: Morze Czerwone
6321	Arabia Saudyjska: Morze Czerwone
6322	Arabia Saudyjska: Zatoka Perska
4001	Stany Zjednoczone Ameryki Północnej: Atlantyk (północny)
4002	Stany Zjednoczone Ameryki Północnej: Atlantyk (południowy)
4003	Stany Zjednoczone Ameryki Północnej: Zatoka Meksykańska
4004	Stany Zjednoczone Ameryki Północnej: Pacyfik (południowy)
4005	Stany Zjednoczone Ameryki Północnej: Pacyfik (północny)
4006	Stany Zjednoczone Ameryki Północnej: Wielkie Jeziora
4007	Puerto Rico
4041	Kanada: Atlantyk

³ Dz.U. L 183 z 14.07.1975, str. 3.

4042 Kanada: Wielkie Jeziora i górna Zatoka św. Wawrzyńca
4043 Kanada: Zachodnie Wybrzeże
4801 Kolumbia: Północne Wybrzeże
4802 Kolumbia: Zachodnie Wybrzeże

Z dodatkowymi kodami

9991 obiekty z dala od brzegu
9992 zespoły i gdzie indziej niewymienione

ZAŁĄCZNIK V

PRZYNALEŻNOŚĆ PAŃSTWOWA REJESTRACJI STATKÓW

Nomenklatura, którą należy stosować, to geonomenklatura (nomenklatura krajów do celów statystyki handlu zewnętrznego Wspólnoty oraz statystyki handlu między Państwami Członkowskimi, pierwotnie sporządzone na mocy rozporządzenia Rady (EWG) nr 1736/75⁴ z mocą obowiązującą w roku, do którego odnoszą się dane, z następującym wyjątkiem: kody 017 i 018 należy stosować odpowiednio dla Belgii i Luksemburga.

Kod składa się z czterech cyfr: trzycyfrowy kod pochodzący z wyżej wymienionej nomenklatury, po którym następuje zero (np. kod 0010 dla Francji), z wyjątkiem krajów posiadających więcej niż jeden rejestr.

W przypadku, gdy jest więcej niż jeden rejestr, kraje otrzymują następujące kody:

0061	Zjednoczone Królestwo
0062	Wyspa Man
0063	Wyspy Normandzkie
0064	Gibraltar
0081	Dania
0082	Dania (DIS)
0101	Portugalia
0102	Portugalia (MAR)
0111	Hiszpania
0112	Hiszpania (Rebeca)
0281	Norwegia
0282	Norwegia (NIS)
4001	Stany Zjednoczone Ameryki Północnej
4002	Puerto Rico
4611	Brytyjskie Wyspy Dziewicze
4612	Montserrat
8141	Nowa Zelandia Oceania
8142	Wyspy Cooka
8901	Inne regiony polarne
8902	Francuskie Terytorium Antarktyczne (z wyspami Kerguelena)

⁴ Dz.U. L 183 z 14.07.1975, str. 3.

ZAŁĄCZNIK VII

KLASY WIELKOŚCI STATKÓW

według nośności całkowitej (DWT) lub tonażu brutto (GT)

Klasyfikacja dotyczy wyłącznie statków o tonażu brutto większym lub równym 100.

Klasa	Dolna granica		Górna granica	
	DWT	GT	DWT	GT
01	—	100	do 499	do 499
02	500	500	999	999
03	1 000	1 000	1 999	1 999
04	2 000	2 000	2 999	2 999
05	3 000	3 000	3 999	3 999
06	4 000	4 000	4 999	4 999
07	5 000	5 000	5 999	5 999
08	6 000	6 000	6 999	6 999
09	7 000	7 000	7 999	7 999
10	8 000	8 000	8 999	8 999
11	9 000	9 000	9 999	9 999
12	10 000	10 000	19 999	19 999
13	20 000	20 000	29 999	29 999
14	30 000	30 000	39 999	39 999
15	40 000	40 000	49 999	49 999
16	50 000	50 000	79 999	79 999
17	80 000	80 000	99 999	99 999
18	100 000	100 000	149 999	149 999
19	150 000	150 000	199 999	199 999
20	200 000	200 000	249 999	249 999
21	250 000	250 000	299 999	299 999
22	≥ 300 000	≥ 300 000	—	—

Notabene: Gdyby zgodnie z dyrektywą dołączyć statki o tonażu brutto mniejszym niż 100, statki te otrzymałyby kod klasy „99”.

ZAŁĄCZNIK VIII

STRUKTURA ZBIORÓW DANYCH STATYSTYCZNYCH

Zbiory danych wyszczególnione w niniejszym załączniku definiują okresowość dla statystyki transportu morskiego, której wymaga Wspólnota. Każdy zbiór danych określa przekrojową klasyfikację ograniczonych zbiorów wymiarów na różnych poziomach nomenklatur, zgrupowanych poprzez wszystkie pozostałe wymiary, dla których wymaga się statystyki jakości towaru.

Warunki gromadzenia danych do zbioru B1 zostaną określone przez Radę na wniosek Komisji w świetle wyników badania pilotażowego prowadzonego w trakcie 3-letniego okresu przejściowego określonego w art. 10 tej dyrektywy.

ZBIORCZEI SZCZEGÓŁOWE STATYSTYKI

- Zbiory danych, które należy dostarczyć dla wybranych portów w odniesieniu do towarów i pasażerów, to zbiory A1, A2, B1, C1, D1, E1 i F1 lub F2 lub F1 i F2.
- Zbiory danych, które należy dostarczyć dla wybranych portów w odniesieniu do towarów, lecz bez uwzględniania pasażerów, to zbiory A1, A2, A3, B1, C1, E1 i F1 lub F2 lub F1 i F2.
- Zbiory danych, które należy dostarczyć dla wybranych portów w odniesieniu do pasażerów, lecz bez uwzględniania towarów, to zbiory A3, D1 i F1 lub F2 lub F1 i F2.
- Zbiór danych, który należy dostarczyć dla portów, które nie zostały wybrane (ani dla towarów, ani dla pasażerów) to zbiór A3.

Zbiór danych A1: Transport morski w obrębie głównych portów europejskich - według portu, typu ładunku i relacji.

Okresowość: Kwartalnie

	Zmienne	Kod	Nomenklatura
Wymiary	Zbiór danych	2-znakowy alfanumeryczny	A1
	Rok odniesienia	4-znakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał odniesienia	1-znakowy alfanumeryczny	(1, 2, 3, 4)
	Port składający sprawozdanie	5-znakowy alfanumeryczny	Wybrane porty EOG w wykazie portów
	Kierunek	1-znakowy alfanumeryczny	do, od (1, 2)
	Port załadunku / wyładunku	5-znakowy alfanumeryczny	Wybrane porty EOG w wykazie portów
	Relacja	4-znakowy alfanumeryczny	Morskie obszary przybrzeżne, załącznik IV
	Typ ładunku	1-znakowy	Typ ładunku, załącznik II (kategorie 1, 2, 3,

	Zmienne	Kod	Nomenklatura
		alfanumeryczny	5, 6 i 9)

Dane: Waga brutto towarów w tonach.

Zbiór danych A2: Transport morski ładunków masowych w obrębie głównych portów europejskich - według portu, typu ładunku i relacji.

Okresowość: Kwartalnie

	Zmienne	Kod	Nomenklatura
Wymiary	Zbiór danych	2-znakowy alfanumeryczny	A2
	Rok odniesienia	4-znakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał odniesienia	1-znakowy alfanumeryczny	(1, 2, 3, 4)
	Port składający sprawozdanie	5-znakowy alfanumeryczny	Wybrane porty EOG na wykazie portów
	Kierunek	1-znakowy alfanumeryczny	do, od (1, 2)
	Port załadunku / wyładunku	5-znakowy alfanumeryczny	Porty EOG na wykazie portów
	Relacja	4-znakowy alfanumeryczny	Morskie obszary przybrzeżne, załącznik IV
	Typ ładunku	2-znakowy alfanumeryczny	Typ ładunku, załącznik II (tylko ładunek bez jednostek), załącznik II (kategorie 10, 11, 12, 13, 19, 20, 21, 22, 23, 29, 90, 91, 92 i 99)

Dane: Waga brutto towarów w tonach.

Zbiór danych A3: Dane dla portów, dla których nie wymaga się statystyk szczegółowych (patrz art. 4 ust. 3).

Okresowość: Corocznie

	Zmienne	Kod	Nomenklatura
Wymiary	Zbiór danych	2-znakowy alfanumeryczny	A3
	Rok odniesienia	4-znakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał odniesienia	1-znakowy alfanumeryczny	(0)
	Port składający sprawozdanie	5-znakowy alfanumeryczny	Wszystkie porty w wykazie portów
	Kierunek	1-znakowy alfanumeryczny	do, od (1, 2)

Dane: Waga brutto towarów w tonach.
Liczba pasażerów.

Zbiór danych B1: Transport morski w obrębie głównych portów europejskich - według portu, typu ładunku, towarów i relacji.

Okresowość: Rocznie

	Zmienne	Kod	Nomenklatura
Wymiary	Zbiór danych	2-znakowy alfanumeryczny	B1
	Rok odniesienia	4-znakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał odniesienia	1-znakowy alfanumeryczny	(0)
	Port składający sprawozdanie	5-znakowy alfanumeryczny	Wybrane porty EOG w wykazie portów
	Kierunek	1-znakowy alfanumeryczny	do, od (1, 2)
	Port załadunku / wyładunku	5-znakowy alfanumeryczny	Porty EOG w wykazie portów
	Relacja	4-znakowy alfanumeryczny	Morskie obszary przybrzeżne, załącznik IV
	Typ ładunku	1-znakowy alfanumeryczny	Typ ładunku, załącznik II (kategorie 1, 2, 3, 5, 6 i 9)
	Towar	2-znakowy alfanumeryczny	Nomenklatura towarów, załącznik III

Dane: Waga brutto towarów wyrażona w tonach.

Zbiór danych C1: Transport morski ładunków jednostkowych w obrębie głównych portów europejskich - według portu, typu ładunku, relacji i stanu załadunku.

Okresowość: Kwartalnie

	Zmienne	Kod	Nomenklatura
Wymiary	Zbiór danych	2-znakowy alfanumeryczny	C1
	Rok odniesienia	4-znakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał odniesienia	1-znakowy alfanumeryczny	(1, 2, 3, 4)
	Port składający sprawozdanie	5-znakowy alfanumeryczny	Wybrane porty EOG w wykazie portów
	Kierunek	1-znakowy alfanumeryczny	do, od (1, 2)
	Port załadunku / wyładunku	5-znakowy alfanumeryczny	Porty EOG w wykazie portów
	Relacja	4-znakowy alfanumeryczny	Morskie obszary przybrzeżne, załącznik IV
Typ ładunku	1-znakowy alfanumeryczny	Typ ładunku, załącznik II (tylko kontenery i ładunki ro - ro) (podkategorie 30, 31, 32, 33, 34, 50, 52, 53, 54, 56, 60, 61, 62 i 63)	

Dane: Waga brutto towarów wyrażona w tonach (typ ładunku: podkategorie 30, 31, 32, 33, 34, 50, 51, 54, 56, 60, 61, 62 i 63).
 Liczba jednostek (typ ładunku: podkategorie 30, 31, 32, 33, 34, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 60, 61, 62 i 63).
 Liczba jednostek bez ładunku (typ ładunku: podkategorie 30, 31, 32, 33, 34, 50, 51, 60, 61 i 63).

Zbiór danych D1: Transport pasażerów w obrębie głównych portów europejskich - według relacji.

Okresowość: Kwartalnie

	Zmienne	Kod	Nomenklatura
Wymiary	Zbiór danych	2-znakowy alfanumeryczny	D1
	Rok odniesienia	4-znakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał odniesienia	1-znakowy alfanumeryczny	(1, 2, 3, 4)
	Port składający sprawozdanie	5-znakowy alfanumeryczny	Wybrane porty EOG w wykazie portów
	Kierunek	1-znakowy alfanumeryczny	do, od (1, 2)
	Port załadunku / wyładunku	5-znakowy alfanumeryczny	Porty EOG w wykazie portów
	Relacja	4-znakowy alfanumeryczny	Morskie obszary przybrzeżne, załącznik IV
	Przynależność państwowa rejestracji statku	4-znakowy alfanumeryczny	Przynależność państwowa rejestracji statku, załącznik V

Dane: Liczba pasażerów.

Zbiór danych E1: Transport morski w obrębie głównych portów europejskich - według portu, typu ładunku, relacji i przynależności państwowej rejestracji statku.

Okresowość: Rocznie

	Zmienne	Kod	Nomenklatura
Wymiary	Zbiór danych	2-znakowy alfanumeryczny	E1
	Rok odniesienia	4-znakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał odniesienia	1-znakowy alfanumeryczny	(0)
	Port składający sprawozdanie	5-znakowy alfanumeryczny	Wybrane porty EOG w wykazie portów
	Kierunek	1-znakowy alfanumeryczny	do, od (1, 2)
	Port załadunku / wyładunku	5-znakowy alfanumeryczny	Porty EOG w wykazie portów
	Relacja	4-znakowy alfanumeryczny	Morskie obszary przybrzeżne, załącznik IV
	Typ ładunku	1-znakowy	Typ ładunku, załącznik II

Przynależność państwowa rejestracji statku	alfanumeryczny 4-znakowy alfanumeryczny	(kategorie 1, 2, 3, 5, 6 i 9) Przynależność państwowa rejestracji statku, załącznik V
--	---	--

Dane: Waga brutto towarów w tonach.

Zbiór danych F1: Ruch portowy w obrębie głównych portów europejskich - według portu, typu i wielkości statków wyładujących lub ładujących towar.

Okresowość: Kwartalnie

	Zmienne	Kod	Nomenklatura
Wymiary	Zbiór danych	2-znakowy alfanumeryczny	F1
	Rok odniesienia	4-znakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał odniesienia	1-znakowy alfanumeryczny	(1, 2, 3, 4)
	Port składający sprawozdanie	5-znakowy alfanumeryczny	Wybrane porty EOG w wykazie portów
	Kierunek	1-znakowy alfanumeryczny	do, od (1, 2)
	Typ statku	2-znakowy alfanumeryczny	Typ statku, załącznik VI
	Wielkość statku według DWT	2-znakowy alfanumeryczny	Klasy statków wg nośności całkowitej, załącznik VII

Dane: Liczba statków.
Nośność całkowita statków w tonach.

Zbiór danych F2: Ruch portowy w obrębie głównych portów europejskich - według portu, typu i wielkości statków ładujących lub wyładowujących towar.

Okresowość: Kwartalnie

	Zmienne	Kod	Nomenklatura
Wymiary	Zbiór danych	2-znakowy alfanumeryczny	F2
	Rok odniesienia	4-znakowy alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał odniesienia	1-znakowy alfanumeryczny	(1, 2, 3, 4)
	Port składający sprawozdanie	5-znakowy alfanumeryczny	Wybrane porty EOG w wykazie portów
	Kierunek	1-znakowy alfanumeryczny	do, od (1, 2)
	Typ statku	2-znakowy alfanumeryczny	Typ statku, załącznik VI
	Wielkość statku wg DWT	2-znakowy alfanumeryczny	Klasy statków wg tonażu brutto, załącznik VII

Dane: Liczba statków.
Tonaż brutto statków.

DECYZJA KOMISJI

z dnia 28 kwietnia 2000 r.

w sprawie zasad wykonania dyrektywy Rady nr 95/64/EWG w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu towarów i pasażerów drogą morską

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2000/363/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady nr 95/64/EWG z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu towarów i pasażerów drogą morską¹, ze zmianami wprowadzonymi decyzją Komisji nr 98/385/WE², w szczególności jej art. 4 i 12,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) wykaz portów ustanowiony powyższą decyzją musi być regularnie uaktualniany przez Komisję;
- 2) treść załączników do wspomnianej dyrektywy powinna ulegać zmianom;
- 3) środki przewidziane niniejszą decyzją są zgodne z opinią Komitetu ds. programu statystycznego, utworzonego decyzją Rady nr 89/382/EWG, Euratom³,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. W załącznikach nr II, IV, V i VIII do dyrektywy nr 95/64/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1. Załącznik II: w ramach typów klasyfikacji ładunku:

a) w kategorii „Ładunku tocznego - (z własnym napędem)”:

- (i) opis pod - kategorii „Samochody osobowe oraz towarzyszące im przyczepy towarowe / mieszkalne” (kod 52) zastępuje się następującym opisem: „Samochody osobowe, motocykle oraz towarzyszące im przyczepy towarowe / mieszkalne”,

¹ Dz.U. nr L 320 z 30.12.1995, str. 25.

² Dz.U. nr L 174 z 18.6.1998, str. 1.

³ Dz.U. nr L 181 z 28.6.1989, str. 47.

- (ii) dodaje się podkategorię: „Pozostałe pojazdy z własnym napędem” opatrzoną kodem 59;
 - b) w kategorii „Ładunku tocznego - (bez własnego napędu):
 - (i) opis podkategorii „Pozostałe pojazdy” (kod 60) zastępuje się opisem „Pojazdy bez własnego napędu”,
 - (ii) opis podkategorii „Przyczepy mieszkalne oraz inne przyczepy drogowe, rolnicze i przemysłowe bez towarzyszących im pojazdów” (kod 62) zastępuje się opisem „Przyczepy mieszkalne bez towarzyszących im pojazdów oraz inne pojazdy drogowe, rolnicze i przemysłowe”,
 - (iii) dodaje się podkategorię „Pozostałe pojazdy bez własnego napędu” opatrzoną kodem 69.
2. Załącznik IV: w liście kodów nadmorskich stref przybrzeżnych:
- a) po kodzie „0012 Francja: Morze Śródziemne” dodaje się nowe kody: „0013 Departamenty zamorskie Francji: Gujana Francuska”, „0014 francuskie departamenty zamorskie: Martynika i Gwadelupa”, „0015 francuskie departamenty zamorskie: Reunion”;
 - b) kod „0043 Niemcy: rzeka Ren”, zastępuje się kodem „0043 Niemcy: obszar śródlądowy”;
 - c) kod „0112 Hiszpania: Morze Śródziemne i Ocean Atlantycki (obszar południowy)” zastępuje się kodem: „0112 Hiszpania: Morze Śródziemne i Ocean Atlantycki (obszar południowy), łącznie z Balearami i Wyspami Kanaryjskimi”.
3. Załącznik V: w wykazie kodów przynależności państwowej statków według rejestru:
- a) dodaje się kody: „0051 Włochy - pierwszy rejestr” i „0052 Włochy – rejestr międzynarodowy”;
 - b) kod „4611” dla Brytyjskich Wysp Dziewiczych zastępuje się kodem „4680”;
 - c) kod „4612” dla Montserrat zastępuje się kodem „4700”.
4. Załącznik VIII: w tabeli „Zbiór danych C1”:
- a) w kolumnie „Nomenklatura”, odniesienie „Rodzaj ładunku (tylko kontenery i ładunek toczny), załącznik II (podkategorie 30, 31, 32, 33, 34, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 60, 61, 62 i 63) dla zmiennej „Rodzaj ładunku” zastępuje się tekstem: „Rodzaj ładunku (kontenery, tylko ładunek toczny), załącznik II (podkategorie 30, 31, 32, 33, 34, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 59, 60, 61, 62, 63 i 69);
 - b) w ostatnim wierszu tabeli „Dane”, dla wszystkich trzech wartości „Waga brutto towarów w tonach”, „Liczba jednostek” oraz „Liczba jednostek bez ładunku” dodaje się nowe podkategorie „59” i „69”.

2. Nowe wersje załączników II, IV, V i VIII do dyrektywy 95/64/EWG, zawierające zmiany, określone w ust. 1, wskazane są w załączniku I do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Wykaz portów wskazany w załączniku II do decyzji 98/385/WE zastępuje się uaktualnioną listą, zawierającą kody oraz klasyfikację portów według państw i nadmorskich stref przybrzeżnych, określonych w załączniku do niniejszej decyzji.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 kwietnia 2000 r.

W imieniu Komisji

Pedro SOLBES MIRA

Członek Komisji

ZALĄCZNIK I

„ZALĄCZNIK II

TYP KLASYFIKACJI ŁADUNKU

Kategoria ¹	Kod	Wyszczególnienie	Tonaż	Liczba
Ładunek płynny	10	Towary masowe płynne (brak jednostki ładunkowej)	X	
	11	Płynny gaz	X	
	12	Ropa naftowa	X	
	13	Pochodne ropy naftowej	X	
	19	Inne towary masowe płynne	X	
Ładunek suchy luzem	20	Towary masowe suche (brak jednostki ładunkowej)	X	
	21	Rudy	X	
	22	Węgiel	X	
	23	Produkty rolne (np.: zboże, soja, tapioka)	X	
	29	Inne towary masowe suche	X	
Kontenery	30	Duże kontenery	X ³	X
	31	Jednostki frachtowe 20'	X ³	X
	32	Jednostki frachtowe 40'	X ³	X
	33	Jednostki frachtowe >20' i < 40'	X ³	X
	34	Jednostki frachtowe >40'	X ³	X
Ładunek toczny (z własnym napędem)	50	Pojazdy z własnym napędem	X	X
	51	Pojazdy drogowe wraz z przyczepami	X ³	X
	52	Samochody osobowe, motocykle oraz towarzyszące im przyczepy towarowe/mieszkalne		X ²
	53	Autobusy		X ²
	54	Przywożone / wywożone pojazdy mechaniczne	X	X ²
	56	Zwierzęta pociągowe	X	X ²
	59	Inne pojazdy z własnym napędem	X	X
Ładunek toczny (bez własnego napędu)	60	Pojazdy bez własnego napędu	X	X
	61	Przyczepy drogowe i naczepy towarowe bez towarzyszących im pojazdów	X ³	X
	62	Przyczepy mieszkalne oraz inne pojazdy drogowe, rolnicze i przemysłowe	X	X ²
	63	Wagony kolejowe, przyczepy okrętowe oraz barki wykorzystywane w celu transportu towarów	X ³	X
	69	Inne pojazdy bez własnego napędu	X	X

Kategoria ¹	Kod	Wyszczególnienie	Tonaż	Liczba
Pozostałe ładunki drobnicowy (łącznie z małymi kontenerami)	90	Pozostałe rodzaje ładunku, niesklasyfikowane w inny sposób	X	
	91	Produkty leśne	X	
	92	Produkty żelazne i stalowe	X	
	99	Pozostałe ładunki drobnicowe	X	
¹ Kategorie zgodne z Zaleceniem nr 21 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych [EKG ONZ]. ² Jedynie łączna liczba jednostek. ³ Ilość ujęta w ewidencji stanowi wagę brutto towaru łącznie z opakowaniem, lecz nie obejmuje ciężaru własnego kontenerów i ładunku tocznego				

ZAŁĄCZNIK IV

NADMORSKIE STREFY PRZYBRZEŻNE

Wykorzystane tutaj oznaczenia stanowią część geonomenklatury (nomenklatury krajowej do celów statystycznych w handlu zagranicznym Wspólnoty oraz w handlu między Państwami Członkowskimi, pierwotnie określonej rozporządzeniem Rady (EWG) nr 1736/75⁴ obowiązującym w roku, do którego odnoszą się dane).

Kod składa się z czterech cyfr: trzycyfrowego kodu pochodzącego z powyższej nomenklatury oraz zera (np.: kod 0030 dla Niderlandów), z wyjątkiem państw, które zostały podzielone na dwa lub więcej nadmorskich stref przybrzeżnych, gdyż w tym wypadku, czwarta cyfra jest różna od zera (są to cyfry z przedziału 1-7).

<i>Kod</i>	<i>Nadmorska Strefa Przybrzeżna</i>
0011	Francja: Atlantyk i Morze Północne
0012	Francja: Morze Śródziemne
0013	francuskie departamenty zamorskie: Gujana Francuska
0014	francuskie departamenty zamorskie: Martynika i Gwadelupa
0015	francuskie departamenty zamorskie: Reunion
0041	Niemcy: Morze Północne
0042	Niemcy: Morze Bałtyckie
0043	Niemcy: wody śródlądowe
0061	Zjednoczone Królestwo
0062	Wyspa Man
0063	Wyspy Normandzkie
0111	Hiszpania: Ocean Atlantycki (obszar północny)
0112	Hiszpania: Morze Śródziemne i Ocean Atlantycki (obszar południowy), w tym także Baleary i Wyspy Kanaryjskie
0301	Szwecja: Morze Bałtyckie
0302	Szwecja: Morze Północne
0521	Turcja: Morze Czarne
0522	Turcja: Morze Śródziemne
0751	Rosja: Morze Czarne
0752	Rosja: Morze Bałtyckie
0753	Rosja: Azja
2041	Maroko: Morze Śródziemne
2042	Maroko: Zachodnia Afryka
2201	Egipt: Morze Śródziemne
2202	Egipt: Morze Czerwone
6241	Izrael: Morze Śródziemne
6242	Izrael: Morze Czerwone
6321	Arabia Saudyjska: Morze Czerwone
6322	Arabia Saudyjska: Zatoka
4001	Stany Zjednoczone Ameryki: Ocean Atlantycki (obszar północny)
4002	Stany Zjednoczone Ameryki: Ocean Atlantycki (obszar południowy)
4003	Stany Zjednoczone Ameryki: Ocean Spokojny (Zatoka)
4004	Stany Zjednoczone Ameryki: Ocean Spokojny (obszar południowy)
4005	Stany Zjednoczone Ameryki: Ocean Spokojny (obszar północny)

⁴ Dz.U. L 183 z 14.7.1975, str. 3.

4006 Stany Zjednoczone Ameryki: Wielkie Jeziora
4007 Puerto Rico
4041 Kanada: Ocean Atlantycki
4042 Kanada: Wielkie Jeziora oraz górny bieg rzeki Świętego Wawrzyńca
4043 Kanada: Zachodnie Wybrzeże
4801 Kolumbia: Północne Wybrzeże
4802 Kolumbia: Zachodnie Wybrzeże

Dodatkowe kody

9991 Obiekty przybrzeżne oraz położone na morzu
9992 Obiekty niesklasyfikowane w inny sposób - łącznie

ZAŁĄCZNIK V

PRZYNALEŻNOŚĆ PAŃSTWOWA STATKU W/G REJESTRU

Wykorzystane tutaj oznaczenia stanowią część geonomenklatury (nomenklatury krajowej do celów statystycznych w handlu zagranicznym Wspólnoty oraz w handlu między Państwami Członkowskimi, wstępnie określonej rozporządzeniem Rady (EWG) nr 1736/75⁴ obowiązującym w roku, do którego odnoszą się dane).

Kod składa się z czterech cyfr: trzycyfrowego kodu pochodzącego z powyższej nomenklatury oraz zera (np.: kod 0010 dla Francji), z wyjątkiem państw, w których istnieje więcej niż jeden rejestr.

W przypadku państwa, w którym istnieje więcej niż jeden rejestr, zastosowanie mają następujące kody:

0051	Włochy – pierwszy rejestr
0052	Włochy – rejestr międzynarodowy
0061	Zjednoczone Królestwo
0062	Wyspa Man
0063	Wyspy Normandzkie
0064	Gibraltar
0081	Dania
0082	Dania (DIS)
0101	Portugalia
0102	Portugalia (MAR)
0111	Hiszpania
0112	Hiszpania (Rebeca)
0281	Norwegia
0282	Norwegia (NIS)
4001	Stany Zjednoczone Ameryki
4002	Puerto Rico
4680	Brytyjskie Wyspy Dziewicze
4700	Montserrat
8141	Nowa Zelandia i Oceania
8142	Wyspy Cooka
8901	Pozostałe rejony polarne
8902	Francuskie Terytorium Antarktyczne (w tym także Wyspy Kerguelena)

ZAŁĄCZNIK VIII

Zbiór danych C1 zastępuje się następującym zbiorem:

„Zbiór danych C1: Transport morski jednostek ładunkowych za pośrednictwem głównych portów europejskich sklasyfikowany według nazw portów, rodzajów ładunku, relacji i stanu załadunku.

Okresowość: Co kwartał

	Zmienne	Szczegółowe informacje na temat kodu	Nomenklatura
Wymiary	Zbiór danych	Dwuznakowy, alfanumeryczny	C1
	Rok odniesienia	Czteroznakowy, alfanumeryczny	(np. 1997)
	Kwartał odniesienia	Jednoznakowy, alfanumeryczny	(1, 2, 3, 4)
	Port - miejsce sporządzenia sprawozdania	Pięcioletni, alfanumeryczny	Porty EOG wybrane z wykazu portów
	Kierunek	Jednoznakowy, alfanumeryczny	Przywóz, wywóz (1, 2)
	Port załadunku/rozładunku	Pięcioletni, alfanumeryczny	Porty EOG z listy portów
	Relacja	zteroznakowy, alfanumeryczny	Nadmorska strefa przybrzeżna, załącznik IV
	Rodzaj ładunku	Dwuznakowy, alfanumeryczny	Rodzaj ładunku (kontenery, tylko ładunek toczny), załącznik II (podkategorie: 30, 31, 32, 33, 34, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 59, 60, 61, 62, 63, i 69)

Dane: Ciężar brutto towarów w tonach (rodzaj ładunku: podkategorie 30, 31, 32, 33, 34, 50, 51, 54, 56, 59, 60, 61, 62, 63 oraz 69).

Liczba jednostek (rodzaj ładunku: podkategorie 30, 31, 32, 33, 34, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 59, 60, 61, 62, 63 i 69).

Liczba jednostek bez ładunku (rodzaj ładunku: podkategorie 30, 31, 32, 33, 34, 50, 51, 59, 60, 61, 63 i 69).”

ZAŁĄCZNIK II

WYKAZ PORTÓW EUROPEJSKICH EUROSTAT

Opis wykazu portów

Statystyczne porty i sub-porty należące do każdego z Państw Członkowskich klasyfikowane są w porządku alfabetycznym.

Struktura

Nagłówek kolumny *Objaśnienie*

CTRY państwo (kod ISO 3166)

MCA nadmorska strefa przybrzeżna, na którym położony jest dany port (załącznik IV dyrektywy)

MODIFIC. zmodyfikowano decyzją nr 98/385/WE

PORT NAME nazwa portu

LOCODE kod (alfabetyczny) NZ/LOCODE lub kod (numeryczny) tymczasowo przypisany przez Eurostat portom nieposiadającym LOCODE

NAT. STAT. GROUP w przypadku portu niebędącego portem statystycznym, krajową grupę statystyczną stanowi kod portu statystycznego obejmujący dany port

STATISTICAL PORT port statystyczny

NATIONAL CODE kod przypisywany do portu statystycznego w krajowej statystyce Państwa Członkowskiego, na terenie którego jest on położony

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
BE	0170	X	Albertkanaal	BEABK		X	
BE	0170	X	Antwerpen	BEANR		X	
BE	0170	X	Brugge	BEBGS	BEZEE		
BE	0170	X	Bruxelles(Brussel)	BEBRU		X	
BE	0170	X	Gent	BEGNE		X	
BE	0170	X	Liège	BELGG		X	
BE	0170	X	Nieuwpoort	BENIE		X	
BE	0170	X	Oostende	BEOST		X	
BE	0170	X	Rupel	BERUP	BEBRU		
BE	0170	X	Zeebrugge	BEZEE		X	
BE	0170	X	Zelzate	BEZEL	BEGNE		
BE			Inne- Belgia	BE888			
			11	11	3	8	
DK	0080		Aabenraa	DKAAB		X	885-00
DK	0080		Aalborg	DKAAL		X	970-00
DK	0080	X	Aalborg Portland (Cementfabrikken Rørdal)	DKROR		X	971-00
DK	0080		Århus	DKAAR		X	980-00

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
DK	0080	X	Årø	DKARO		X	363-02
DK	0080	X	Årø sund	DKARD		X	363-01
DK	0080	X	Ærøskøbing	DKARK		X	864-00
DK	0080	X	Agersø	DKAGO		X	493-01
DK	0080	X	Agger Havn	DKAGH		X	896-00
DK	0080	X	Aggersund Havn	DKASH		X	976-00
DK	0080	X	Anholt	DKANH		X	982-01
DK	0080	X	Askø	DKASK		X	599-02
DK	0080		Asnæsværkets Havn	DKASV		X	462-00
DK	0080		Assens	DKASN		X	285-00
DK	0080		Augustenborg	DKAUB		X	881-00
DK	0080		Avedøreværkets Havn	DKAVE		X	045-00
DK	0080		Avernakø/Lyø	DKAVK		X	869-03
DK	0080	X	Baagø	DKBGO		X	287-00
DK	0080	X	Bagenkop	DKBAG		X	867-00
DK	0080		Ballebro	DKBLB		X	888-01
DK	0080		Bandholm (Maribo)	DKBDX		X	529-00
DK	0080	X	Bogø	DKBOG		X	636-00
DK	0080		Bøjden	DKBOS		X	869-01
DK	0080		Branden Havn	DKBRH		X	801-01
DK	0080		Cementfabrikken Danias Havn	DKDAN		X	674-01
DK	0080		Cementfabrikken Kongsdal Havn	DKKON		X	674-02
DK	0080		Dansk Salts Havn	DKDAS		X	675-00
DK	0080		Dragør	DKDRA		X	044-00
DK	0080		Ebeltoft	DKEBT		X	985-00
DK	0080		Egernsund	DKEND		X	883-00
DK	0080	X	Egense	DK100		X	
DK	0080	X	Endelave	DKEDL		X	452-00
DK	0080		Enstedværkets Havn	DKENS		X	886-00
DK	0080		Esbjerg	DKEBJ		X	260-00
DK	0080		Fåborg Havn	DKFAA		X	861-00
DK	0080		Fakse Ladeplads Havn	DKFAK		X	637-00
DK	0080	X	Feggesund	DKFGS		X	897-01
DK	0080	X	Fejø	DKFEJ		X	598-01
DK	0080	X	Femø	DKFMO		X	598-02
DK	0080		Fredericia (og Shell-Havnen)	DKFRC		X	280-00
DK	0080		Frederikshavn	DKFDH		X	290-00
DK	0080		Frederikssund Havn	DKFDS		X	371-00
DK	0080	X	Frederiksværk Stålvalseværk	DKFDV		X	374-00
DK	0080	X	Fur	DKFUH		X	803-00
DK	0080		Fynshav	DKFYH		X	887-00
DK	0080		Gedser	DKGED		X	593-00
DK	0080	X	Gråsten	DKGRA		X	882-00
DK	0080		Grenå	DKGRE		X	986-00
DK	0080		Gulfhavnen	DKGFH		X	592-01
DK	0080		Haderslev	DKHAD		X	360-00
DK	0080	X	Hadsund	DKHSU		X	969-00
DK	0080	X	Hals	DK101		X	
DK	0080	X	Hanstholm	DKHAN		X	891-00
DK	0080	X	Hardeshøj	DKHDH		X	888-02
DK	0080		Hasle	DKHSL		X	744-00
DK	0080		Havneby	DKHNB		X	366-00

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
DK	0080	X	Havnsø	DKHVN		X	467-00
DK	0080	X	Helsingør	DKHLS		X	370-00
DK	0080		Hirtshals	DKHIR		X	291-00
DK	0080		Hobro	DKHBO		X	979-00
DK	0080		Holbæk	DKHBK		X	463-01
DK	0080	X	Holstebro-Struer Havn	DKSTR		X	444-00
DK	0080		Horsens	DKHOR		X	450-00
DK	0080		Hou Havn	DKHOH		X	982-02
DK	0080		Hundested	DKHUN		X	375-00
DK	0080	X	Hvalpsund	DKHVA		X	977-00
DK	0080		Juelsminde Havn	DKJUE		X	451-00
DK	0080		Kalundborg	DKKAL		X	460-00
DK	0080		Kastrup	DKKTP		X	043-00
DK	0080		Kerteminde	DKKTD		X	643-00
DK	0080	X	Kleppen	DK102		X	
DK	0080		Københavns Havn	DKCPH		X	040-00
DK	0080		Køge	DKKOG		X	510-00
DK	0080		Kolby Kås Havn	DKKOK		X	984-00
DK	0080		Kolding	DKKOL		X	480-00
DK	0080		Korsør	DKKRR		X	490-00
DK	0080	X	Kragenæs	DKKRA		X	599-03
DK	0080		Kyndbyværkets Havn Lemvig	DKKBY		X	372-00
DK	0080		Lindø Havn	DKLVG		X	441-00
DK	0080		Løgstør	DKLIN		X	641-00
DK	0080		Lohals	DKLGR		X	975-00
DK	0080	X	Lyngs Odde Havn	DKLOH		X	866-00
DK	0080		Marbæk Havn	DKLYO		X	283-00
DK	0080		Mariager	DKMRB		X	377-00
DK	0080	X	Marstal	DKMRR	DKDAS		
DK	0080		Masnedøværkets Havn	DKMRS		X	862-00
DK	0080		Masnedø	DKMAS		X	634-00
DK	0080	X	Masnedø	DKMNS	DKVOR		
DK	0080	X	Godningshavn (Uno- X Havn)	DKUNX		X	835-00
DK	0080		Middelfart				
DK	0080		Mommark	DKMID		X	284-00
DK	0080	X	Næssund	DKMOM		X	888-03
DK	0080	X	Næstved	DKNUD		X	897-02
DK	0080		Nakskov	DKNVD		X	630-00
DK	0080		Neksø	DKNAK		X	594-00
DK	0080		Nordby Havn, Fanø	DKNEX		X	742-00
DK	0080		Nordjyllandsværkets Havn	DKNDB		X	261-00
DK	0080		Nørresundby	DKVSV		X	974-00
DK	0080	X	Nyborg	DKNRS	DKAAL		
DK	0080		Nykøbing Falster	DKNBG		X	870-00
DK	0080		Nykøbing Mors	DKNYF		X	590-00
DK	0080		Nysted	DKNYM		X	892-00
DK	0080		Odense	DKNTD		X	597-00
DK	0080		Omø	DKODE		X	640-00
DK	0080	X	Orehoved, Falster	DKOMO		X	593-02
DK	0080	X	Orø	DKORE	DKNYF		591-00
DK	0080	X	Randers	DKORO		X	563-02
DK	0080		Rødby	DKRAN		X	670-00
DK	0080		Rødby (Færgehavn)	DKROD		X	599-01

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
DK	0080	X	Rønne	DKROF		X	730-00
DK	0080		Rørvig	DKRNN		X	740-00
DK	0080	X	Rudkøbing	DKRRV		X	469-02
DK	0080		Sælvig Havn	DKRKB		X	863-00
DK	0080		Sakskøbing	DKLSV		X	984-03
DK	0080		Sejersø	DKSAX		X	595-00
DK	0080	X	Sjællands Odde	DKSEO		X	486-00
DK	0080		Skælskør	DKSJO		X	469-01
DK	0080		Skærbækværkets	DKSSK		X	490-00
DK	0080		Havn	DKSKB		X	282-00
			Skagen				
DK	0080		Skarø/Drejø	DKSKA		X	292-00
DK	0080	X	Skive	DKSDO		X	869-05
DK	0080		Snekkersten	DKSKV		X	800-00
DK	0080	X	Søby Havn	DKSNE		X	376-00
DK	0080		Sønderborg	DKSOB		X	868-00
DK	0080		Spodsbjerg Havn	DKSGD		X	880-00
DK	0080		Statoil-Havnen	DKSPB		X	867-00
DK	0080		Stege	DKSTT		X	461-00
DK	0080		Stignæs	DKSTE		X	632-00
DK	0080	X	Stignæsværkets	DKSTN		X	492-03
DK	0080		Havn	DKSTG		X	492-02
			Strib Havn				
DK	0080		Strynø	DKSTB		X	286-00
DK	0080	X	Stubbekøbing Havn	DKSNO		X	869-04
DK	0080		Studstrupværkets	DKSBK		X	596-00
DK	0080		Havn	DKSSV		X	981-00
			Sundsøre				
DK	0080	X	Svendborg	DKSUE		X	801-02
DK	0080		Tårs	DKSVE DKTRS		X	860-00
DK	0080		Thisted	DKTED		X	599-04
DK	0080		Thyborøn	DKTYB		X	890-00
DK	0080		Tuborg	DKTUB		X	635-00
DK	0080	X	Tunø	DKTNO		X	042-00
DK	0080	X	Vang Havn	DKVNG		X	982-03
DK	0080		Vejle	DKVEJ		X	747-00
DK	0080		Venø Havn	DKVEN		X	920-00
DK	0080		Vesterø Havn, Læsø	DKVES		X	445-00
DK	0080		Vordingborg Havn	DKVOR		X	294-00
DK	0080		Inne - Dania	DK888		X	633-00
DK							
			145	145	4	141	
DE	0041		Amrum I.	DEAMR		X	01301
DE	0043		Andernach	DEAND		X	13202
DE	0042		Anklam	DEANK		X	23301
DE	0042	X	Morze Bałtyckie (inne porty)	DE115		X	01684
DE	0041	X	Baltrum I.	DEBMR		X	04102
DE	0043		Beddingen-zu Salzgitter	DE101		X	05101
DE	0041	X	Beidenfleth	DEBEI		X	01401
DE	0041	X	Bensersiel	DEBEN		X	04204
DE	0043		Berlin	DEBER		X	22229
DE	0042	X	Berndshof	DEBOF		X	23331
DE	0041	X	Blumenthal	DEBLM	DEBRE		06101
DE	0041	X	Borkum I.	DEBMK		X	04103
DE	0041		Brake	DEBKE		X	04206
DE	0043		Braunschweig	DEBWE		X	05103

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
DE	0041		(Brunszwik) Brema	DEBRE		X	06101
DE	0041		Bremerhaven	DEBRV		X	06201
DE	0041		Brunsbüttel	DEBRB		X	01404
DE	0041		Büsum	DEBUM		X	01405
DE	0041	X	Bützfleth	DEBUZ		X	03108
DE	0042		Burgstaaken/ Fehmarn	DEBSK		X	01701
DE	0041		Carolinensiel	DECAR		X	04208
DE	0043		Castrop-Rauxel	DECRL		X	08205
DE	0041		Cuxhaven	DECUX		X	03110
DE	0041	X	Dagebüll	DEDAG	DE115	X	01302
DE	0042	X	Damp-Ostseebad	DEDAP			01684
DE	0042	X	Demmin	DEDMN		X	23332
DE	0043	X	Dormagen	DEDMG		X	09301
DE	0043		Dorsten	DEDON		X	08208
DE	0043	X	Dortmund	DEDTM	DE075	X	08302
DE	0042	X	Dranske	DEDRA	DE116		23175
DE	0041		Drochtersen	DEDRO			03182
DE	0043	X	Düsseldorf	DEDUS		X	09201
DE	0043		Duisburg	DEDUI		X	08101
DE	0042	X	Eckernförde	DEECK	DE118	X	01602
DE	0041	X	Eiderdam	DEEDD			01318
DE	0041		Elbe (inne porty)	DE116		X	03182
DE	0041	X	Emden	DEEME		X	04105
DE	0043		Emmelsum	DEESU		X	07226
DE	0042	X	Flensburg	DEFLF		X	01201
DE	0042		Flensburger Förde (inne porty)	DE117		X	01282
DE	0041		Föhr I.	DE017		X	01303
DE	0041	X	Friedrichstadt	DEFRI		X	01304
DE	0043		Fürst Leopold- Baldur, Zeche – zu Dorsten	DE102		X	08213
DE	0043		Gelsenkirchen	DEGEK		X	08215
DE	0042	X	Gelting	DEGEL		X	01202
DE	0041		Gieselaukanal oraz	DE118		X	01381
DE	0042	X	Eider (inne porty)		DE117		
DE	0042		Glücksburg, Langballigau, Neukirchen	DENEK			01282
DE	0041	X	Glückstadt	DEGLU		X	01408
DE	0042		Greifswald, Landkreis	DEGRD		X	23372
DE	0041		Hamburg	DEHAM		X	02001
DE	0043	X	Hanau	DEHAU	DEHAM	X	12310
DE	0041		Harburg	DEHBU			02001
DE	0041		Haren/Ems	DEHRN		X	04409
DE	0042		Heiligenhafen	DEHHF		X	01704
DE	0041		Helgoland I.	DEHGL		X	01409
DE	0041		Hochdonn	DEHOD		X	01410
DE	0041		Hörnum/Sylt	DEHRM		X	01305
DE	0041		Hohenhörn	DEHHS		X	01412
DE	0043		Homberg	DEHOM		X	08106
DE	0041		Husum	DEHUS		X	01306
DE	0041		Itzehoe	DEITZ		X	01413
DE	0041		Juist	DEJUI		X	04108
DE	0042	X	Kappeln	DEKAP		X	01203

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
DE	0042		Kilonia	DEKEL		X	01501
DE	0043		Kolonia	DECGN		X	09505
DE	0043		Krefeld	DEKRE		X	09302
DE	0041	X	Langeoog, Insel	DELGO		X	04220
DE	0042		Lauterbach	DELAU		X	23110
DE	0041		Leer	DELEE		X	04109
DE	0041		List/Sylt	DELIS		X	01307
DE	0041		Lohesch	DELOH		X	04414
DE	0042	X	Lubeka	DELBC		X	01801
DE	0043		Lülsdorf	DELLF		X	09507
DE	0043		Minden	DEMID		X	10110
DE	0043		Mühlheim an der Ruhr	DEMUH	DESAS	X	08231
DE	0042	X	Mukran	DEMUK			23111
DE	0041		Nessmersiel	DENES		X	04113
DE	0041		Neuharlingersiel	DENHS		X	04223
DE	0043		Neuss	DENSS		X	09303
DE	0042		Neustadt/Holstein	DENHO		X	01705
DE	0041		Norddeich	DENOE		X	04114
DE	0041		Nordenham	DENHA		X	04224
DE	0041		Norderney I.	DENRD		X	04115
DE	0041		Oldenburg/	DEOLO		X	04225
		X	Oldenburg				
DE	0043	X	Orsoy	DEORS		X	07212
DE	0042		Orth/Fehmarn	DEORT		X	01706
DE	0041		Papenburg	DEPAP		X	04417
DE	0043		Peine	DEPEI		X	05106
DE	0041	X	Pellworm I.	DEPEL	DERSK	X	01309
DE	0042		Petersdorf	DEPTD			23115
DE	0042		Puttgarden	DEPUT		X	01707
DE	0042	X	Rendsburg	DEREN		X	01607
DE	0043		Rheinberg-Ossenberg	DERHB		X	07217
			Rostock				
DE	0042		Rügen (Inneres Gewässer)	DERSK		X	23118
DE	0042		Rügen (Östlich)	DE075		X	23175
DE	0042		Stralsunder Fahrwasser)	DE055		X	23180
			Salzgitter				
DE	0043		Sassnitz	DESAR		X	05108
DE	0042		Schülpersiel	DESAS		X	23120
DE	0041	X	Schwarzenhütten,	DESPS		X	01422
DE	0041		Hemmoor	DEHMO		X	03126
			Schwedt				
DE	0043		Sehnde	DESDT		X	24217
DE	0043		Spieckeroog I.	DESNE		X	05215
DE	0041		Spyck	DESPI		X	04230
DE	0043		Stade	DE061		X	07218
DE	0041	X	Stadersand	DESTA		X	03127
DE	0041	X	Stenodde	DESTS	DEAMR	X	03128
DE	0041		Stralsund	DESDD			01301
DE	0042	X	Travemünde	DESTL	DELBC	X	23124
DE	0041		Uelzen	DETRV			01801
DE	0043		Upschört	DEUEL		X	03217
DE	0041		Vitte/Hiddensee	DEUPS		X	04233
DE	0042	X	Walsum	DE070		X	23125
DE	0043		Wangerooge I.	DEWLS		X	08109
DE	0041	X	Warnemünde	DEAGE	DERSK	X	04235

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
DE	0042		Wedel-Schulau	DEWAR			23126
DE	0041	X	Wesel	DEWED		X	01424
DE	0043		Wilhelmshaven	DEWES		X	07224
DE	0041		Wilster	DEWVN		X	04236
DE	0041		Wischhafen	DEWIL		X	01426
DE	0041		Wismar	DEWIF		X	03131
DE	0042	X	Wolgast	DEWIS		X	23213
DE	0042	X	Wyk/Föhr	DEWOL	DE017	X	23328
DE	0041		Inne - Niemcy	DEWYK			01303
DE				DE888			
			123	123	13	110	
GR	0090	X	Aegina (Αίγινα)	GRAEG		X	025
GR	0090	X	Aegio (Αίγιο)	GRAEN		X	027
GR	0090		Agii Theodori (Αίγιοι Θεόδωροι)	GRAGT		X	008
GR	0090	X	Agios Konstantinos (Αίγιος Κωνσταντίνος)	GRAKO		X	013
GR	0090		Alexandroupolis (Αλεξανδρούπολη)	GRAXD		X	031
GR	0090		Aliverio (Αλιβέρι)	GRLVR		X	033
GR	0090		Antikyra (Αντίκυρα)	GRATK		X	057
GR	0090		Argostolion (Αργοστόλι)	GREFL		X	185
GR	0090		Canea (Χανιά)	GRCHQ	GRSUD		
GR	0090		Chalkida (Χαλκίδα)	GRCLK		X	515
GR	0090		Chios (Χίος)	GRJKH		X	521
GR	0090	X	Chora Sfakion (Χώρα Σφακίων)	GRCSF		X	525
GR	0090		Corfu (Κέρκυρα)	GRCFU		X	183
GR	0090	X	Edipsos (Αιδηψός)	GREDI		X	029
GR	0090	X	Eleusina (Ελευσίνα)	GREEU		X	105
GR	0090		Gavriion (Γαύριο)	GRGAV		X	085
GR	0090		Heraklion (Ηράκλειο)	GRHER		X	121
GR	0090		Hydra (Idhra) (Υδρα)	GRHYD		X	501
GR	0090		Igoumenitsa (Ηγουμενίτσα)	GRIGO		X	119
GR	0090	X	Ios (Ιος)	GRIOS		X	137
GR	0090		Itea (Ιτέα)	GRITM		X	139
GR	0090		Kalymnos (Κάλυμνος)	GRITA		X	141
GR	0090	X	Kavala (Καβάλα)	GRKMI		X	151
GR	0090		Korinth (Κόρινθος)	GRKVA		X	143
GR	0090	X	Kos (Κως)	GRCRG		X	203
GR	0090		Kyllini (Κυλλήνη)	GRKGS		X	225
GR	0090	X	Larymna (Λάρυμνα)	GRKYL		X	217
GR	0090		Lavrion (Λαύριο)	GRLRY		X	231
GR	0090		Megara (Μέγαρα)	GRLAV		X	233
GR	0090		Milos (Μήλος)	GRMGR		X	267
GR	0090	X	Mykonos (Μύκονος)	GRMLO		X	287
GR	0090		Mytilene (Μυτιλήνη)	GRJMK		X	311
GR	0090		Nafplion (Ναύπλιο)	GRMJT		X	319
GR	0090		Naxos (Νάξος)				
GR	0090		Nea Styra (Νέα Στύρα)	GRNAF		X	327
GR	0090			GRJNX		X	321
GR	0090	X	Nissyros (Νίσυρος)	GRNST		X	349

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
GR	0090		Oropos (Ωρωπός)	GRNIS		X	355
GR	0090		Paros (Πάρος)	GRORO		X	531
GR	0090		Patras (Πάτρα)	GRPAS		X	389
GR	0090		Pireus (Πειραιάς)	GRGPA		X	393
GR	0090		Politika (Πολιτικά)	GRGPA		X	393
GR	0090		Poros Trizinias	GRPIR		X	397
GR	0090	X	(Πόρος Τροιζηνίας)	GRPTK		X	414
GR	0090	X	Preveza (Πέβεζα)				
			Rafina (Ραφήνα)	GRPTR		X	417
GR	0090	X	Rethymnon	GRPVK		X	423
GR	0090		(Ρέθυμνο)	GRRAF		X	433
GR	0090		Rodos (Ρόδος)	GRRET		X	437
			Rio (Ρίο)				
GR	0090		Skiathos (Σκιάθος)	GRRHO		X	439
GR	0090	X	Souda, Zat. (Σούδα)	GRRIO		X	438
GR	0090		Spetses (Σπέτσες)	GRJSI		X	465
GR	0090		Stylida (Στυλίδα)	GRSUD		X	470
GR	0090	X	Syros (Syra) (Σύρος)	GRSPE		X	473
GR	0090		Thessaloniki	GRSYS		X	481
GR	0090		(Saloniki)	GRJSY		X	489
GR	0090		(Θεσσαλονίκη)	GRSKG		X	125
			Thira (Θήρα)				
			Tinos (Τήνος)				
GR	0090		Vathy Samou (Βαθύ	GRJTR		X	127
GR	0090		Σάμου)	GR TIN		X	493
GR	0090		Volos (Βόλος)	GRVTH		X	449
			Zakynthos				
GR	0090		(Ζάκυνθος)	GRVOL		X	079
GR	0090		Inne - Grecja	GRZTH		X	117
GR				GR888			
			59	59	1	58	
ES	0112		Alcudia	ESALD		X	
ES	0112		Algeciras	ESALG		X	
ES	0112		Alicante	ESALC		X	
ES	0112		Almería	ESLEI		X	
ES	0112	X	Arguineguin	ESARI		X	
ES	0112		Arrecife de	ESACE		X	
			Lanzarote				
ES	0111		Avilés	ESAVS		X	
ES	0112		Barcelona	ESBCN		X	
ES	0111		Bilbao	ESBIO		X	
ES	0112		Cabezuela	ESCBZ		X	
ES	0112		Cádiz (Kadyks)	ESCAD		X	
ES	0112		Cala Sabina	ESCBS		X	
ES	0112		Carboneras	ESCRS		X	
ES	0112		Cartagena	ESCAR		X	
ES	0112	X	Castellón	ESCAS		X	
ES	0210	X	Ceuta	XCCEU		X	
ES	0112	X	Escombreras	ESESC		X	
ES	0111	X	Ferrol	ESFER		X	
ES	0112		Gandía	ESGAN		X	
ES	0111		Gijón	ESGIJ		X	
ES	0112	X	Hierro	ESHIE		X	
ES	0112		Huelva	ESHUV		X	
ES	0112		Ibiza	ESIBZ		X	
ES	0111		A Coruña	ESLCG		X	
ES	0112		La Estaca	ESLES		X	

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
ES	0112	X	Las Palmas	ESLPA		X	
ES	0112		Los Cristianos	ESLCR		X	
ES	0112		Mahón	ESMAH		X	
ES	0112		Málaga	ESAGP		X	
ES	0111		Marín-Pontevedra	ESMPG		X	
ES	0230	X	Melilla	XLMLN		X	
ES	0112		Motril	ESMOT		X	
ES	0112		Palma de Mallorca	ESPMI		X	
ES	0111		Pasajes	ESPAS		X	
ES	0112		Puerto de Santa	ESPSM		X	
ES	0112		Puerto del Rosario	ESFUE		X	
ES	0112		Rota	ESROT		X	
ES	0112		Sagunto	ESSAG		X	
ES	0111		San Ciprián	ESSCI		X	
ES	0112		San Sebastián de la Gomera	ESSSG		X	
ES	0112		Santa Cruz de la Palma	ESSPC		X	
ES	0112		Santa Cruz de la Tenerife	ESSCT		X	
ES	0111		Santander	ESSDR		X	
ES	0112		Sevilla	ESSVQ		X	
ES	0112		Tarifa	ESTRF		X	
ES	0112		Tarragona	ESTAR		X	
ES	0112		Torre Vieja	ESTOR		X	
ES	0112		Valencia	ESVLC		X	
ES	0111		Vigo	ESVGO		X	
ES	0111		Villagarcía (de Arosa)	ESVIL		X	
ES	0112	X	Vinaroz	ESVZR		X	
ES	0112	X	Zona Franca de Cádiz	ESZFR		X	
ES			Inne - Hiszpania	ES888			
			52	52		52	
FR	0012		Ajaccio			X	76
FR	0011	X	Basse-Indre		FRNTE		
FR	0011	X	Bassens		FRBOD		
FR	0014	X	Basse-Terre (Gwadelupa)		GP001		
FR	0012		Bastia			X	73
FR	0011		Bayonne			X	57
FR	0011		Bec d'Ambes		FRBOD		
FR	0012	X	Berre		FRMRS		
FR	0011		Blaye		FRBOD		
FR	0012		Bonifacio			X	78
FR	0011	X	Bonsecours		FRURO		
FR	0011		Bordeaux			X	56
FR	0011		Boulogne-sur-Mer			X	04
FR	0011		Brest			X	29
FR	0011		Caen			X	13
FR	0011		Calais			X	03
FR	0012		Calvi			X	75
FR	0011		Camaret			X	32
FR	0012	X	Cannes			X	68
FR	0011		Carteret			X	15
FR	0011		Cherbourg			X	14
FR	0013	X	Degrad-des Cannes (Gujana Francuska)			X	94

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
FR	0011		Concarneau			X	38
FR	0011		Dieppe			X	07
FR	0011		Donges		FRNTE		
FR	0011		Douarnenez			X	33
FR	0011		Dunkierka			X	01
FR	0012	X	Étang-de-Berre		FRMRS		
FR	0011		Fécamp			X	08
FR	0014	X	Fort-de-France (Martynika)			X	93
FR	0012		Fos-sur-Mer		FRMRS		
FR	0011	X	Gonfreville-l'Orcher		FRLEH		
FR	0014	X	Gwadelupa (Gwadelupa)			X	90
FR	0011		Granville			X	16
FR	0011		Gravelines			X	02
FR	0011	X	Harfleur		FRLEH		
FR	0011	X	Hennebont			X	40
FR	0011		Honfleur			X	11
FR	0014	X	Jarry (Gwadelupa)		GP001		
FR	0013	X	Kourou (Gujana Francuska)			X	96
FR	0012		L'Île-Rousse			X	74
FR	0012		La Ciotat			X	65
FR	0013	X	Larivot (Gujana Francuska)			X	91
FR	0011		La Pallice		FRLRH		
FR	0011		La Rochelle			X	49
FR	0011		Landerneau			X	30
FR	0011		Lannion			X	26
FR	0012		Lavéra		FRMRS		
FR	0011		Le Fret (Crozon)			X	31
FR	0011		Le Guildo (Crehen)			X	20
FR	0011		Le Havre (Hawr)			X	09
FR	0011		Le Legue (Saint- Briec)			X	22
FR	0011		Le Tréport			X	06
FR	0011		Le Verdon		FRBOD		
FR	0011		Les Sables d'Olonne			X	47
FR	0011	X	Lézardrieux			X	19
FR	0011		Lorient			X	39
FR	0012		Marsylia			X	64
FR	0011	X	Montoir-de-Bretagne		FRNTE		
FR	0011		Morlaix			X	27
FR	0011		Mortagne-sur- Gironde			X	54
FR	0011		Nantes Saint-Nazaire			X	44
FR	0012	X	Nice-Villefranche			X	70
FR	0011		Paimbœuf		FRNTE		
FR	0011		Paimpol			X	23
FR	0011		Pauillac-Port			X	
FR	0011		Pointe-à-Pitre		FRBOD		
FR	0014	X	(Gwadelupa)		GP001		
FR	0011	X	Petit Couronne		FRURO		
FR	0011		Pontrieux			X	24
FR	0011		Port-de-Bouc			X	
FR	0012		Port Jérôme		FRMRS		
FR	0011	X	Port Réunion (ex		FRURO		
FR	0015	X	Pointe-des-Galets)			X	97

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
FR	0012		(Reunion)				
FR	0011		Port Vendres			X	61
FR	0011		Port-Joinville (île d'Yeu)			X	46
FR	0012		Port-la-Nouvelle				
FR	0012		Porto Vecchio			X	62
FR	0012		Propriano			X	79
FR	0012		Quimper			X	77
FR	0011		Redon			X	37
FR	0011	X	Rochefort			X	42
FR	0011		Roscoff			X	51
FR	0011		Rouen			X	28
FR	0011		Royan			X	10
FR	0011		Saint-Laurent-du-Maroni (Gujana Francuska)			X	53
FR	0013	X	Sète			X	95
FR	0012		Saint-Louis (Rodan)			X	63
FR	0012		Saint-Malo		FRMRS		
FR	0011		Saint-Nazaire			X	17
FR	0011		Saint-Raphaël		FRNTE		
FR	0012		Saint-Valéry-sur-Somme			X	67
FR	0011		Saint-Wandrille			X	05
FR	0011	X	Tonnay-Charente		FRURO		
FR	0011		Toulon			X	52
FR	0012		Tréguier			X	66
FR	0011		Vannes			X	25
FR	0011		Inne - Francja			X	41
			95	95	26	69	
IE	0070		Arklow	IEARK		X	00ARKL
IE	0070	X	Arklow Head Port	IE009		X	
IE	0070		Bantry Bay	IEBYT		X	
IE	0070		Castletownbere	IECTB		X	
IE	0070		Cork	IEORK		X	00CORK
IE	0070		Drogheda	IEDRO		X	00DROG
IE	0070		Dublin	IEDUB		X	00DUBL
IE	0070		Dun Laoghaire	IEDLG		X	00DUNL
IE	0070		Dundalk	IEDDK		X	00DUND
IE	0070		Foynes	IEFOV		X	00FOYN
IE	0070		Galway	IEGWY		X	00GALW
IE	0070		Greenore	IEGRN		X	00GREE
IE	0070		Killybegs	IEKBS		X	
IE	0070		Kilrush	IEKLR		X	
IE	0070		Kinsale	IEKLN		X	
IE	0070		Limerick	IELMK		X	00LIME
IE	0070		New Ross	IENRS		X	00NEWR
IE	0070		Rosslare Harbour	IEROS		X	00ROSS
IE	0070	X	Sligo	IESLI		X	00SLIG
IE	0070		Tralee	IETRA		X	
IE	0070		Waterford	IEWAT		X	00WATE
IE	0070		Wicklow	IEWIC		X	00WICK
IE	0070		Youghal	IEYOU		X	
IE			Inne - Irlandia	IE888			
			23	23		23	
IT	0050		Alghero	ITAHO		X	
IT	0050		Alicudi	ITALI		X	

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
IT	0050		Amalfi	ITAMA		X	
IT	0050		Ancona	ITAOI		X	
IT	0050		Anzio	ITANZ		X	
IT	0050		Arbatax	ITATX		X	
IT	0050		Augusta	ITAUG		X	
IT	0050		Bagnoli	ITBLN		X	
IT	0050		Baia	ITBAI		X	
IT	0050		Bari	ITBRI		X	
IT	0050		Barletta	ITBLT		X	
IT	0050		Brindisi	ITBDS		X	
IT	0050		Cagliari	ITCAG		X	
IT	0050		Calasetta	ITCLS		X	
IT	0050		Canneto	ITCNT		X	
IT	0050		Capraia	ITCPA		X	
IT	0050		Capri	ITPRJ		X	
IT	0050		Carloforte	ITCLF		X	
IT	0050		Casamicciola	ITCML		X	
IT	0050		Castellammare del Golfo	ITCTR		X	
IT	0050		Castellammare di Stabia	ITCAS		X	
IT	0050		Catania	ITCTA		X	
IT	0050	X	Cavo	ITCVX		X	
IT	0050		Chioggia	ITCHI		X	
IT	0050		Civitavecchia	ITCVV		X	
IT	0050	X	Crotone	ITCRV		X	
IT	0050		Falconara Marittima	ITFAL		X	
IT	0050		Favignana	ITFAV		X	
IT	0050	X	Filicudi Porto	ITFPO		X	
IT	0050		Fiumicino	ITFCO		X	
IT	0050	X	Formia	ITFOM		X	
IT	0050		Gaeta	ITGAE		X	
IT	0050		Gallipoli	ITGAL		X	
IT	0050		Gela	ITGEA		X	
IT	0050		Genua	ITGOA		X	
IT	0050	X	Giannutri	ITGII		X	
IT	0050		Giardini	ITGIA		X	
IT	0050	X	Gioia Tauro	ITGIT		X	
IT	0050		Golfo Aranci	ITGAI		X	
IT	0050	X	Gorgona	ITGOR		X	
IT	0050		Grado	ITGRD		X	
IT	0050	X	Isola del Giglio	ITIDG		X	
IT	0050	X	Isola Santo Stefano	ITISS		X	
IT	0050		La Maddalena	ITMDA		X	
IT	0050		La Spezia	ITSPE		X	
IT	0050		Lampedusa	ITLMP		X	
IT	0050	X	Levanzo	ITLEV		X	
IT	0050		Licata	ITLIC		X	
IT	0050		Linosa	ITLIU		X	
IT	0050		Lipari	ITLIP		X	
IT	0050		Livorno	ITLIV		X	
IT	0050		Manfredonia	ITMRF		X	
IT	0050	X	Marettimo	ITMMO		X	
IT	0050		Marina di Carrara	ITMDC		X	
IT	0050		Marsala	ITMRA		X	
IT	0050		Mazara del Vallo	ITMAZ		X	
IT	0050		Messina	ITMSN		X	
IT	0050		Milazzo	ITMLZ		X	

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
IT	0050		Molfetta	ITMOL		X	
IT	0050		Monfalcone	ITMNF		X	
IT	0050		Monopoli	ITMNP		X	
IT	0050		Neapol	ITNAP		X	
IT	0050		Olbia	ITOLB		X	
IT	0050		Oneglia	ITONE		X	
IT	0050		Ortona	ITOTN		X	
IT	0050		Otranto	ITOTO		X	
IT	0050	X	Palau	ITPAU		X	
IT	0050		Palermo	ITPMO		X	
IT	0050		Panarea	ITPAN		X	
IT	0050		Pantelleria	ITPNL		X	
IT	0050		Pesaro	ITPES		X	
IT	0050	X	Pescara	ITPSR		X	
IT	0050	X	Peschici	ITPCH		X	
IT	0050	X	Pianosa	ITPIA		X	
IT	0050		Piombino	ITPIO		X	
IT	0050		Ponte Fornaci	ITPFO		X	
IT	0050		Ponza	ITPNZ		X	
IT	0050		Portiglioni	ITPGL		X	
IT	0050		Porto Azzurro	ITPAZ		X	
IT	0050		Porto Cervo	ITPCE		X	
IT	0050		Porto d'Ischia	ITPDI		X	
IT	0050		Porto Empedocle	ITPEM		X	
IT	0050		Porto Foxi	ITPFX		X	
IT	0050		Porto Garibaldi	ITPGA		X	
IT	0050	X	Porto Lignano	ITPLI		X	
IT	0050		Porto Maurizio	ITPMZ		X	
IT	0050		Porto Nogaro	ITPNG		X	
IT	0050		Porto Santo Stefano	ITPSS		X	
IT	0050		Porto Torres	ITPTO		X	
IT	0050		Portoferraio	ITPFE		X	
IT	0050		Portofino	ITPTF		X	
IT	0050		Portovesme	ITPVE		X	
IT	0050	X	Positano	ITPOS		X	
IT	0050	X	Pozzallo	ITPZL		X	
IT	0050		Pozzuoli	ITPOZ		X	
IT	0050		Procida	ITPRO		X	
IT	0050		Rawenna	ITRAN		X	
IT	0050		Reggio di Calabria	ITREG		X	
IT	0050		Rimini	ITRMI		X	
IT	0050		Rio Marina	ITRMA		X	
IT	0050		Riposto	ITRPT		X	
IT	0050	X	Rodi Garganico	ITRGG		X	
IT	0050		Salerno	ITSAL		X	
IT	0050		Salina	ITSLA		X	
IT	0050	X	S. Benedetto del Tronto	ITSDB		X	
IT	0050		Sanremo	ITSRE		X	
IT	0050	X	Santa Margherita Ligure	ITSML		X	
IT	0050		Santa Panagia	ITSPA		X	
IT	0050	X	Santa Teresa di Gallura	ITSTE		X	
IT	0050		Sant'Antioco	ITSAT		X	
IT	0050		Santo Vito Lo Capo	ITSVC		X	
IT	0050		Savona - Vado	ITSVN		X	
IT	0050		Siracusa (Syrakuzy)	ITSIR		X	

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
IT	0050		Sorrento	ITRRO		X	
IT	0050		Stromboli	ITSTR		X	
IT	0050		Talamone	ITTAL		X	
IT	0050		Taranto	ITTAR		X	
IT	0050		Termini Imerese	ITTRI		X	
IT	0050		Termoli	ITTMI		X	
IT	0050		Terracina	ITTRC		X	
IT	0050		Torre Annunziata	ITTOA		X	
IT	0050		Torregrande	ITTGR		X	
IT	0050		Torviscosa	ITTVS		X	
IT	0050		Trani	ITTNI		X	
IT	0050		Trapani	ITTPS		X	
IT	0050		Tremiti	ITTMT		X	
IT	0050		Triest	ITTRS		X	
IT	0050		Ustica	ITUST		X	
IT	0050		Vada	ITVDA		X	
IT	0050		Vasto	ITVSO		X	
IT	0050		Wenecja	ITVCE		X	
IT	0050		Ventotene	ITVTT		X	
IT	0050		Viareggio	ITVIA		X	
IT	0050		Vibo Valentia	ITVVA		X	
IT	0050		Vieste	ITVIE		X	
IT	0050		Vulcano Porto	ITVUL		X	
IT			Inne - Włochy	IT888			
			136	136	0	136	
NL	0030		Alblasserdam	NLABL		X	0482
NL	0030	X	Ameland	NLAML		X	0060
NL	0030		Amsterdam	NLAMS		X	0363
NL	0030	X	Appingedam	NLAPP		X	0003
NL	0030	X	Bergambacht	NLBGB		X	0491
NL	0030	X	Bergen	NLBEG		X	0893
NL	0030		Bergen op Zoom	NLBZM		X	0748
NL	0030		Beverwijk	NLBEV		X	0375
NL	0030	X	Binnenmaas	NLBNM		X	0585
NL	0030	X	Born	NLBON		X	0897
NL	0030	X	Borsele	NLBOR		X	0654
NL	0030	X	Brakel	NLBRK		X	0212
NL	0030		Breda	NLBRD		X	0758
NL	0030		Breskens	NLBRS		X	0692
NL	0030	X	Budel	NLBUD		X	0759
NL	0030		Capelle aan Den IJssel	NLCPI		X	0502
NL	0030	X	Cuijk	NLCUY		X	1684
NL	0030		Delfzijl/Eemshaven	NLDZL		X	0010
NL	0030		Den Haag ('s-Gravenhage)	NLHAG	NLSCI		
NL	0030	X	Den Helder	NLDHR		X	0400
NL	0030		Deventer	NLDEV		X	0150
NL	0030	X	Dinteloord en Prinsenland	NLDIN		X	0851
NL	0030		Dordrecht	NLDOR		X	0505
NL	0030	X	Druten	NLDRU		X	0225
NL	0030	X	Duiven	NLDUI		X	1676
NL	0030		Echteld	NLECD		X	0227
NL	0030		Eemshaven	NLEEM	NLDZL		
NL	0030		Europoort	NLEUR	NLRMT		
NL	0030	X	Fijnaart en Heijningen	NLFFJ		X	0878

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
NL	0030	X	Franekeradeel	NLFRK		X	0070
NL	0030	X	Gennep	NLGEN		X	0907
NL	0030		Goedereede	NLGDR		X	0511
NL	0030		Gorinchem	NLGOR		X	0512
NL	0030		Gouda	NLGOU		X	0513
NL	0030		Groningen	NLGRQ		X	0014
NL	0030		Haarlem	NLHAA		X	0392
NL	0030	X	Hardinxveld-Giessendam	NLHRX		X	0523
NL	0030		Harlingen	NLHAR		X	0072
NL	0030	X	Hasselt	NLHAS		X	0161
NL	0030	X	Hendrik-Ido-Ambacht	NLHIA		X	0531
NL	0030		Hengelo	NLHGL		X	0164
NL	0030	X	Hontenisse	NLHTN		X	0675
NL	0030	X	Hooge en Lage Zwaluwe	NLHOZ	NLMOI		
NL	0030		Ijmuiden	NLIJM	NLVEL		
NL	0030		Kampen	NLKAM		X	0166
NL	0030	X	Kessel	NLKSL		X	0929
NL	0030		Klundert	NL085	NLMOI		
NL	0030	X	Krimpen aan den IJssel	NLKRP		X	0542
NL	0030	X	Lelystad	NLLEY		X	0995
NL	0030	X	Lemsterland	NL035		X	0082
NL	0030		Lienden	NLLIE		X	0261
NL	0030		Lith	NLLIT		X	0808
NL	0030	X	Lochem	NLLCH		X	0262
NL	0030	X	Maarssen	NLMSS		X	0333
NL	0030		Maasbracht	NLMSSB		X	0933
NL	0030		Maassluis	NLMSSL		X	0556
NL	0030		Maastricht	NLMST		X	0935
NL	0030	X	Meerlo-Wanssum	NLMEW		X	0993
NL	0030	X	Meppel	NLMEP		X	0119
NL	0030		Middelburg	NLMID		X	0687
NL	0030	X	Middelharnis	NLMIH		X	0559
NL	0030		Mierlo	NLMIE		X	0814
NL	0030	X	Moerdijk	NLMOE		X	0878
NL	0030	X	Nieuw Lekkerland	NLNLK		X	0571
NL	0030	X	Nijkerk	NLNKK		X	0267
NL	0030		Nijmegen	NLNIJ		X	0268
NL	0030		Oosterhout	NLOOS		X	0826
NL	0030		Oss	NLOSS		X	0828
NL	0030	X	Oud en Nieuw Gastel Ouderkerk	NLOUG		X	1655
NL	0030	X	Papendrecht	NLOAI		X	0644
NL	0030		Raamsdonk	NLPAP		X	0590
NL	0030	X	Reimerswaal	NLRAA		X	0779
NL	0030	X	Renkum	NLREW		X	0703
NL	0030	X	Rheden	NLRNK		X	0274
NL	0030	X	Rhenen	NLRHD		X	0275
NL	0030	X	Ridderkerk	NLRHE		X	0340
NL	0030	X	Roermond	NLRID		X	0597
NL	0030	X	Rotterdam	NLOMD		X	0957
NL	0030		Rozenburg	NLRTM		X	0599
NL	0030		Sas van Gent	NLROZ		X	0600
NL	0030		Scheveningen	NLSVG		X	0704
NL	0030		Schiedam	NLSCE		X	0518

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
NL	0030		's-Gravendeel	NLSCI		X	0606
NL	0030		's-Hertogenbosch	NLGRA		X	0517
NL	0030		Smallingerland	NLHTB		X	0796
NL	0030	X	Sneek	NLSML		X	0090
NL	0030	X	Stein	NLSK		X	0091
NL	0030	X	Swalmen	NLSTI		X	0791
NL	0030	X	Tegelen	NLSWM		X	0975
NL	0030		Terneuzen	NLTEG		X	0976
NL	0030		Texel	NLTNZ		X	0715
NL	0030	X	Tiel	NLTEX		X	0448
NL	0030		Utrecht	NLTIE		X	0281
NL	0030		Velsen/Ijmuiden	NLUTC		X	0344
NL	0030		Venlo	NLVEL		X	0453
NL	0030		Vierlingsbeek	NLVEN		X	0983
NL	0030	X	Vlaardingen	NLVIE		X	0756
NL	0030		Vlieland	NLVLA		X	0622
NL	0030	X	Vlissingen	NLVLL		X	0096
NL	0030		Waalwijk	NLVLI		X	0718
NL	0030		Wageningen	NLWLK		X	0867
NL	0030	X	Werkendam	NLWGW		X	0289
NL	0030		Zaanstad	NLWKD		X	0870
NL	0030		Zupthen	NLZAA		X	0479
NL	0030	X	Zwijndrecht	NLZUT		X	0301
NL	0030		Zwolle	NLZWI		X	0642
NL	0030		Inne – Niderlandy	NLZWO		X	0193
NL				NL888			
			107	107	6	101	
PT	0100	X	Angra do Heroísmo (Ilha Terceira, Açores)	PTADH		X	60
PT	0100		Aveiro	PTAVE		X	09
PT	0100	X	Cais do Pico (Ilha do Pico, Açores)	PTCDP		X	80
PT	0100	X	Calheta (Ilha de S. Jorge, Açores)	PTCAL		X	67
PT	0100		Cascais	PTCAS		X	16
PT	0100	X	Douro (Porto)	PTOPO		X	08
PT	0100	X	Faro	PTFAO		X	27
PT	0100		Figueira da Foz	PTFDL		X	10
PT	0100		Funchal (Madeira)	PTFNC		X	90
PT	0100	X	Horta (Ilha das Flores, Açores)	PTHOR		X	75
PT	0100		Lagos	PTLOS		X	
PT	0100	X	Lajes das Flores (Ilha das Flores, Açores)	PTLAJ		X	
PT	0100	X	Lajes do Pico (Ilha do Pico, Açores)	PT041		X	
PT	0100		Leixões				
PT	0100		Lizbona	PTLEI		X	07
PT	0100		Madalena (Ilha do Pico, Açores)	PTLIS		X	14
PT	0100	X	Ponta Delgada (Ilha de S. Miguel, Açores)	PTMAD		X	82
PT	0100	X	Portimão	PTPDL		X	55
PT	0100		Porto Santo (Ilha de Porto Santo, Madeira)	PTPRM		X	25
PT	0100	X		PTPXO		X	91

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
PT	0100	X	Praia da Graciosa (Ilha da Graciosa, Açores)	PTPRG		X	71
PT	0100	X	Praia da Vitória (Ilha Terceira, Açores)	PTPRV		X	61
PT	0100	X	Santa Cruz da Graciosa (Ilha da Graciosa, Açores)	PTSCG		X	
PT	0100	X	Santa Cruz das Flores (Ilha das Flores, Açores)	PTSCF		X	
PT	0100		Setúbal	PTSET		X	20
PT	0100		Sines	PTSIN		X	22
PT	0100	X	Velas (Ilha de S. Jorge, Açores)	PTVEL		X	65
PT	0100		Viana do Castelo	PTVDC		X	03
PT	0100	X	Vila do Porto (Ilha de Santa Maria, Açores)	PTVDP		X	
PT	0100	X	Vila Nova do Corvo (Ilha do Corvo, Açores)	PTVNC		X	
PT	0100		Vila Real de Santo António	PTVRL		X	32
PT	0100	X	Zona Franca da Madeira	PTZFM		X	
PT				PT888			
			31	31	0	31	
GB	0061		Aberdeen	GBABD		X	0806
GB	0061	X	Amble	GBAMB		X	
GB	0061		Appledore	GBAPP		X	0412
GB	0061	X	Arbroath	GBARB		X	
GB	0061	X	Ardrihaig	GBASG		X	0711
GB	0061	X	Ardrossan	GBARD	GBCLY		
GB	0061	X	Armadale	GBARE	GBUIG		
GB	0061	X	Arran	GB085	GBCLY		0735
GB	0061		Avonmouth	GBAVO	GBBRL		
GB	0061		Ayr	GBAYR		X	0702
GB	0061		Ballylumford	GB017		X	1310
GB	0061		Baltasound	GB186	GBSUL		
GB	0061	X	Baltic Wharf	GBBAW	GBRFD		
GB	0061	X	Bangor	GBBNG	GBPPE		
GB	0061	X	Barking	GBBKG	GBLON		
GB	0061	X	Barnstaple	GBBND		X	0414
GB	0061		Barra Castlebay	GB162		X	0721
GB	0061		Barrow-in-Furness	GBBIF		X	0610
GB	0061	X	Barrow-upon-Humber	GBBHR	GB221		
GB	0061		Barry	GBBAD		X	0408
GB	0061	X	Barton-upon-Humber	GBBNH	GB221		
GB	0061		Battlesbridge				
GB	0061	X	Beaumaris	GBBAT	GBRFD		
GB	0061	X	Beckingham	GBBMR		X	
GB	0061		Belfast	GBBEC	GBSCP		
GB	0061		Bellport	GBBEL		X	1313
GB	0061		Berwick-upon-Tweed	GB114	GBGWE		
GB	0061			GBBWK		X	0901

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
GB	0061		Bideford				
GB	0061		Billingham	GBBID		X	0413
GB	0061	X	Birkenhead	GBBHW	GBTEE		
GB	0061		Blyth	GBBRK	GBLIV		
GB	0061		Boston	GBBLY		X	0903
GB	0061		Bowling	GBBOS		X	1101
GB	0061	X	Braefoot Bay	GBBOW	GBCLY		
GB	0061	X	Bridgwater	GBBFB	GBFOR		
GB	0061		Brightlingsea	GBBRW		X	0402
GB	0061		Bristol	GBBLS		X	0109
GB	0061		Briton Ferry	GBBRS		X	0403
GB	0061		Brixham	GBBFY	GBNEA		
GB	0061		Bromborough	GBBRX		X	0319
GB	0061	X	Buckie	GBBHK	GBLIV		
GB	0061		Burghead	GBBUC		X	0815
GB	0061		Burnham-on-Crouch	GBBUH		X	0813
GB	0061	X	Burntisland	GBBOC	GBRFD		
GB	0061	X	Burton-upon-Stather	GBBTL	GBFOR		
GB	0061	X	Cairnryan	GBBUS	GB203		
GB	0061	X	Caldaire Terminal	GBCYN		X	0706
GB	0061		Canvey Island	GB113	GBGOO		
GB	0061		Cantley	GBCAN	GBLON		
GB	0061	X	Cardiff	GBCNL	GBGYT		
GB	0061		Carrickfergus	GBCDF		X	0406
GB	0061	X	Cattewater Harbour	GBCFG		X	1312
GB	0061		Charlestown	GB144	GBPLY		
GB	0061		Chatham	GBCHF		X	1312
GB	0061		Chepstow	GBCTM	GBMED		
GB	0061	X	Chichester	GBCHT		X	
GB	0061	X	Cliffe	GBCST		X	0208
GB	0061	X	Cloghan	GBCLF	GBLON		
GB	0061		Cydebank	GB218	GB017		
GB	0061	X	Clydeport	GBCLY	GBCYP		
GB	0061	X	Coaltainers, Belfast	GBCYP		X	
GB	0061		Colchester	GB181		X	1322
GB	0061		Coleraine	GBCOL		X	0101
GB	0061		Coll	GBCLR		X	1302
GB	0061		Colonsay	GB027		X	0722
GB	0061		Convoys Wharf	GB165		X	0724
GB	0061		Corpach	GB124	GBLON		
GB	0061		Coryton	GBCOR		X	0713
GB	0061	X	Cowes, Isle of Wight	GBCOY	GBLON		
GB	0061		Craignure	GBCOW		X	0206
GB	0061	X	Creeksea	GBCNU		X	0736
GB	0061		Cromarty Firth	GB149	GBRFD		
GB	0061	X	Cumbræ	GBCRN		X	
GB	0061	X	Dagenham	GB086	GBCYP		
GB	0061		Dartford	GBDAG	GBLON		
GB	0061	X	Dartmouth	GBDFD	GBLON		
GB	0061		Dean Point Quarry	GBDTM		X	0310
GB	0061	X	Deptford	GBDNQ		X	0316
GB	0061	X	Dover	GBDEP	GBLON		
GB	0061		Dundee	GBDVR		X	0106
GB	0061		Dunoon	GBDUN		X	0808
GB	0061	X	Eastham	GBDNU	GBCYP		
GB	0061	X	Eday	GBEAM	GBMNC		
GB	0061		Edynburg	GB173	GBKWL		
GB	0061	X	Egilsay	GBEDI	GBFOR		0809

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
GB	0061		Eigg	GB175	GBKWL		
GB	0061		Ellesmere Port	GB166		X	0727
GB	0061		Erith	GBELL	GBNMC		
GB	0061	X	Exeter	GBERI	GBLON		
GB	0061		Exmouth	GBEXE	GBEXM		
GB	0061		Falmouth	GBEXM		X	0302
GB	0061		Fareham	GBFAL		X	0307
GB	0061	X	Faslane	GBFHM		X	0207
GB	0061	X	Faversham	GBFAS	GBCYP		
GB	0061	X	Fawley	GBFAV	GBMED		
GB	0061		Felixstowe	GBFAW	GBSOU		
GB	0061		Fingringhoe	GBFXT		X	1202
GB	0061		Finnart	GBFRH	GBCOL		
GB	0061	X	Fishguard	GBFNT	GBCYP		
GB	0061		Fleetwood	GBFIS		X	0502
GB	0061		Flixborough	GBFLE		X	0603
GB	0061	X	Flotta Terminal	GBFLW	GB203		
GB	0061		Folkestone	GBFLH	GBKWL		
GB	0061		Forth	GBFOL		X	0107
GB	0061	X	Fosdyke	GBFOR		X	
GB	0061	X	Fowey	GBFDK		X	1106
GB	0061		Fraserburgh	GBFOY		X	0305
GB	0061		Gainsborough	GBFRB		X	0817
GB	0061		Garston	GBGAI	GBSCP		
GB	0061		Gillingham	GBGTN		X	0609
GB	0061	X	Girvan	GBGIL	GBMED		
GB	0061		Glasgow	GBGIR		X	0707
GB	0061	X	Glasson Dock	GBGLW	GBCYP		0703
GB	0061		Glensanda	GBGLD	GBLAN		
GB	0061	X	Gloucester	GBGSA		X	0740
GB	0061		Goole	GBGLO	GBSSS		
GB	0061		Gourock	GBGOO		X	1004
GB	0061	X	Grangemouth	GBGUR	GBCYP		
GB	0061	X	Granton	GBGRG	GBFOR		
GB	0061	X	Gravesend	GBGRN	GBFOR		
GB	0061		Great Yarmouth	GBGVS	GBLON		
GB	0061		Greenhithe	GBGTY		X	1004
GB	0061	X	Greenock	GBGHI	GBLON		
GB	0061	X	Greenwich	GBGRK	GBCYP		
GB	0061	X	Grimsby	GBGNW	GBLON		
GB	0061		Grove Wharves	GBGSY	GBIMM		
GB	0061	X	Gunness	GBGRW	GB203		
GB	0061	X	Hamble	GBGUW	GB203		
GB	0061		Hartlepool	GBHAM	GBSOU		
GB	0061		Harwich	GBHTP	GBMME		
GB	0061		Harwich Navyard	GBHRW		X	1203
GB	0061	X	Hayle	GBB115	GBHRW		
GB	0061	X	Heysham	GBHAY		X	
GB	0061		Hole Haven	GBHYM		X	0604
GB	0061		Holyhead	GBHHN	GBLON		
GB	0061	X	Hound Point	GBHLY		X	0503
GB	0061	X	Howdendyke	GBHTP	GBFOR		
GB	0061	X	Hull	GBHDD	GB222		
GB	0061		Hunterston	GBHUL		X	1001
GB	0061	X	Immingham	GBHST	GBCYP		
GB	0061		Invergordon	GBIMM		X	1006
GB	0061	X	Inverkeithing	GBIVG	GBCRN		0803
GB	0061		Inverness	GBINK		X	0819

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
GB	0061		Ipswich	GBINV		X	0804
GB	0061		Islay	GBIPS		X	1201
GB	0061		Isle of Grain	GBIYP		X	0737
GB	0061		Isle of Skye	GBIOG	GBMED		
GB	0061	X	Itchenor	GB104	GBUIG		
GB	0061	X	Keadby	GBITC	GBCST		
GB	0061	X	Kennacraig	GBKEA	GB203		
GB	0061	X	Kilchoan	GBKCG		X	0732
GB	0061	X	Killingholme	GBKOA		X	0765
GB	0061		Kilroot	GBKGH	GBIMM		
GB	0061	X	Kings Ferry	GBKLR		X	1311
GB	0061	X	King's Lynn	GB211	GB203		
GB	0061		Kingsnorth	GBKLN		X	1103
GB	0061		Kingston-upon-Hull	GBKNK	GBMED		
GB	0061	X	Kirkcaldy	GBKUH	GBHUL		
GB	0061	X	Kirkcudbright	GBKKD	GBFOR		
GB	0061	X	Kirkwall	GBKBT		X	0715
GB	0061		Lancaster	GBKWL		X	0801
GB	0061		Largs	GBLAN		X	0608
GB	0061	X	Larne	GBLGS	GBCYP		
GB	0061		Larne Bank Quays	GBLAR		X	1307
GB	0061		Laxo	GB120		X	1308
GB	0061	X	Leigh-on-Sea	GBLAX	GBSUL		
GB	0061		Leith	GBLOS	GBLON		
GB	0061	X	Lerwick	GBLEI	GBFOR		
GB	0061		Lismore	GBLER		X	0821
GB	0061		Littlehampton	GB164		X	0764
GB	0061		Liverpool	GBLIT		X	0205
GB	0061		Llandulas	GBLIV		X	0601
GB	0061		Llanelli	GBLLD		X	0510
GB	0061	X	Lochaline	GBLLN		X	
GB	0061		Lochmaddy	GBLOL		X	0741
GB	0061	X	Londyn	GBLMA		X	0738
GB	0061		Londonderry	GBLON		X	0102
GB	0061		Longhope	GBLDY		X	1301
GB	0061		Lossiemouth	GBLHP	GBKWL		
GB	0061		Lowestoft	GBLSS		X	0814
GB	0061		Lydney	GBLOW		X	1105
GB	0061	X	Lymington	GBLYD	GBSSS		
GB	0061	X	Macduff	GBLYM		X	
GB	0061		Magheramorne	GBMCD		X	0816
GB	0061		Maldon	GB059		X	1309
GB	0061		Mallaig	GBMAL		X	0110
GB	0061	X	Manchester	GBMLG		X	0719
GB	0061		Medway	GBMNC		X	0602
GB	0061		Menai Bridge	GBMED		X	0103
GB	0061	X	Methil	GBMEB		X	
GB	0061	X	Middlesbrough	GBMTH	GBFOR		
GB	0061		Milford Docks	GBMID	GBMME		
GB	0061		Milford Haven	GB138	GBMLF		
GB	0061		Millbay Docks	GBMLF		X	0501
GB	0061		Millom	GB145	GBPLY		
GB	0061	X	Mistley	GBMLM		X	
GB	0061		Montrose	GBMIS		X	1205
GB	0061		Mostyn	GBMON		X	0807
GB	0061		Mull	GBCHE		X	0505
GB	0061	X	Neap House	GB063	GBCNU		
GB	0061	X	Neath	GBNEH	GB203		

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
GB	0061		New Holland	GBNEA		X	0410
GB	0061	X	Newburgh	GBNHO	GB221		1002
GB	0061	X	Newcastle-upon-Tyne	GBNBU		X	
GB	0061		Newhaven	GBNCL	GBTYN		
GB	0061		Newlyn	GBNHV		X	0201
GB	0061	X	Newport, Gwent	GBNYL		X	0318
GB	0061		Newport, Isle of	GBGWE		X	0405
GB	0061		Wight	GBNTP		X	0209
GB	0061		North Shields				
GB	0061	X	North Uist	GBNSH	GBTYN		
GB	0061	X	Northfleet	GB153	GBLMA		
GB	0061	X	Northwich	GBNFT	GBLON		
GB	0061		Norwich	GBNTH	GBMNC		
GB	0061		Oban	GBNRW	GBGTY		
GB	0061		Otterham Quay	GBOBA		X	0729
GB	0061		Padstow	GB134	GBMED		
GB	0061		Papa Westray	GBPAD		X	0311
GB	0061		Par	GB177	GBKWL		
GB	0061		Parkeston Quay	GBPAR		X	0306
GB	0061		Partington	GBPST	GBHRW		
GB	0061		Pembroke	GBPTT	GBMNC		
GB	0061	X	Pembroke Dock	GBPEM	GBMLF		
GB	0061	X	Penryn	GBPED	GBMLF		
GB	0061	X	Penzance	GBPRY		X	
GB	0061		Perth	GBPEN		X	0317
GB	0061		Peterhead	GBPER		X	0810
GB	0061		Peterhead Bay	GBPHD		X	0805
GB	0061		Plymouth	GB143	GBPHD		
GB	0061		Poole	GBPLY		X	0304
GB	0061		Port Askaig	GBPOO		X	0301
GB	0061	X	Port Ellen	GBPAK		X	0710
GB	0061	X	Port Glasgow	GBPLN	GBIYP		
GB	0061	X	Port Penrhyn	GB091	GBCYP		
GB	0061		Port Sutton Bridge	GBPPE		X	0508
GB	0061	X	Port Talbot	GBPSB		X	1109
GB	0061		Portbury	GBPTB		X	0409
GB	0061		Portishead	GBPRU	GBBRL		
GB	0061		Portland	GBPTH	GBBRL		
GB	0061		Portree	GBPTL	GBWEY		
GB	0061	X	Portrush	GBPRT	GBUIG		
GB	0061		Portsmouth	GBPTR		X	1303
GB	0061		Purfleet	GBPME		X	0203
GB	0061		Queenborough	GBPFT	GBLON		
GB	0061		Rainham	GBQUB	GBMED		
GB	0061	X	Ramsgate	GBRAH	GBMED		
GB	0061		Red Bay	GBRMG		X	0105
GB	0061		Redcar	GB070		X	1304
GB	0061		Renfrew	GBRER	GBMME		
GB	0061	X	Rhyl	GBREN	GBCYP		
GB	0061	X	Richborough	GBRHY		X	
GB	0061	X	Ridham Dock	GB188	GBSDW		
GB	0061		River Ouse	GBRID	GBMED		
GB	0061	X	River Hull and	GB222		X	
GB	0061	X	Humber	GB221		X	
GB	0061	X	Rochester	GBRCS	GBMED		
GB	0061		Rochford				
GB	0061		Rosyth	GBRFD		X	0108

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
GB	0061		Rotherham	GBROY	GBEDI		
GB	0061	X	Rothsay	GBRTH		X	
GB	0061	X	Rousay	GBRAY	GBCYP		
GB	0061		Rowhedge	GB170	GBKWL		
GB	0061		Runcorn	GBROW	GBCOL		
GB	0061		Rye	GBRUN	GBMNC		
GB	0061		Salt End	GBRYE		X	0112
GB	0061	X	Saltburn	GBSED	GBHUL		
GB	0061	X	Sanday	GBSLN	GBIVG		
GB	0061		Sandwich	GBNDY	GBKWL		
GB	0061	X	Scalloway	GBSDW		X	0111
GB	0061		Scapa Flow	GBSWY	GBSUL		
GB	0061		Scarborough	GBSFW	GBKWL		
GB	0061		Scrabster	GBSCA	GBWTB		
GB	0061		Scunthorpe	GBSCR		X	0811
GB	0061	X	Seaforth	GBSCP	GB203		1003
GB	0061	X	Seaham	GBSEF	GBLIV		
GB	0061		Selby	GBSEA		X	0906
GB	0061	X	Sharpness	GBSLB	GB222		1005
GB	0061		Sheerness	GBSSS		X	0404
GB	0061		Shell Haven	GBSHS	GBMED		
GB	0061		Shetlands	GBSHV	GBLON		
GB	0061		Shoreham	GB010	GBSUL		
GB	0061		Shotton	GBSHO		X	0202
GB	0061		Silloth	GBSHT		X	0509
GB	0061		Silvertown	GBSIL		X	0607
GB	0061	X	Skerries	GBSVT	GBLON		
GB	0061		South Bank	GB180	GBSUL		
GB	0061		South Shields	GB215	GBMME		
GB	0061		Southampton	GBSSH	GBTYN		
GB	0061		Southend	GBSOU		X	0204
GB	0061		Southwold	GBSND	GBLON		
GB	0061	X	Stanlow	GBSWD		X	
GB	0061		Stockton	GBSOW	GBMNC		
GB	0061		Stornoway	GBSCT	GBMME		
GB	0061		Stranraer	GBSTO		X	0714
GB	0061		Stromness	GBSTR		X	0701
GB	0061		Stromsay	GBSNS	GBKWL		
GB	0061		Strood	GB172	GBKWL		
GB	0061	X	Sullom Voe	GBSTD	GBMED		
GB	0061		Sunderland	GBSUL		X	0802
GB	0061		Sutton Haarbours	GBSUN		X	0905
GB	0061		Swansea	GB146	GBPLY		
GB	0061		Symbister	GBSWA		X	0411
GB	0061	X	Tarbert	GBSYM	GBSUL		
GB	0061	X	Tayport	GBTAB	GBCYP		0718
GB	0061		Tees and Hartlepool	GBTAY	GBDUN		
GB	0061		Tees River	GBMME		X	0907
GB	0061		Teesport	GB202	GBMME		
GB	0061		Teignmouth	GBTEE	GBMME		
GB	0061		Tetney Terminal	GBTNM		X	0303
GB	0061		Thamesport	GBTTL	GB221		
GB	0061		Thurso	GBTHP	GBMED		
GB	0061	X	Tilbury	GBTHR	GBSCR		
GB	0061		Tingwall	GBTIL	GBLON		
GB	0061	X	Tobermory	GBTWL	GBKWL		
GB	0061	X	Topsham	GBTOB	GB031		
GB	0061		Torquay	GBTHM	GBEXM		

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
GB	0061	X	Totness	GBTOR	GBBRX		
GB	0061	X	Tranmere	GBTTS	GBDTM		
GB	0061	X	Trent River	GBTRA	GBLIV		
GB	0061	X	Troon	GB203		X	
GB	0061	X	Truro	GBTRN		X	
GB	0061		Tyne	GBTRU		X	0313
GB	0061		Tynemouth	GBTYN		X	0904
GB	0061	X	Uig	GBTYM	GBTYN		
GB	0061	X	Ullapool	GBUIG		X	0730
GB	0061		Wallasea	GBULL		X	0720
GB	0061	X	Warrenpoint	GBWLA	GBRFD		
GB	0061		Warrington	GBWPT		X	1321
GB	0061		Watchet	GBWRN	GBMNC		
GB	0061		Wells	GBWAT		X	0401
GB	0061		Wemyss Bay	GBWLS		X	1107
GB	0061	X	Weston Point	GBWMB	GBCYP		
GB	0061	X	Westray	GBWSP	GBMNC		
GB	0061	X	Weymouth	GBWRY	GBKWL		
GB	0061		Whitby	GBWEY		X	0308
GB	0061		Whitehaven	GBWTB		X	0908
GB	0061		Whitstable	GBWHV		X	0605
GB	0061		Wick	GBWTS		X	0104
GB	0061		Wisbech	GBWIC		X	0812
GB	0061		Wivenhoe	GBWIS		X	1102
GB	0061		Workington	GBWIV	GBCOL		
GB	0061		Wyre	GBWOR		X	0606
GB	0061		Yelland	GB176	GBKWL		
GB	0061	X	Inne – Zjednoczone	GBYLL	GBBND		
GB			Królestwo				
			341	341	176	165	
FI	0320		Brändö	FIBRA		X	
FI	0320		Dragsfjärd	FIDRA		X	
FI	0320		Eckerö	FIECK		X	
FI	0320		Enonkoski	FIENK	FI001		
FI	0320		Espoo	FIESP		X	
FI	0320		Eurajoki	FIEJO		X	
FI	0320		Färsjund	FIFAR		X	
FI	0320		Föglö	FIFOG		X	
FI	0320		Förby	FIFOR		X	
FI	0320		Godby	FIDGB		X	
FI	0320		Hamina	FIHMN		X	
FI	0320		Hanko	FIHKO		X	
FI	0320		Haukipudas	FIHAU		X	
FI	0320		Helsinki	FIHEL		X	
FI	0320		Houtskär	FIHOU		X	
FI	0320		Iisalmi	FIHIS	FI001		
FI	0320		Imatra	FIIMA	FI001		
FI	0320		Iniö	FIINI		X	
FI	0320		Inkoo	FIINK		X	
FI	0320		Porty śródlądowe	FI001		X	
FI	0320		Isnäs	FIISN		X	
FI	0320		Joensuu	FIJOE	FI001		
FI	0320		Joutseno	FIJOU	FI001		
FI	0320		Kalajoki	FIKJO		X	
FI	0320		Kantvik	FIKNT		X	
FI	0320		Kaskinen	FIKAS		X	
FI	0320		Kemi	FIKEM		X	
FI	0320		Kemiö	FIKIM		X	

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
FI	0320		Kitee	FIKTQ	FI001		
FI	0320		Kökar	FIKKR		X	
FI	0320		Kokkola	FIKOK		X	
FI	0320		Korppoo	FIKOR		X	
FI	0320		Kotka	FIKTK		X	
FI	0320		Koverhar	FIKVH		X	
FI	0320		Kristiinankaupunki	FIKRS		X	
FI	0320		Kronvik	FIKRO		X	
FI	0320		Kumlinge	FIKUM		X	
FI	0320		Kuopio	FIKUO	FI001		
FI	0320		Kustavi	FIKUS		X	
FI	0320		Langnäs	FILAN		X	
FI	0320	X	Lappohja	FILAP		X	
FI	0320		Lappeenranta	FILPP	FI001		
FI	0320		Loviisa	FILOV		X	
FI	0320		Luvia	FILUV		X	
FI	0320		Maaninka	FIMAA	FI001		
FI	0320		Mariehamn	FIMHQ		X	
FI	0320		Merikarvia	FIMER		X	
FI	0320		Mikkeli	FIMIK	FI001		
FI	0320		Naantali	FINLI		X	
FI	0320		Nauvo	FINAU		X	
FI	0320		Nurmes	FINUR	FI001		
FI	0320		Oulu	FIOUL		X	
FI	0320		Parainen	FIPAR		X	
FI	0320		Pernaja	FIPER		X	
FI	0320		Pietarsaari	FIPRS		X	
FI	0320		Pohjankuru	FIPOH		X	
FI	0320		Pori	FIPOR		X	
FI	0320		Porvoo	FIPRV		X	
FI	0320		Puumala	FIPUU	FI001		
FI	0320		Raahe	FIRAA		X	
FI	0320		Rauma	FIRAU		X	
FI	0320		Rautaruukki/Raahe	FIRTR		X	
FI	0320	X	Ristiina	FIRIS	FI001		
FI	0320	X	Ruotsinpyhtää	FIRUO		X	
FI	0320		Rymättylä	FIRYM		X	
FI	0320		Salo	FISAL		X	
FI	0320		Savonlinna	FISVL	FI001		
FI	0320		Siilinjärvi	FISII	FI001		
FI	0320		Sipoonlahti	FISIP		X	
FI	0320	X	Sköldvik	FISKV		X	
FI	0320		Strömme	FISKB		X	
FI	0320	X	Taalintehdas	FIDLS		X	
FI	0320		Taivassalo	FITVS		X	
FI	0320		Tammisaari	FITAI		X	
FI	0320		Teijo	FITEI		X	
FI	0320		Tolkinnen	FITOK		X	
FI	0320		Tornio	FITOR		X	
FI	0320		Turku	FITKU		X	
FI	0320		Uimaharju	FIUIM	FI001		
FI	0320		Uusikaarlepyy	FIUKP		X	
FI	0320		Uusikaupunki	FIUKI		X	
FI	0320		Vaasa	FIVAA		X	
FI	0320		Varkaus	FIVKR	FI001		
FI	0320		Velkua	FIVEL		X	
FI			Inne - Finlandia	FI888			
			85	85	17	68	

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
SE	0301		Åhus	SEAHU		X	51100
SE	0301		Åla	SEALA		X	21100
SE	0302	X	Älvenäs	SEALN		X	71703
SE	0302		Åmål	SEAMA		X	71600
SE	0301	X	Backviken	SEBAC	SELAA		56120
SE	0301	X	Bällstaviken	SEBLV		X	28143
SE	0301	X	Bålsta	SEBAA		X	30103
SE	0301		Bergkvara	SEBEA		X	40100
SE	0301	X	Bergs Oljehamn	SEBER		X	28213
SE	0302	X	Bohus	SEBOH		X	60123
SE	0301		Bollstabruk	SEBOL		X	16100
SE	0301	X	Borgholm	SEBOM		X	40210
SE	0302		Brofjorden Scanraff	SEBRO		X	66303
SE	0301	X	Bureå	SEBUR	SESFT		
SE	0301	X	Burgsvik	SEBUV		X	43910
SE	0301	X	Byxelkrok	SEBYX		X	40220
SE	0301		Degerhamn	SEDEG		X	40300
SE	0301	X	Djurön	SEDJN	SENRK		37910
SE	0301		Domsjö	SEDOM		X	15100
SE	0302	X	Donsö	SEDON		X	60910
SE	0301		Enköping	SEENK		X	30200
SE	0301		Fagerviken	SEFAK		X	23910
SE	0302		Falkenberg	SEFAG		X	63100
SE	0301	X	Fårösund	SEFSD		X	43920
SE	0302		Fjällbacka	SEFJA		X	67910
SE	0301	X	Forsmark	SEFOR		X	26923
SE	0301		Gamleby	SEGAM		X	38200
SE	0301		Gävle	SEGVX		X	22100
SE	0302	X	Göta	SEGOA		X	68323
SE	0302		Göteborg	SEGOT		X	59100
SE	0302	X	Grebbestad	SEGRE		X	67920
SE	0301	X	Grisslehamn	SEGRH		X	26990
SE	0302	X	Grundsund	SEGRD		X	66970
SE	0302		Gruvön (porty)	SEGRU		X	7211
SE	0301	X	Gunnebo	SEGUN		X	38933
SE	0301	X	Gustavsberg	SEGUB		X	38923
SE	0301		Hallstavik	SEHAK		X	26100
SE	0302		Halmstad	SEHAD		X	62100
SE	0301	X	Haraholmen	SEHAH	SEFIT		
SE	0301		Hargshamn	SEHAN		X	26200
SE	0301		Härnösand	SEHND		X	16200
SE	0301	X	Hässelbyverket	SEHBV	SESTO		28133
SE	0301		Helsingborg	SEHEL		X	57100
SE	0302		Höganäs	SEHOG		X	58203
SE	0301	X	Holmsund	SEHLD	SEUME		
SE	0302	X	Honsater	SEHON		X	69100
SE	0301		Hudiksvall	SEHUV	SEIGG		20100
SE	0302	X	Hunnebostrand	SEHUN		X	66940
SE	0301		Husum	SEHUS		X	15200
SE	0302	X	Hyppehn	SEHYP		X	60920
SE	0301		Iggesund	SEIGG		X	20200
SE	0301	X	Jatterson	SEJAT		X	39100
SE	0301	X	Kalix	SEKAX		X	10901
SE	0301		Kalmar	SEKLR		X	40500
SE	0301	X	Kappelshamn	SEKPH		X	43930
SE	0301	X	Kappelskär	SEKPS		X	26303
SE	0301	X	Karlsborg Axelvik	SEKXV		X	10200
SE	0301		Karlshamn	SEKAN		X	48100

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
SE	0301		Karlskrona	SEKAA		X	47100
SE	0302		Karlstad	SEKSD		X	71300
SE	0301		Klintehamn	SEKLI		X	42300
SE	0301		Köping	SEKOG		X	32100
SE	0301		Kopparverkshamnen	SEKVH	SEHEL		57100
SE	0302		Kristinehamn	SEKHN		X	73100
SE	0301		Kubikenborg	SEKUB		X	18200
SE	0302	X	Kungshamn (porty)	SEKUN		X	6693
SE	0301	X	Kungsör	SEKGR		X	32920
SE	0301	X	Kvarnholmen	SEKVA		X	28233
SE	0301		Landskrona	SELAA		X	56100
SE	0302		Lidköping	SELDK		X	69200
SE	0302	X	Lilla Edet	SELED		X	68333
SE	0301		Limhamn	SELM	SEMMA		55100
SE	0301	X	Lomma	SELOM		X	55200
SE	0301		Loudden	SELOU	SESTO		28263
SE	0301		Luleå	SELLA		X	11100
SE	0301		Luleå SSAB	SENJA	SELLA		11200
SE	0301		Lungvik	SELUG		X	16400
SE	0302		Lysekil	SELYS		X	66100
SE	0301		Malmö	SEMMA		X	54100
SE	0302		Mariestad	SEMAD		X	69300
SE	0301	X	Mönsterås	SEMON	SEJAT		
SE	0301		Mörbylånga	SEMOR		X	40600
SE	0302	X	Nöl (porty)	SENL		X	601
SE	0301		Nordmaling	SENOG		X	14930
SE	0301		Norrköping	SENRK		X	37100
SE	0301		Norrundet	SENOT		X	23100
SE	0301		Norrälje	SENOE		X	26400
SE	0301		Nyköping	SENYO		X	36200
SE	0301		Nynäshamn	SENYN		X	29100
SE	0301		Nynäshamn	SE131	SENYN		29200
			Oljehamn				
SE	0301	X	Obbola	SEOBB	SEUME		14300
SE	0302	X	Öckerö	SEOCO		X	60980
SE	0301	X	Öregrund	SEOGR		X	26910
SE	0301		Örnsköldsvik	SEOER		X	15400
SE	0301		Ortviken	SEORT	SESDL		18300
SE	0301		Oskarshamn	SEOSK		X	39300
SE	0301		Ostrand	SEOST		X	19300
SE	0302		Otterbäcken	SEOTT		X	73200
SE	0301		Oxelösund	SEOXE		X	36500
SE	0301	X	Oxelösund SSAB	SE134	SEOXE		36500
SE	0301		Piteå	SEPIT		X	12100
SE	0301	X	Ronehamn	SERNH		X	42400
SE	0301		Ronneby	SERNB		X	48300
SE	0301	X	Rönnskär	SEROR	SESFT		
SE	0301		Rundvik	SERUV		X	14400
SE	0302	X	Säffle	SESAF		X	71803
SE	0301	X	Sandarne	SESAE	SESOO		21400
SE	0301		Simirshamn	SESIM		X	52100
SE	0302	X	Skattkär	SESKT		X	71963
SE	0301		Skellefteå	SESFT		X	13200
SE	0301	X	Skelleftehamn	SESKE	SESFT		
SE	0302	X	Skoghall	SESKO		X	71503
SE	0301		Skutskär	SESSR		X	23200
SE	0301		Slite Handelshamn	SESLI		X	42500
SE	0301		Slite Industrihamn	SE139	SESLI		42600

CTRY	MCA	MODIFIC	PORT NAME	LOCODE	NAT. STAT. GROUP	STATISTICAL PORT	NATIONAL CODE
SE	0301		Söderhamn	SESOO		X	21200
SE	0301		Södertälje	SESOE		X	35200
SE	0301		Sölvesborg	SESOL		X	50100
SE	0301		Söråker	SESOR		X	18800
SE	0302		Stenungsund (Porty)	SESTE		X	61000
SE	0301		Stockholm (Sztokholm)	SESTO		X	27100
SE	0301	X	Stockvik	SESTK		X	18400
SE	0301		Storugns	SESUS		X	42703
SE	0301		Strängnäs	SESTQ		X	33100
SE	0302	X	Strömstad	SESMD	SESOO	X	67100
SE	0301		Stugsund	SESTU			
SE	0301	X	Sundsvall	SESDL		X	18500
SE	0302	X	Surte	SESUR		X	60163
SE	0301		Töre	SETOE		X	10400
SE	0301		Trelleborg	SETRG		X	53100
SE	0302		Trollhättan (Porty)	SETHN		X	681, 688
SE	0301		Tunadal	SETUN		X	19100
SE	0302		Uddevalla	SEUDD		X	65100
SE	0301	X	Umeå	SEUME		X	14500
SE	0301		Uppsala	SEUPP		X	30400
SE	0301		Utansjö	SEUTA		X	16700
SE	0301	X	Vaja	SEVAJ		X	16800
SE	0301		Valdemarsvik	SEVAK		X	37940
SE	0301		Vallvik	SEVAL		X	21300
SE	0302		Vänersborg (Porty)	SEVAN		X	68200
SE	0302	X	Varberg	SEVAG		X	64100
SE	0302		Vargön	SEVGN		X	68963
SE	0301		Västerås	SEVST		X	31100
SE	0301	X	Västervik	SEVVK		X	38200
SE	0301		Verkeback	SEVER		X	38210
SE	0301		Visby	SEVBY		X	43100
SE	0301		Vivstavarv	SEVIV		X	19200
SE	0302		Wallhamn	SEWAL		X	61100
SE	0301		Ystad	SEYST		X	52200
SE			Inne - Szwecja	SE888			
			149	149	21	128	

DECYZJA KOMISJI

z dnia 22 maja 2001 r.

w sprawie ustaleń dotyczących publikacji i upowszechniania danych statystycznych zbieranych na mocy dyrektywy Rady 95/64/WE w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy osób drogą morską

(Decyzja notyfikowana jako dokument nr C(2001) 1456)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2001/423/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską¹, ostatnio zmieniona decyzją Komisji 2000/363/WE², w szczególności jej art. 9 i 12,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) zgodnie z art. 9 dyrektywy 95/64/WE Komisja upowszechnia właściwe dane statystyczne z częstotliwością porównywalną do przesyłanych wyników;
- 2) przy upowszechnianiu danych należy uwzględnić przepisy o poufności informacji statystycznych przewidzianych w rozporządzeniu Rady (EWG, Euratom) nr 1588/90³ oraz w rozporządzeniu (WE) nr 322/97⁴;
- 3) środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. Programu Statystycznego ustanowionego na mocy decyzji Rady 89/382/EWG, Euratom⁵,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Cel

Celem niniejszej decyzji jest określenie trybu publikacji i upowszechniania przez Komisję danych zbieranych na mocy dyrektywy 95/64/WE, w ramach ogólnej polityki ich upowszechniania w dziedzinie statystyki.

¹ Dz.U. L 320 z 30.12.1995, str. 25.

² Dz.U. L 132 z 5.6.2000, str. 1.

³ Dz.U. L 151 z 15.6.1990, str. 1.

⁴ Dz.U. L 52 z 22.2.1997, str. 1.

⁵ Dz.U. L 181 z 28.6.1989, str. 47.

Artykuł 2

Okresowość

Okresowość publikacji i upowszechniania jest porównywalna z okresowością przesyłanych wyników. Dane kwartalne będą upowszechniane lub publikowane w ciągu pięciu miesięcy po otrzymaniu danych od Państw Członkowskich. Dane roczne będą upowszechniane lub publikowane w ciągu ośmiu miesięcy po otrzymaniu danych od Państw Członkowskich.

Artykuł 3

Poufność

Upowszechnianie lub publikacja danych statystycznych zbieranych na mocy dyrektywy 95/64/WE są zgodne z przepisami ustanowionymi w rozporządzeniu (EWG, Euratom) nr 1588/90 oraz rozporządzeniu (WE) nr 322/97.

Artykuł 4

Poziom szczegółowości upowszechnianych danych

O ile Komisja nie przyjmie innej decyzji stosownie do procedury przewidzianej w art. 13 dyrektywy 95/64/WE, najwyższy poziom szczegółowości, na jakim dane mogą być publikowane lub rozpowszechniane, to poziom ruchu z portu do morskiej strefy przybrzeżnej i odwrotnie. Jednakże Komisja może dokonywać publikacji na bardziej zagregowanym poziomie, jeśli jakość lub kompletność informacji w takich szczegółach nie jest właściwa.

Artykuł 5

Niniejsza decyzja skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 22 maja 2001 r.

W imieniu Komisji

Pedro SOLBES MIRA

Członek Komisji

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

RADA UNII EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 189c Traktatu³,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) w ramach wspólnej polityki transportowej należy przyjąć dodatkowe środki w celu zwiększenia bezpieczeństwa przewozów morskich;
- (2) Wspólnota jest poważnie zaniepokojona wypadkami morskimi, w których uczestniczyły statki pasażerskie, i które pochłonęły wiele istnień ludzkich, w szczególności wypadki *Herald of Free Enterprise* i *Estonii*; osoby, które korzystają ze statków pasażerskich i szybkich jednostek pasażerskich we Wspólnocie mają prawo oczekiwać i powinny móc polegać na odpowiednim poziomie bezpieczeństwa, jak również właściwym systemie informacyjnym ułatwiającym prowadzenie poszukiwań i akcji ratunkowych oraz skutecznym radzeniu sobie z następstwami wypadku;
- (2) istnieje potrzeba zapewnienia, aby liczba pasażerów zabieranych na pokład statku pasażerskiego nie przekraczała liczby, na którą statek i jego wyposażenie ratunkowe otrzymały certyfikat; kompanie przewozowe powinny być w stanie podać służbom poszukiwawczym i ratowniczym liczbę osób, które są ofiarami w wypadku;
- (3) należy zbierać informacje dotyczące pasażerów i załogi w celu ułatwienia prowadzenia operacji poszukiwawczych i ratunkowych oraz skutecznego radzenia sobie z następstwami wypadku, to znaczy identyfikacją osób poszkodowanych, większą przejrzystością dotyczącą problemów prawnych z tym związanych i dostarczeniem opieki medycznej lepiej przystosowanej do potrzeb ratowanych osób; tego rodzaju informacje pozwoliłyby uniknąć sytuacji, w których rodzice lub inne zainteresowane

¹ Dz.U. C 31 z 31.1.1997, str. 5 oraz Dz.U. C 275 z 11.9.1997, str. 7.

² Dz.U. C 206 z 7.7.1997, str. 111.

³ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 29 maja 1997 r. (Dz.U. C 138 z 16.6.1998, str. 31), wspólne stanowisko Rady z dnia 11 grudnia 1997 r. (Dz.U. C 23 z 23.1.1998, str. 17) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 1998 r. (Dz.U. C 104 z 6.4.1998).

osoby na próżno oczekują informacji o osobach znajdujących się na pokładzie statków pasażerskich uszkodzonych w wypadkach morskich mających miejsce na wodach, wchodzących w zakres kompetencji Państw Członkowskich na mocy Międzynarodowej Konwencji w sprawie poszukiwań i ratownictwa morskiego (SAR) z 1979 r.;

- (4) pasażerowie powinni, więc zostać policzeni i zarejestrowani przed wyruszeniem statku w podróż;
- (5) rozdział III Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (Konwencja Solas) z 1974 r., przewiduje liczenie i rejestrację wszystkich osób podróżujących na pokładzie wszystkich statków pasażerskich podróżujących na trasach międzynarodowych, licząc odpowiednio od dnia 1 lipca 1997 r. i dnia 1 stycznia 1999 r., zezwalając administracjom na zwalnianie statków pasażerskich żeglujących po wodach chronionych ze stosowania tych przepisów, jak również z obowiązku rejestracji, jeżeli charakter odbywających się o wyznaczonych godzinach rejsów tych statków w praktyce nie pozwala sporządzić tego rodzaju dokumentów; tego rozdziału Konwencji Solas nie stosuje się do podróży krajowych i pozostawia wiele kwestii interpretacyjnych do rozstrzygnięcia poszczególnych Państw Członkowskich;
- (6) niniejsza dyrektywa jest zgodna z prawem Państw Członkowskich nakładającym na statki pasażerskie płynące do lub z ich portów, pewne wymogi surowsze od wymogów określonych w Konwencji Solas;
- (7) biorąc pod uwagę w szczególności znaczenie przewozów pasażerskich drogą morską dla rynku wewnętrznego, działanie na poziomie Wspólnoty stanowi najskuteczniejszy środek stworzenia minimalnego wspólnego poziomu bezpieczeństwa dla statków we Wspólnocie;
- (8) biorąc pod uwagę zasadę proporcjonalności, dyrektywa Rady jest odpowiednim instrumentem prawnym, jako że stwarza ona ramy pozwalające na jednolite i obligatoryjne stosowanie przez Państwa Członkowskie norm bezpieczeństwa, pozostawiając przy tym każdemu Państwu Członkowskiemu prawo do podejmowania decyzji w sprawie jak najlepiej dostosowanych do jego wewnętrznego systemu środków jej stosowania;
- (9) Państwo Członkowskie może upewnić się czy statki pasażerskie pływające pod jego banderą i kompanie, które je eksploatują, dostosowały się do obowiązujących zasad bezpieczeństwa; zasady te nie powinny obowiązywać statków pływających między portami państw trzecich; do takich przewozów stosuje się przepisy Konwencji Solas;
- (10) dla Państw Członkowskich jedynym środkiem zapewnienia bezpieczeństwa i skutecznego radzenia sobie z następstwami wypadków w odniesieniu do wszystkich statków pasażerskich, niezależnie od ich bandery, które pływają lub chciałyby pływać do swoich portów lub ze swoich portów, jest wypełnianie, jako warunku eksploatacji w ich portach, skutecznego przestrzegania obowiązujących zasad; dopuszczenie wyłączeń od tych zasad nie może zależeć jedynie od państwa bandery, przy czym jedynie państwo portu jest w stanie najwłaściwiej określić wymogi w zakresie poszukiwań i ratownictwa odnoszące się do statków pasażerskich pływających do lub z tego portu;
- (11) w celu zapewnienia harmonizacji bezpieczeństwa i uniknięcia zakłóceń konkurencji,

Państwa Członkowskie nie powinny, z innych powodów niż wspomniane w niniejszej dyrektywie, zwalniać lub dopuszczać stosowanie odstępstw od przepisów Konwencji Solas odnoszących się do „informacji dotyczących pasażerów” dla podróży rozpoczynających się lub kończących w portach Wspólnoty;

- (12) ze względów praktycznych i w celu uniknięcia zakłóceń konkurencji, należy przyjąć jednolite podejście w odniesieniu do podróży, w przypadku, których rejestracja osób na statku powinna być obowiązkowa; uwzględniając ogólne zasady i szczególną troskę wszystkie Państwa Członkowskie zaaprobowaly próg dwudziestu mil;
- (13) ze względu na szczególne warunki eksploatacji, liczenie osób na statkach pasażerskich przepływających przez Cieśninę Messyńską może, w ograniczonym okresie czasu, być dokonywane w sposób bardziej prosty od liczenia indywidualnego; Państwa Członkowskie powinny posiadać możliwość korzystania z pewnej elastyczności w spełnianiu obowiązku przekazywania na ląd liczby osób w przypadku statków pasażerskich, które zapewniają na krótkich trasach regularną obsługę wyłącznie na chronionych obszarach morza, tak jak zostało to zdefiniowane w dyrektywie; statki pasażerskie pływające wyłącznie po chronionych obszarach morza są w mniejszym stopniu narażone na niebezpieczeństwo i w związku z tym powinny korzystać z możliwości zwolnienia; w niektórych okolicznościach rejestracja osób na statku przez kompanie żeglugowe może być wyjątkowo trudna do przeprowadzenia, tak więc w szczególnych okolicznościach oraz w ściśle określonych warunkach można zezwolić na zastosowanie wyjątku od obowiązku rejestracji;
- (14) dane na temat imiennie zarejestrowanych osób należy zbierać i przetwarzać zgodnie z zasadami ochrony danych przewidzianych w dyrektywie 95/46/WE⁴; przy zbieraniu informacji, osoby muszą zostać w szczególności dokładnie poinformowane o przeznaczeniu zbieranych danych i fakcie, że informacje te będą przechowywane tylko przez bardzo krótki okres czasu, który w żadnym wypadku nie może być dłuższy od czasu wymaganego do celów niniejszej dyrektywy;
- (15) istnieje potrzeba, aby komitet składający się z przedstawicieli Państw Członkowskich, w celu skutecznego stosowania niniejszej dyrektywy, wspierał Komisję; Komitet ustanowiony zgodnie z art. 12 dyrektywy 93/75/EWG⁵ może wypełniać to zadanie;
- (16) niektóre przepisy dyrektywy mogą zostać dostosowane przez wspomniany komitet uwzględniając wchodzące w życie zmiany wprowadzane w przyszłości do Konwencji Solas,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 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.

⁴ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, str. 31.

⁵ Dz.U. L 247 z 5.10.1993, str. 19.

Artykuł 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 obowiązuje ona w chwili przyjęcia niniejszej dyrektywy,
- „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 międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu, przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską w drodze rezolucji Zgromadzenia A.741(18) z dnia 4 listopada 1993 r.,
- „rejestrator pasażerów” oznacza osobę wyznaczoną przez kompanie w celu spełnienia obowiązków wynikających z kodeksu ISM, umiejscowioną na lądzie lub inną osobę umiejscowioną na lądzie wyznaczoną przez kompanie jako odpowiedzialna za przechowywanie informacji na temat osób zaokrętowanych na statku pasażerskim kompanii,
- „wyznaczona władza” oznacza właściwą władzę Państwa Członkowskiego odpowiedzialną za operacje poszukiwania i ratowania bądź radzenia sobie z następstwami wypadku,
- „mila” oznacza 1 852 metry,
- „chroniona strefa morza” oznacza strefę morza osłoniętą od skutków pełnego morza, w której statek nigdy nie znajduje się w odległości przekraczającej 6 mil od schronienia, z którego rozbitkowie mogą dotrzeć na ląd, i w pobliżu, którego znajduje się sprzęt poszukiwawczy i ratowniczy,
- „regularna obsługa” oznacza serię rejsów organizowanych w taki sposób, aby zapewnić połączenie, między co najmniej dwoma portami:
 - a) zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów, lub
 - b) z uznaną systematyczną regularnością i częstotliwością,
- „państwo trzecie” oznacza państwo, które nie jest Państwem Członkowskim.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa stosuje się do statków pasażerskich, za wyjątkiem:

- okrętów wojennych lub statków przeznaczonych do przewozu oddziałów wojska, i
- jachtów rekreacyjnych, jeżeli nie posiadają lub nie będą posiadać załogi i nie przewożą więcej niż dwunastu pasażerów w celach handlowych.

Artykuł 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 lądzie i spełniającego takie same funkcje systemu kompanii.

Artykuł 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 pasażerskiego rejestratorowi pasażerów kompanii lub do spełniającego takie same funkcje zainstalowanego na lądzie systemu kompanii.

Artykuł 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.

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.

Artykuł 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.

Artykuł 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 wyznaczonej władzy do prowadzenia akcji poszukiwawczej i ratowniczej w razie konieczności lub w razie wypadku.

Zebrane zgodnie z przepisami art. 5 dane o charakterze osobistym, przechowywane są nie dłużej niż jest to potrzebne do celów niniejszej dyrektywy.

Kompania upewnia się, czy informacje podawane przez osoby, które wymagają szczególnej troski lub pomocy w nagłych wypadkach, zostały w odpowiedni sposób zapisane i przed wyruszeniem w podróż statku pasażerskiego przekazane kapitanowi.

Artykuł 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, Republika Włoska może, w przypadkach regularnej obsługi rejsów przez Cieśninę Messyńską, przyjąć przepisy, na mocy których maksymalna dopuszczalna liczba osób przewożonych na pokładzie statku pasażerskiego dokonującego przewozu wagonów kolejowych i pojazdów drogowych, obliczana była z uwzględnieniem maksymalnej dopuszczonej liczby osób przewożonych w wagonach kolejowych i innych pojazdach załadowanych na statek. Stosowanie tego przepisu jest ograniczone do okresu czterech lat. W sprawie każdego przedłużenia tego okresu decyzja podejmowana będzie zgodnie z ust. 3, z uwzględnieniem zdobytych doświadczeń.
 - b) Państwo Członkowskie może zwolnić statki pasażerskie wyruszające w podróż z portu znajdującego się na jego obszarze i zapewniających wyłącznie regularną obsługę rejsów w chronionych strefach morza, których czas podróży między postojami w portach jest krótszy od jednej godziny, z obowiązku przewidzianym w art. 4 ust. 2, podawania liczby osób znajdujących się na nich rejestratorowi pasażerów lub przekazania do zainstalowanego na lądzie i spełniającego takie same funkcje systemu tej kompanii.
 - c) Państwo Członkowskie może zwolnić z obowiązków przewidzianych w art. 5 statki pasażerskie, które kursując bez postojów między dwoma portami lub kursując z tego samego lub do tego 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 wywrzeć niekorzystny wpływ na konkurencyjność, może, działając zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 13, 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 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,

odstępstwa od tego wymogu.

W tym celu, należy udowodnić, że rejestracja jest niemożliwa. Ponadto, 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. Odstępstwa dopuszczane na mocy niniejszego ustępu nie mogą naruszać zasad konkurencji.

Decyzja podejmowana jest zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 13.

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.

Artykuł 10

Systemy informacji wprowadzane na mocy art. 8 są zatwierdzane przez Państwa Członkowskie.

Państwa Członkowskie przeprowadzają kontrole, przynajmniej wyrywkowe, prawidłowości funkcjonowania wprowadzonego na ich obszarze na mocy niniejszej dyrektywy, systemu rejestracji.

Państwa Członkowskie wyznaczają władzę, której kompanie, objęte art. 8, muszą przekazywać informacje wymagane niniejszą dyrektywą.

Artykuł 11

1. Do celów niniejszej dyrektywy, systemy rejestracji muszą spełniać następujące kryteria funkcjonalności:

(i) *czytelności:*

wymagane dane muszą być zgromadzone w formie umożliwiającej łatwe ich odczytanie;

(ii) *dostępności:*

do wymaganych danych wyznaczone władze, dla których przeznaczone są informacje zarejestrowane w systemie, muszą posiadać łatwy dostęp;

(iii) *ułatwienia:*

system musi być pomyślany w taki sposób, aby pozwalał na uniknięcie nadmiernej zwłoki przy zaokrętowaniu i/lub wyokrętowaniu pasażerów;

(iv) *bezpieczeństwa:*

dane muszą być w odpowiedni sposób chronione przed zniszczeniem lub przypadkową

utrata bądź utratą z naruszeniem prawa, jak również przed wszelkimi poprawkami, ujawnianiem lub nieupoważnionym dostępem.

2. Należy unikać mnożenia się systemów na identycznych lub podobnych trasach.

Artykuł 12

Bez uszczerbku dla procedur wprowadzania zmian do Konwencji Solas, niniejsza dyrektywa może być zmieniona zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 13, w celu zapewnienia stosowania, do celów niniejszej dyrektywy i nie rozszerzając zakresu jej stosowania, wprowadzanych później zmian Konwencji Solas dotyczących systemu rejestracji, które wejdą w życie po przyjęciu niniejszej dyrektywy.

Artykuł 13

Komisję wspiera komitet ustanowiony na mocy art. 12 ust. 1 dyrektywy 93/75/EWG. Komitet działa zgodnie z procedurą ustanowioną w ust. 2 i 3 wymienionego artykułu.

Artykuł 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, współmierne i odstraszające.

Artykuł 15

1. Państwa Członkowskie do dnia 1 stycznia 1999 r., wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne konieczne do dostosowania do niniejszej dyrektywy i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję. Art. 5 stosuje się nie później niż od dnia 1 stycznia 2000 r.
2. Przyjmowane przez Państwa Członkowskie przepisy muszą zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub takie odniesienie musi towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Sposób, w jaki takie odniesienie zostanie umieszczone określają Państwa Członkowskie.
3. Państwa Członkowskie niezwłocznie przekażą Komisji teksty wszystkich przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą. Komisja informuje o tych przepisach pozostałe Państwa Członkowskie.

Artykuł 16

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 17

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 18 czerwca 1998 r.

W imieniu Rady

G. STRANG

Przewodniczący

DYREKTYWA 2001/25/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 4 kwietnia 2001 r.

w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego¹,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu²,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) Dyrektywa Rady 94/58/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy³ została w znacznym stopniu zmieniona⁴; z tego względu powinna ona, dla jasności i lepszego zrozumienia, zostać skonsolidowana.
- 2) Działania, jakie mają być podjęte na poziomie wspólnotowym w obszarze bezpieczeństwa na morzu oraz zapobiegania zanieczyszczeniu morza, powinny być zgodne z zasadami i normami uzgodnionymi na forum międzynarodowym.
- 3) W swoich konkluzjach z dnia 25 stycznia 1993 r. w sprawie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczaniu we Wspólnocie, Rada odnotowała znaczenie czynnika ludzkiego dla bezpiecznych działań statków.
- 4) W swojej rezolucji z dnia 8 czerwca 1993 r. w sprawie wspólnej polityki bezpieczeństwa na morzu⁵, Rada określiła cel usunięcia załóg niespełniających norm oraz określiła jako priorytetowy cel poprawę kształcenia i edukacji przez rozwijanie wspólnych norm w zakresie minimalnego poziomu wykształcenia personelu kluczowego, w tym kwestii wspólnego języka na pokładach statków wspólnotowych.
- 5) W swojej rezolucji z dnia 24 marca 1997 r.⁶ w sprawie nowej strategii mającej na celu zwiększenie konkurencyjności żeglugi wspólnotowej, Rada wyraziła zamierzenie

¹ Dz.U. C 14 z 16.01.2001, str. 41.

² Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 12 grudnia 2000 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 12 marca 2001 r.

³ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 28. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 98/35/WE (Dz.U. L 172 z 17.06.1998, str. 1).

⁴ Patrz załącznik III część B.

⁵ Dz.U. C 271 z 7.10.1993, str. 1.

⁶ Dz.U. C 109 z 8.04.1997, str. 1.

wspierania zatrudniania marynarzy Wspólnoty oraz personelu brzegowego; w tym celu Rada postanowiła, iż powinno zostać podjęte działanie celem wspomoczenia żeglugi wspólnotowej w jej dążeniu do zagwarantowania wysokiej jakości i poprawienia jej konkurencyjności przez zapewnienie wysokiej jakości ustawicznego szkolenia marynarzy Wspólnoty wszystkich szczebli oraz personelu brzegowego.

- 6) Standardy szkolenia mającego na celu przyznanie świadectw uprawnień zawodowych marynarzom różnią się w poszczególnych Państwach Członkowskich; taka różnorodność ustawodawstw krajowych w obszarze szkoleń objętym niniejszą dyrektywą nie zapewnia jednolitego poziomu szkoleń wymaganego w interesie bezpieczeństwa na morzu.
- 7) Dyrektywy Rady 89/48/EWG⁷ oraz 92/51/EWG⁸ w sprawie drugiego ogólnego systemu uznawania kształcenia i szkolenia zawodowego stosują się do zawodów morskich objętych niniejszą dyrektywą; pomogą one wspierać zgodność z zobowiązaniami ustanowionymi w Traktacie, znoszącymi przeszkody w zakresie swobodnego przepływu osób i usług między Państwami Członkowskimi.
- 8) Wzajemne uznawanie dyplomów i świadectw przewidziane na podstawie ogólnego systemu dyrektyw nie zapewnia zawsze znormalizowanego poziomu wyszkolenia wszystkich marynarzy odbywających służbę na pokładzie statków pod banderą Państwa Członkowskiego; jednakże jest to istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa na morzu.
- 9) Istotne jest, zatem określenie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy we Wspólnocie; właściwe jest, aby działania w tym obszarze powinny opierać się na standardach dotyczących szkolenia uzgodnionych już na poziomie międzynarodowym, tj. Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) (Konwencja STCW) z 1978 r., zmienionej w 1995 r.; wszystkie Państwa Członkowskie są stronami tej Konwencji.
- 10) Państwa Członkowskie mogą określić standardy wyższe od minimalnych standardów określonych w Konwencji STCW i niniejszej dyrektywie.
- 11) Przepisy Konwencji STCW określone w załączniku I do niniejszej dyrektywy powinny zostać uzupełnione o obowiązkowe przepisy zawarte w części A Kodu STCW; część B Kodu STCW zawiera zalecane wytyczne mające w zamierzeniu wsparcie dla stron Konwencji STWC oraz podmioty włączone w jej wykonywanie, stosowanie lub wprowadzanie w życie jej środków celem pełnej realizacji Konwencji w sposób jednolity.
- 12) Celem wzmocnienia bezpieczeństwa na morzu oraz zapobiegania zanieczyszczeniu morza, w niniejszej dyrektywie powinny zostać określone minimalne okresy spoczynku dla personelu wachtowego zgodnie z Konwencją STWC; przepisy takie powinny być stosowane bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy Rady nr 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację

⁷ Dz.U. L 19 z 24.01.1989, str. 16.

⁸ Dz.U. L 209 z 24.07.1992, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji nr 2000/5/WE (Dz.U. L 54 z 26.02.2000, str. 42).

Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST) - Załącznik: Umowa Europejska w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy⁹.

- 13) Celem zwiększenia bezpieczeństwa na morzu oraz zapobiegania stratom w ludziach i zanieczyszczeniu morskemu należy usprawnić komunikację między członkami załóg na pokładzie statków pływających na wodach Wspólnoty.
- 14) Personel na pokładzie statków pasażerskich wyznaczony do pomocy pasażerom w sytuacjach nagłych powinien móc porozumiewać się z pasażerami.
- 15) Załogi pełniące służbę na pokładzie tankowców przewożących ładunki trujące lub zanieczyszczające powinny być w stanie skutecznie radzić sobie z zapobieganiem wypadkom oraz sytuacjami niebezpiecznymi. Najważniejsze jest, aby ustanowiona została właściwa komunikacja między kapitanem, oficerami i szeregowymi marynarzami, obejmująca wymogi przewidziane w art. 17.
- 16) Należy podjąć środki celem zapewnienia, by poziom wiedzy fachowej marynarzy posiadających świadectwa wydane przez państwa trzecie był zgodny z wymogami zawartymi w Konwencji STCW.
- 17) Aby zrealizować ten cel należy określić na terytorium Wspólnoty wspólne kryteria uznawania świadectw zagranicznych; ustanowienie wspólnych kryteriów uznawania przez Państwa Członkowskie świadectw wydanych przez państwa trzecie powinno opierać się na wymogach dotyczących szkolenia i wydawania świadectw uzgodnionymi w ramach Konwencji STCW.
- 18) W interesie bezpieczeństwa na morzu Państwa Członkowskie powinny uznawać kwalifikacje dowodzące wymaganego poziomu wyszkolenia jedynie, jeśli są one wydane przez lub w imieniu stron Konwencji STCW określonych przez Komitet ds. bezpieczeństwa na morzu (MSC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej jako te, które wykazały, i wciąż wykazują, pełną skuteczność w spełnianiu standardów określonych w konwencji; aby wypełnić lukę czasową do chwili zdolności MSC do dokonania takiego określenia, konieczna jest procedura wstępnego uznawania świadectw.
- 19) W odpowiednim przypadku należy przeprowadzić inspekcję instytucji morskich oraz programów i kursów szkoleniowych; należy zatem ustalić kryteria takiej inspekcji.
- 20) Należy ustanowić Komitet wspierający Komisję w wykonywaniu zadań związanych z wykonywaniem uznawania świadectw wydanych przez instytucje szkoleniowe lub administracje państw trzecich.
- 21) Od Państw Członkowskich, jako władz portowych, wymaga się wzmocnienia bezpieczeństwa oraz zapobiegania zanieczyszczeniom wód Wspólnoty przez priorytetową inspekcję statków pływających pod banderą państwa trzeciego, które nie ratyfikowało Konwencji STCW, zapewniając tym samym, iż jednostki pod banderą państwa trzeciego nie są dłużej traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany.

⁹ Dz.U. L 167 z 2.07.1999, str. 33.

- 22) Właściwe jest objęcie zakresem niniejszej dyrektywy przepisów dotyczących kontroli państwowej w porcie, do czasu zmiany dyrektywy Rady nr 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotycząca 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)¹⁰ celem przeniesienia do tej dyrektywy przepisów w sprawie kontroli w państwie portu zawartych w art. 17 lit. f), art. 19-21 niniejszej dyrektywy.
- 23) Niezbędne jest zapewnienie procedur dostosowania niniejszej dyrektywy do zmian w konwencjach i kodeksach międzynarodowych.
- 24) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady nr 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą procedury wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji¹¹.
- 25) Rada powinna dokonać przeglądu załącznika II w świetle doświadczenia zdobytego w stosowaniu niniejszej dyrektywy, działając na wniosek Komisji, który ma zostać przedłożony w okresie pięciu lat od dnia 25 maja 2003 r.
- 26) Do dnia 1 lutego 2002 r. Państwa Członkowskie powinny być uprawnione do przyjmowania na pokład swych statków marynarzy posiadających świadectwa wydane zgodnie z przepisami, które były stosowane przed dniem 1 lutego 1997 r., datą wejścia w życie zrewidowanej Konwencji STCW, pod warunkiem, że marynarze ci rozpoczęli służbę lub szkolenie przed dniem 1 sierpnia 1998 r.
- 27) Niniejsza dyrektywa powinna pozostawać bez uszczerbku dla obowiązków Państw Członkowskich dotyczących terminów transpozycji dyrektyw określonych w załączniku III części B,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

1. „Kapitan” oznacza osobę dowodzącą statkiem;
2. „Oficer” oznacza członka załogi, innego niż kapitan, wyznaczonego jako taki na mocy prawa lub przepisów krajowych lub, w przypadku braku wyznaczenia, umowy zbiorowej lub zwyczaju;
3. „Oficer pokładowy” oznacza oficera posiadającego kwalifikacje zgodne z przepisami załącznika I rozdziału II;

¹⁰ Dz.U. L 157 z 7.07.1995, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji nr 1999/97/WE (Dz.U. L 331 z 23.12.1999, str. 67).

¹¹ Dz.U. L 184 z 17.07.1999, str. 23.

4. „starszy oficer” oznacza oficera niższego rangą jedynie od kapitana, na którego przechodzi obowiązek dowodzenia statkiem w przypadku niedyspozycji kapitana;
5. „mechanik” oznacza oficera posiadającego kwalifikacje zgodne z przepisami załącznika I rozdziału III;
6. „starszy mechanik” oznacza starszego mechanika odpowiedzialnego za urządzenia napędowe oraz działanie i konserwację instalacji mechanicznych i elektrycznych na statku;
7. „drugi mechanik” oznacza oficera niższego rangą jedynie od pierwszego oficera mechanika, na którego przechodzi odpowiedzialność za napęd oraz działanie i konserwację instalacji mechanicznych i elektrycznych na statku w przypadku niedyspozycji starszego oficera mechanika;
8. „pomocniczy mechanik” oznacza osobę szkolącą się na oficera mechanika i wyznaczoną jako taki na mocy prawa lub przepisów krajowych;
9. „operator radiowy” oznacza osobę posiadającą odpowiednie świadectwo wydane lub uznane przez właściwe władze na podstawie przepisów rozporządzeń radiowych, zgodnie z ich definicją w pkt 18;
10. „szeregowy marynarz” oznacza członka załogi statku innego niż kapitan lub oficer;
11. „statek pełnomorski” oznacza statek inny niż te pływające wyłącznie na wodach śródlądowych lub pływające na, lub w bezpośredniej bliskości, wodach lub akwenach, gdzie obowiązują przepisy portowe;
12. „statek pływający pod banderą Państwa Członkowskiego” oznacza statek zarejestrowany i pływający pod banderą Państwa Członkowskiego zgodnie z jego ustawodawstwem. Statek nie odpowiadający tej definicji uznaje się za pływający pod banderą państwa trzeciego;
13. „rejsy przybrzeżne” oznaczają rejsy w pobliżu Państwa Członkowskiego, zgodnie z definicją określoną przez to Państwo Członkowskie;
14. „siła napędowa” oznacza całkowitą maksymalną stałą moc znamionową wyrażoną w kilowatach wszystkich głównych urządzeń napędowych statku widniejących na świadectwie rejestracji statku lub innym dokumencie urzędowym;
15. „zbiornikowiec do przewozu ropy” oznacza statek zbudowany i używany do masowego przewozu ropy naftowej oraz produktów naftowych luzem;
16. „chemikaliowiec” oznacza statek zbudowany lub przystosowany i używany do masowego przewozu luzem któregośkolwiek z produktów ciekłych wymienionych w rozdziale 17 międzynarodowego kodeksu chemikaliów obowiązującego od dnia 25 maja 1998 r.;
17. „zbiornikowiec przewożący gaz płynny” oznacza statek zbudowany lub przystosowany i używany do masowego przewozu któregośkolwiek z ciekłych produktów gazowych i

innych wymienionych w rozdziale 19 międzynarodowego kodeksu przewoźników gazowych obowiązującego od dnia 25 maja 1998 r.;

18. „rozporządzenia radiowe” oznaczają poddane rewizji rozporządzenia radiowe, przyjęte przez Światową Konferencję Administratorów Radiowych Usług Ruchomych, obowiązujące od dnia 25 maja 1998 r.;
19. „statek pasażerski” oznacza statek pełnomorski przewożący ponad 12 pasażerów;
20. „statek rybacki” oznacza statek używany do połowu ryb lub innych żywych zasobów morskich;
21. „Konwencja STCW” oznacza Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, w zakresie jej stosowania się do poruszanych kwestii, z uwzględnieniem przepisów tymczasowych art. VII i prawidło I/15 Konwencji oraz, w odpowiednim przypadku, odpowiednich przepisów Kodu STCW, wszystkich obowiązujących od dnia 25 maja 1998 r.;
22. „służba radiowa” obejmuje, stosownie do przypadku, pełnienie wacht oraz pomoc techniczną i przeprowadzanie napraw zgodnie z rozporządzeniami radiowymi, Międzynarodową konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (Konwencja SOLAS) obowiązującą od dnia 25 maja 1998 r. oraz, według uznania każdego z Państw Członkowskich, odpowiednich zaleceń Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO);
23. „statek pasażerski ro-ro” oznacza statek pasażerski posiadający przestrzeń ładunkową ro-ro lub przestrzeń ładunkową specjalnej kategorii, zgodnie z definicją zawartą w Konwencji SOLAS, obowiązującej od dnia 25 maja 1998 r.;
24. „Kod STCW” oznacza Kod dotyczący wyszkolenia marynarzy, pełnienia wacht i wydawania świadectw (STCW), przyjęty rezolucją 2 Konferencji Stron STCW z 1995 r., obowiązującym od dnia 25 maja 1998 r.;
25. „funkcja” oznacza zespół zadań, obowiązków i odpowiedzialności określony w Kodzie STCW, niezbędnych dla funkcjonowania statku, bezpieczeństwa życia na morzu lub ochrony środowiska morskiego;
26. „spółka” oznacza armatora lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub czarterujący statek, która przejęła odpowiedzialność za działanie statku od armatora i która, przez przejęcie odpowiedzialności, wyraziła zgodę na przejęcie wszelkich obowiązków i zobowiązań nałożonych na spółkę przez te prawidła;
27. „odpowiednie świadectwo” oznacza świadectwo wydane i zatwierdzone zgodnie z niniejszą dyrektywą i upoważniające jego prawnego posiadacza do służby w charakterze oraz wykonywania funkcji na poziomie odpowiedzialności w niej określonym na statku rodzaju, o pojemności, mocy i typie napędu istotnego dla konkretnego, wykonywanego przez statek rejsu;
28. „służba pełnomorska” oznacza służbę na pokładzie statku w oparciu o wydane świadectwa i inne kwalifikacje;

29. „zatwierdzony” oznacza zatwierdzony przez Państwo Członkowskie zgodnie z niniejszą dyrektywą;
30. „państwo trzecie” oznacza jakikolwiek kraj nie będący Państwem Członkowskim;
31. „miesiąc” oznacza miesiąc kalendarzowy lub 30 dni złożonych z okresów krótszych niż jeden miesiąc.

Artykuł 2

Zakres

Niniejszą dyrektywę stosuje się do marynarzy określonych w niej odbywających służbę na pokładzie statków pełnomorskich pływających pod banderą Państwa Członkowskiego z wyjątkiem:

- okrętów wojennych, żaglowców marynarki wojennej lub innych statków stanowiących własność lub obsługiwanych przez Państwo Członkowskie i wykorzystywanych jedynie w wypełnianiu służby państwowej o nie mającej charakteru handlowego,
- statków rybackich,
- jachtów rekreacyjnych nie zaangażowanych w handel,
- statków drewnianych o prymitywnej konstrukcji.

Artykuł 3

Szkolenie i wydawanie świadectw

1. Państwa Członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki celem zapewnienia wyszkolenia marynarzy służących na statkach określonych w art. 2, na minimalnym poziomie zgodnie z wymogami Konwencji STCW, zgodnie z tym, co ustanowiono w załączniku I do niniejszej dyrektywy, oraz posiadania przez nich świadectw, zgodnie z definicją określoną w art. 4 lub odpowiednich świadectw, zgodnie z definicją w art. 1 ust. 27.

2. Państwa Członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki celem zapewnienia, aby członkowie załogi, którzy muszą posiadać świadectwo zgodnie z prawidłem III/10.4 Konwencji SOLAS otrzymali szkolenie i świadectwa zgodnie z niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4

Świadectwa

Świadectwo stanowi ważny dokument, niezależnie od tego, jaka nazwa używana jest w odniesieniu do niego, wydany przez lub z upoważnienia właściwych władz Państwa Członkowskiego, zezwalający jego posiadaczowi na odbywanie służby na warunkach określonych w tym dokumencie lub wedle dopuszczeń zawartych w przepisach krajowych.

Artykuł 5

Świadectwa i zatwierdzenia

1. Świadectwa wydawane są zgodnie z art. 10.
2. Świadectwa dla kapitanów, oficerów, operatorów radiowych podlegają zatwierdzeniu przez Państwo Członkowskie zgodnie z niniejszym artykułem.
3. Świadectwa sporządza się w urzędowym języku lub językach wydającego Państwa Członkowskiego.
4. W odniesieniu do operatorów radiowych, Państwa Członkowskie mogą:
 - a) załączyć dodatkowe informacje wymagane na mocy odpowiednich prawideł przy badaniu wydania świadectwa zgodnego z rozporządzeniami radiowymi; lub
 - b) wydać osobne świadectwo wskazujące, iż jego posiadacz ma dodatkową wiedzę wymaganą na mocy odpowiednich prawideł.
5. Według uznania Państwa Członkowskiego, zatwierdzenia mogą zostać włączone w formacie wydawanego świadectwa, przewidziana w sekcji A-I/2 Kodu STCW. W przypadku takiego włączenia, jest to formularz określony w ust. 1 sekcji A-I/2. W przypadku innego wydania, jest to formularz zatwierdzenia określony w ust. 2 tej sekcji.
6. Państwo Członkowskie uznające świadectwo na podstawie procedury określonej w art. 18 ust. 3 lit. a) zatwierdza takie świadectwo celem zatwierdzenia jego uznania. Formularz zatwierdzenia określony jest w ust. 32 sekcji A-I/2 Kodu STCW.
7. Zatwierdzenia, określone w ust. 5 i 6:
 - a) mogą zostać wydane jako osobne dokumenty;
 - b) mają przypisany swój własny numer, poza tym, że w przypadku zatwierdzeń dotyczących wydania świadectw, mogą mieć one przypisany ten sam numer, co dane świadectwo, pod warunkiem, że jest to własny numer; oraz
 - c) wygasają z chwilą wygaśnięcia, wycofania, zawieszenia lub unieważnienia potwierdzanego świadectwa przez Państwo Członkowskie lub państwo trzecie, który je wydał oraz, w każdym razie, w okresie pięciu lat od daty ich wydania.
8. Charakter, w jakim posiadaczowi świadectwa zezwala się na służbę, określony jest w formie zatwierdzenia na warunkach identycznych do tych używanych dla odnośnych wymogów bezpiecznego obsadzania załogą danego Państwa Członkowskiego.
9. Państwa Członkowskie mogą używać formatu innego niż określony w sekcji A-I/2 Kodu STCW, pod warunkiem, że wymagane informacje podane są literami rzymskimi i cyframi arabskimi, przy uwzględnieniu ich odmian dopuszczalnych zgodnie z sekcją A-I/2.
10. Z zastrzeżeniem art. 18 ust. 4 wszelkie świadectwa wymagane niniejszą dyrektywą muszą być dostępne na oryginalnym formularzu na pokładzie statku, gdzie odbywa służbę

posiadacz świadectwa.

Artykuł 6

Wymogi szkoleniowe

Szkolenie wymagane na podstawie art. 3 odbywa się w formie odpowiedniej ze względu na wiedzę teoretyczną i umiejętności praktyczne wymagane zgodnie z załącznikiem I, w szczególności w zakresie używania sprzętu ratowniczego i przeciwpożarowego, i podlega zatwierdzeniu właściwych władz lub organu wyznaczonych przez każde Państwo Członkowskie.

Artykuł 7

Zasady regulujące rejsy przybrzeżne

1. Przy określaniu rejsów przybrzeżnych Państwa Członkowskie nie nakładają wymogów dotyczących wyszkolenia, doświadczenia lub wydawania świadectw w stosunku do marynarzy służących na statkach posiadających zezwolenie na pływanie pod banderą innego Państwa Członkowskiego lub innej strony Konwencji STCW i uczestniczących w takich rejsach w sposób będący wynikiem bardziej rygorystycznych wymogów obowiązujących tych marynarzy niż warunki obowiązujące marynarzy służących na pokładzie statków posiadających zezwolenie na pływanie pod własną banderą. W żadnym przypadku Państwo Członkowskie nie może nakładać wymogów w stosunku do marynarzy służących na pokładzie statków pływających pod banderą innego Państwa Członkowskiego lub innej strony Konwencji STCW wykraczających poza wymogi zawarte w niniejszej dyrektywie w odniesieniu do statków nie uczestniczących w rejsach przybrzeżnych.

2. W odniesieniu do statków uprawnionych do pływania pod banderą Państwa Członkowskiego regularnie uczestniczących w rejsach przybrzeżnych u wybrzeży innego Państwa Członkowskiego lub innej strony Konwencji STCW, Państwo Członkowskie, pod którego banderą ma prawo pływać dany statek, ustala wymogi dotyczące wyszkolenia, doświadczenia lub wydawania świadectw w stosunku do marynarzy służących na tych statkach, co najmniej równe tym dla Państwa Członkowskiego lub strony Konwencji STCW, u których wybrzeży statek pływa, pod warunkiem, że nie wykraczają one poza wymogi zawarte w niniejszej dyrektywie w odniesieniu do statków nie uczestniczących w rejsach przybrzeżnych. Marynarze służący na statkach rozszerzających swe rejsy poza ustaloną przez Państwo Członkowskie definicję rejsu przybrzeżnego i wpływające na wody nie objęte tą definicją spełniają odpowiednie wymogi niniejszej dyrektywy.

3. Państwo Członkowskie może przyznać statkowi uprawnionemu do pływania pod jego banderą korzyści wynikające z rejsów przybrzeżnych, jeśli regularnie uczestniczy on u wybrzeży strony nie będącej stroną Konwencji STCW w rejsach przybrzeżnych zgodnie z ich definicją ustaloną przez to Państwo Członkowskie.

4. Po podjęciu decyzji o zdefiniowaniu rejsów przybrzeżnych i warunków w zakresie edukacji i kształcenia wymaganych dla nich zgodnie z wymogami ust. 1-3, Państwa Członkowskie informują Komisję o szczegółach przepisów przez nie przyjętych.

Artykuł 8

Kary lub środki dyscyplinarne

1. Państwa Członkowskie ustanawiają procesy i procedury bezstronnego sprawdzania wszelkich zgłoszonych przypadków niekompetencji, działań lub zaniechań, które mogą stanowić bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa życia, mienia na morzu lub środowiska morskiego, ze strony posiadaczy świadectw lub zatwierdzeń wydanych przez to Państwo Członkowskie w związku z wykonywaniem przez nich obowiązków związanych z ich świadectwami oraz wycofywania, zawieszania i unieważniania tych świadectw z takiego powodu, jak również zapobiegania korupcji.

2. Każde Państwo Członkowskie ustala kary lub środki dyscyplinarne dla przypadków niestosowania się do przepisów ustawodawstwa krajowego czyniących niniejszą dyrektywę skuteczną w odniesieniu do statków posiadających zezwolenie na pływanie pod jego banderą lub w stosunku do marynarzy, którym państwo to wydało odpowiednie świadectwa.

3. W szczególności, takie kary i środki dyscyplinarne zostają ustalone i wykonane w przypadkach, gdy:

- a) spółka lub kapitan zatrudnia osobę nie posiadającą świadectwa zgodnie z wymogami określonymi w niniejszej dyrektywie;
- b) kapitan zezwolił na wykonywanie jakiejkolwiek funkcji lub służby, w jakimkolwiek charakterze, które na podstawie niniejszej dyrektywy muszą być wykonywane przez osobę posiadającą odpowiednie świadectwo, przez osobę nie legitymującą się wymaganym świadectwem, ważnym zwolnieniem lub nie posiadającą udokumentowanego dowodu wymaganego zgodnie z art. 18 ust. 4; lub
- c) osoba otrzymała zgodę, na skutek działań korupcyjnych lub sfalszowania dokumentów, na wykonywanie jakiejkolwiek funkcji lub służby, w jakimkolwiek charakterze, które zgodnie z niniejszą dyrektywą muszą być wykonywane przez osobę posiadającą świadectwo lub zwolnienie.

4. Państwa Członkowskie, w granicach jurysdykcji, w których znajduje się jakakolwiek spółka lub jakakolwiek osoba, co, do których istnieje uzasadnione podejrzenie, iż są odpowiedzialne za lub posiadają wiedzę na temat jakiegokolwiek oczywistego niespełnienia wymogów niniejszej dyrektywy określonych w ust. 3, rozszerzają współpracę z jakimkolwiek Państwem Członkowskim lub inną stroną Konwencji STCW, która powiadomiła je o swym zamiarze wszczęcia postępowania w ramach swojej jurysdykcji.

Artykuł 9

Normy jakości

1. Każde Państwo Członkowskie zapewnia, że:

- a) wszelkie szkolenia, oceny kompetencji, wydawanie świadectw, potwierdzanie i czynności związane z powtórnią atestacją przeprowadzane przez agencje pozarządowe lub podmioty podlegające jego władzy podlegają ciągłemu monitorowaniu przez system norm jakości celem zapewnienia osiągnięcia zamierzonych celów, w tym tych

dotyczących kwalifikacji i doświadczenia osób przeprowadzających szkolenia i ocenę;

- b) w przypadkach, gdy takie działania realizowane są przez agencje lub podmioty rządowe, istnieje system norm jakości;
- c) cele związane z edukacją i kształceniem oraz związane z nimi standardy kompetencji, jakie należy osiągnąć, są jasno określone i wskazują stopień wiedzy, zrozumienia i umiejętności odpowiedni do egzaminowania i oceny wymaganych na podstawie Konwencji STCW; cele i związane z nimi normy jakości mogą zostać ustalone osobno dla różnych kursów i programów szkoleniowych oraz obejmują administrowanie systemem wydawania świadectw;
- d) obszary stosowania norm jakości obejmują administrowanie systemami wydawania świadectw, wszystkimi kursami i programami szkoleniowymi, egzaminowaniem i oceną przeprowadzanymi przez lub z upoważnienia każdego Państwa Członkowskiego oraz kwalifikacje i doświadczenie wymagane w odniesieniu do osób przeprowadzających szkolenia i ocenę, uwzględniając polityki, systemów, kontrole oraz przeglądów dotyczących zapewnienia jakości ustanowionych celem zapewnienia osiągnięcia zamierzonych celów.

2. Państwa Członkowskie zapewniają również przeprowadzanie niezależnych ocen stanu wiedzy, zrozumienia, nabywania umiejętności i kwalifikacji oraz działań w zakresie oceny i systemu administrowania i wydawania świadectw w odstępach czasu nie dłuższych niż pięć lat, przez wykwalifikowane osoby, które osobiście nie są zaangażowane w dane działania, celem sprawdzenia, czy:

- a) wszelkie środki w zakresie wewnętrznej kontroli zarządzania i środki monitorowania oraz działania następcze są zgodne z planowanymi ustaleniami i procedurami dokumentacyjnymi oraz, czy w skuteczny sposób zapewniają one osiągnięcie zamierzonych celów;
- b) wyniki każdej niezależnej oceny są udokumentowane i przedstawiane do wglądu osobom odpowiedzialnym za obszar podlegający ocenie;
- c) na czas podejmowane są działania mające na celu uzupełnienie istniejących braków.

3. Sprawozdanie dotyczące każdej oceny przeprowadzanej zgodnie z ust. 2 przekazywane jest Komisji przez zainteresowane Państwo Członkowskie w okresie sześciu miesięcy od daty przeprowadzenia oceny.

Artykuł 10

Normy medyczne - wydawanie i rejestracja świadectw

1. Państwa Członkowskie ustalają normy w zakresie przydatności zdrowotnej marynarzy, szczególnie w zakresie wzroku i słuchu.
2. Państwa Członkowskie zapewniają wydawanie świadectw jedynie dla kandydatów spełniających wymogi niniejszego artykułu.

3. Każda osoba ubiegająca się o świadectwo musi przedstawić wystarczający dowód:
 - a) tożsamości;
 - b) na to, iż jej wiek nie jest niższy niż wiek wymagany w przepisach zawartych w załączniku I odnoszących się do świadectwa, o które wnioskuje;
 - c) na to, iż spełnia wymogi norm przydatności zdrowotnej, szczególnie w zakresie wzroku i słuchu, ustanowione przez Państwo Członkowskie oraz jest w posiadaniu ważnego dokumentu poświadczającego jej przydatność zdrowotną, wydanego przez odpowiednio wykwalifikowanego lekarza uznanego przez właściwy organ Państwa Członkowskiego;
 - d) ukończenia służby pełnomorskiej oraz związanego z nią obowiązkowego szkolenia wymaganych w przepisach określonych w załączniku I odnoszących się do świadectwa, o które wnioskuje;
 - e) na to, iż spełnia standardy kompetencji określone w przepisach w załączniku I w zakresie charakteru, funkcji i stopnia, jakie mają być określone w zatwierdzeniu świadectwa.
4. Każde Państwo Członkowskie podejmuje się:
 - a) prowadzenia rejestru lub rejestrów wszystkich świadectw i zatwierdzeń dla kapitanów, oficerów oraz, stosownie do przypadku, marynarzy szeregowych, jakie zostały wydane, wygasły lub zostały ponownie zatwierdzone, zawieszony, unieważniony, zgłoszony jako zagubiony lub zniszczony oraz wydanych zwolnień;
 - b) udostępniania informacji dotyczących statusu takich świadectw, zatwierdzeń i zwolnień innym Państwom Członkowskim lub innym stronom Konwencji STCW oraz spółkom wnioskującym o weryfikację oryginalności i ważności świadectw przedłożonych im przez marynarzy ubiegających się o uznanie ich świadectw lub zatrudnienie na pokładzie statku.

Artykuł 11

Ponowna atestacja świadectw

1. Każdy kapitan, oficer i operator radiowy będący w posiadaniu świadectwa wydanego lub uznanego na podstawie któregośkolwiek rozdziału załącznika I innego niż rozdział VI, pełniący służbę morską lub zamierzający do niej powrócić po okresie spędzonym na lądzie, celem dalszego kwalifikowania się do służby na pełnym morzu, w odstępach czasu nie przekraczających pięciu lat musi:
 - a) spełniać wymogi norm przydatności zdrowotnej określone w art. 10; oraz
 - b) ustawicznie zdobywać kwalifikacje zawodowe zgodnie z sekcją A-I/11 Kodu STCW.
2. Każdy kapitan, oficer i operator radiowy, na potrzeby dalszej służby na pełnym morzu na pokładzie statków, w stosunku, do których na poziomie międzynarodowym uzgodniono specjalne wymogi w zakresie wyszkolenia, z powodzeniem ukończył odpowiednie,

zatwierdzone szkolenie.

3. Każde Państwo Członkowskie porównuje standardy kompetencji wymagane od kandydatów do świadectwa wydanego przed dniem 1 lutym 2002 r. z określonymi dla odpowiedniego świadectwa w części A Kodu STCW oraz określa wymóg, w stosunku do posiadających takie świadectwa, odbycia odpowiedniego szkolenia odnawiającego lub uaktualniającego lub poddania się takiej ocenie.

Kursy odświeżające i uaktualniające zatwierdzone są i obejmują zmiany w odpowiednich przepisach krajowych i międzynarodowych dotyczących bezpieczeństwa życia na morzu oraz ochrony środowiska morskiego oraz uwzględniają wszelkie aktualizacje standardów kompetencji.

4. Każde Państwo Członkowskie, po przeprowadzeniu konsultacji z zainteresowanymi, formułuje lub wspiera formułowanie struktury kursów odświeżających i uaktualniających przewidzianych w sekcji A-I/11 Kodu STCW.

5. W celu zaktualizowania wiedzy kapitanów, oficerów i operatorów radiowych, każde Państwo Członkowskie zapewnia, aby teksty niedawnych zmian w ramach krajowych i międzynarodowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa życia na morzu oraz ochrony środowiska morskiego zostały udostępnione statkom posiadającym zezwolenie na pływanie pod jego banderą.

Artykuł 12

Wykorzystanie symulatorów

1. Normy działania i inne przepisy określone w sekcji A-I/12 Kodu STCW oraz inne wymogi określone w części A Kodu STCW w odniesieniu do któregośkolwiek świadectwa muszą zostać spełnione w zakresie:

- a) wszelkiego obowiązkowego szkolenia na symulatorach;
- b) wszelkiej oceny kompetencji wymaganej w części A Kodu STCW przeprowadzanej z wykorzystaniem symulatora;
- c) wszelkiego wykazywania, przeprowadzanego z wykorzystaniem symulatora, ciągłej biegłości wymaganej w części A Kodu STCW.

2. Symulatory zainstalowane lub wprowadzone do użytkowania przed dniem 1 lutym 2002 r. mogą zostać wyłączone z wymogu pełnej zgodności ze normami działania, określonymi w ust. 1, według uznania każdego Państwa Członkowskiego.

Artykuł 13

Odpowiedzialność spółek

1. Zgodnie z ust. 2 i 3 Państwa Członkowskie uznają spółki za odpowiedzialne w zakresie wyznaczania marynarzy do służby na ich statkach zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz wymagają od każdej spółki, aby:

- a) każdy wyznaczony marynarz posiadał odpowiednie świadectwo zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy oraz ustaleniami Państwa Członkowskiego;
- b) jego statki były obsadzone załogą zgodnie z mającymi zastosowanie wymogami Państwa Członkowskiego dotyczącymi bezpiecznego obsadzania załogą;
- c) dokumentacja i dane dotyczące wszystkich marynarzy zatrudnionych na jego statkach były prowadzone i zawsze dostępne oraz obejmowały, bez ograniczeń w stosunku do dokumentacji i danych dotyczących ich doświadczenia, odbytego szkolenia, przydatności zdrowotnej oraz kwalifikacji w zakresie przypisanych im zadań;
- d) po zatrudnieniu na pokładzie któregośkolwiek z ich statków marynarze zapoznali się z szczególnymi obowiązkami oraz całym układem statku, jego wyposażeniem, procedurami oraz cechami istotnymi dla ich zadań rutynowych oraz zadań w nagłych przypadkach;
- e) etatowa obsada statku mogła skutecznie koordynować swe zadania w sytuacjach nagłych oraz w czasie wykonywania funkcji istotnych dla bezpieczeństwa lub zapobiegania lub ograniczania zanieczyszczenia.

2. Spółki, kapitanowie oraz członkowie załogi są odpowiedzialni za zapewnienie, aby obowiązki określone w niniejszym artykule były w pełni skuteczne oraz podjęte zostały inne środki, które mogą być niezbędne, w zależności od konieczności, celem zapewnienia, iż każdy członek załogi jest w stanie wnieść swój wkład, oparty na wiedzy i informacji, w bezpieczne funkcjonowanie statku.

3. Spółki dostarczają pisemne instrukcje kapitanowi każdego statku, do którego stosuje się niniejsza dyrektywa, określając polityki oraz procedury, jakich należy przestrzegać celem zapewnienia, że wszyscy marynarze nowo zatrudnieni na pokładzie statku mają odpowiednią okazję do zapoznania się ze sprzętem pokładowym, procedurami operacyjnymi oraz innymi ustaleniami potrebnymi do właściwego wykonywania ich zadań, przed wyznaczeniem zadań konkretnym marynarzom. Takie polityki i procedury obejmują:

- a) wyznaczenie rozsądnego okresu czasu, w którym każdy nowo zatrudniony marynarz ma możliwość zaznajomienia się z:
 - (i) szczególnym wyposażeniem, którego marynarz ten będzie używał lub które będzie obsługiwał; oraz
 - (ii) szczególnymi dla danego statku procedurami i ustaleniami w zakresie pełnienia wachty, bezpieczeństwa, ochrony środowiska oraz sytuacji nagłych, o jakich marynarz musi wiedzieć, aby właściwie wykonywać powierzone mu zadania;
- b) wyznaczenie dysponującego odpowiednią wiedzą członka załogi, który będzie odpowiadał za zapewnienie, aby każdy nowo zatrudniony marynarz miał możliwość otrzymania podstawowych informacji w języku, który marynarz rozumie.

Artykuł 14

Sprawność w wpyenianiu służby

1. Celem zapobiegania zmęczeniu Państwa Członkowskie ustanawiają i realizują okresy spoczynku dla personelu wachtowego oraz wymagają, aby systemy wachty były ustalone w taki sposób, aby zmęczenie nie przeszkadzało skuteczności personelu wachtowego oraz aby obowiązki były zorganizowane w taki sposób, by pierwsza zmiana na początku rejsu oraz następne zwalnijące ją zmiany były wystarczająco wypoczęte oraz zdolne do wykonywania obowiązków pod wszelkimi innymi względami.
2. Wszelkim osobom, którym wyznaczono obowiązek nadzoru wachty lub marynarzom szeregowym stanowiącym część służby wachtowej należy zagwarantować co najmniej 10 godzin odpoczynku w każdym 24 - godzinnym okresie.
3. Godziny odpoczynku mogą zostać podzielone na nie więcej niż dwa okresy, z których jeden musi wynosić co najmniej sześć godzin.
4. Wymogi dotyczące okresów odpoczynku określone w ust. 1 i 2 nie muszą obowiązywać w przypadku sytuacji nagłej lub musztry lub w przypadku innych warunków innej wyższej sytuacji operacyjnej.
5. Nie naruszając przepisów ust. 2 i 3, minimalny okres 10 godzin może zostać skrócony do nie mniej niż 6 następujących po sobie godzin, pod warunkiem, że takie skrócenie nie wykroczy poza dwa dni oraz, że w każdym okresie siedmiu dni zagwarantowane jest co najmniej 70 godzin przeznaczonych na odpoczynek.
6. Państwa Członkowskie wymagają, aby harmonogramy wachty rozmieszczane były w miejscach łatwo dostępnych.

Artykuł 15

Zwolnienie

1. W okolicznościach wyjątkowej konieczności właściwe władze mogą, jeśli ich zdaniem nie stanowi to zagrożenia dla osób, mienia lub środowiska, wydać zwolnienie zezwalające na określony okres nieprzekraczający sześciu miesięcy dla stanowiska innego niż operator radiowy, z wyjątkami przewidzianymi w odpowiednich rozporządzeniach radiowych, w czasie, którego dana osoba nie posiada odpowiedniego świadectwa, pod warunkiem, że osoba, której wydane jest zwolnienie, jest odpowiednio wykwalifikowana, by objąć wolne stanowisko w sposób bezpieczny ku zadowoleniu właściwych władz. Jednakże zwolnienia nie mogą być wydawane kapitanom lub pierwszym oficerom mechanikom, z wyjątkiem okoliczności siły wyższej, a wtedy i tak jedynie na możliwie jak najkrótszy okres czasu.
2. Wszelkie zwolnienie przyznane dla stanowiska przyznawane będzie jedynie osobie posiadającej odpowiednie świadectwo pozwalające jej zająć stanowisko hierarchicznie bezpośrednio niższego szczebla. W przypadku, gdy nie istnieje wymóg wydania świadectwa dla niższego stanowiska, zwolnienie może zostać wydane osobie, której kwalifikacje i doświadczenie są, zdaniem właściwych władz, bezsprzecznie równoważne z wymogami obowiązującymi dla stanowiska, jakie należy obsadzić, pod warunkiem, że, jeśli osoba taka jest posiadaczem odpowiedniego świadectwa, zostanie ona objęta wymogiem pomyślnego przejścia testu zatwierdzonego przez właściwe władze jako wykazujący, iż zwolnienie takie można bezpiecznie wydać. Dodatkowo właściwe władze zapewniają, aby dane stanowisko

zostało obsadzone przez posiadacza odpowiedniego świadectwa możliwie jak najszybciej.

Artykuł 16

Odpowiedzialność Państw Członkowskich w odniesieniu do szkolenia i oceny

1. Państwa Członkowskie wyznaczają władze lub organy, które:
 - przeprowadzają szkolenia, określone w art. 3,
 - organizują i/lub nadzorują egzaminy, jeżeli są one wymagane,
 - wydają świadectwa umiejętności, określone w art. 10 oraz
 - udzielają zwolnień przewidzianych w art. 15.
2. Państwa Członkowskie zapewniają, że:
 - a) wszelkie szkolenia i oceny marynarzy:
 1. posiadają strukturę zgodną ze sporządzonymi programami, w tym takimi metodami i środkami wykonania, procedurami oraz materiałami kursowymi, jakie są niezbędne do osiągnięcia wymaganego standardu kompetencji; oraz
 2. są przeprowadzane, monitorowane, oceniane oraz wspierane przez osoby wykwalifikowane zgodnie z lit. d), e), f);
 - b) osoby przeprowadzające szkolenia lub ocenę na służbie na pokładzie statku wykonują swe zadania jedynie, gdy takie szkolenia lub ocena nie mają negatywnego wpływu na normalne funkcjonowanie statku oraz są w stanie poświęcić czas i uwagę szkoleniu lub ocenie;
 - c) instruktorzy, osoby nadzorujące lub oceniające posiadają kwalifikacje odpowiednie dla konkretnych rodzajów i poziomów szkolenia lub oceny kompetencji marynarzy, albo na pokładzie albo na lądzie;
 - d) każda osoba przeprowadzająca szkolenie marynarzy na służbie, na pokładzie albo na lądzie, które w zamierzeniu ma być wykorzystane przy kwalifikowaniu do wydania świadectwa na podstawie niniejszej dyrektywy:
 1. zna program szkoleniowy oraz rozumie szczególne cele szkoleniowe dotyczące poszczególnych rodzajów przeprowadzanego szkolenia,
 2. posiada kwalifikacje niezbędne do wykonywania zadania, którego dotyczy szkolenie, oraz
 3. jeśli szkolenie przeprowadzane jest z wykorzystaniem symulatora:
 - (i) otrzymała odpowiednie wytyczne w zakresie technik instruktażu obejmującego wykorzystanie symulatorów; oraz

- (ii) zdobyła praktyczne doświadczenie operacyjne na danym rodzaju używanego symulatora;
- e) każda osoba odpowiedzialna za nadzór szkolenia marynarza na służbie, jakie w zamierzeniu ma być wykorzystane przy kwalifikowaniu do wydania świadectwa, w pełni rozumie program szkolenia oraz szczególne cele każdego typu przeprowadzanego szkolenia;
- f) każda osoba przeprowadzająca ocenę kompetencji marynarza na służbie, albo na statku albo na lądzie, jaka w zamierzeniu ma być wykorzystana w kwalifikowaniu do wydania świadectwa:
 - 1. posiada odpowiedni stopień wiedzy i zrozumienia kwalifikacji podlegającej ocenie;
 - 2. posiada odpowiednie kwalifikacje wymagane dla zadania podlegającego ocenie;
 - 3. otrzymała odpowiednie wskazania w zakresie metod i praktyki oceny;
 - 4. zdobyła praktyczne doświadczenie w dziedzinie oceny; oraz
 - 5. jeśli ocena przeprowadzana jest z wykorzystaniem symulatorów, zdobyła praktyczne doświadczenie w dziedzinie oceny na danym rodzaju używanego symulatora podlegającemu nadzorowi oraz ku zadowoleniu doświadczonej osoby oceniającej;
- g) w przypadku uznawania przez Państwo Członkowskie kursu szkoleniowego, instytucji szkoleniowej lub kwalifikacji przyznanej przez instytucję szkoleniową jako część jej wymogów dotyczących wydania świadectwa, kwalifikacje i doświadczenie instruktorów i oceniających objęte są w ramach zastosowania norm jakości art. 9. Takie kwalifikacje, doświadczenie i zastosowanie norm jakości obejmują odpowiednie szkolenie w dziedzinie technik instruktażu oraz metod i praktyki w zakresie oceny, jak również są zgodne z mającymi zastosowanie wymogami lit. d)-f).

Artykuł 17

Komunikacja pokładowa

Państwa Członkowskie zapewnią, że:

- a) bez uszczerbku dla lit. b) i d), na pokładzie statków pływających pod banderą Państwa Członkowskiego zawsze istnieją skuteczne środki ustnego porozumiewania się dotyczącego bezpieczeństwa między wszystkimi członkami załogi statku, w szczególności w odniesieniu do prawidłowego i punktualnego odbioru i zrozumienia komunikatów oraz poleceń;
- b) na pokładzie statków pasażerskich pływających pod banderą Państwa Członkowskiego oraz na pokładzie statków pasażerskich rozpoczynających i/lub kończących rejs w porcie Państwa Członkowskiego, celem zapewnienia wydajnej pracy załogi w zakresie

spraw dotyczących bezpieczeństwa, język roboczy został ustalony i zapisany w dzienniku pokładowym.

Właściwy język roboczy określa odpowiednio spółka lub kapitan.. W stosunku do każdego marynarza istnieje wymóg rozumienia i, w odpowiednim przypadku, wydawania poleceń oraz odpowiedzi w tym języku.

Jeśli język roboczy nie jest językiem urzędowym Państwa Członkowskiego, wszelkie plany i wykazy, jakie muszą być rozmieszczane, zawierają tłumaczenia na język roboczy;

- c) na pokładzie statków pasażerskich, możliwa jest szybka identyfikacja personelu wyznaczonego na rozkładach apeli do pomocy pasażerom w sytuacjach nagłych oraz że posiada on wystarczające w tym celu umiejętności komunikacyjne, uwzględniając właściwe i wystarczające połączenie którychkolwiek z następujących czynników:
- (i) języka lub języków właściwych dla głównych narodowości pasażerów przewożonych na danej trasie;
 - (ii) prawdopodobieństwa, iż umiejętność korzystania ze słownictwa w języku angielskim na poziomie podstawowym celem udzielania podstawowych poleceń może stanowić sposób porozumiewania się z potrzebującym pomocy pasażerem, niezależnie od tego, czy pasażer i członek załogi mają wspólny język, czy też nie;
 - (iii) możliwej potrzeby porozumiewania się w sytuacjach nagłych przy pomocy innych środków (np. pokazywania, sygnałów ręcznych lub zwracania uwagi na zlokalizowanie instrukcji, stanowisk apelowych, urządzeń ratowniczych lub dróg ewakuacyjnych), gdy niepraktyczne jest komunikowanie się w sposób werbalny;
 - (iv) zakresu, w jakim pełne instrukcje dotyczące bezpieczeństwa zostały wydane pasażerom w ich języku, lub językach, rodzimych;
 - (v) języków, w jakich mogą być ogłaszane komunikaty w sytuacjach nagłych lub musztry celem przekazania pasażerom kluczowych wytycznych oraz ułatwienia członkom załogi udzielania pomocy pasażerom;
- d) na pokładzie zbiornikowców przewożących ropę, chemikaliowców oraz zbiornikowców przewożących gaz płynny pływających pod banderą Państwa Członkowskiego, kapitan, oficerowie oraz szeregowi marynarze są w stanie porozumiewać się między sobą we wspólnym języku roboczym lub językach roboczych;
- e) istnieją odpowiednie środki porozumiewania się między statkiem a władzami na lądzie, albo we wspólnym dla nich języku bądź w języku tych władz;
- f) przy przeprowadzaniu kontroli państwowej w porcie na podstawie dyrektywy nr 95/21/WE, Państwa Członkowskie sprawdzają również, czy statki pływające pod banderą państwa innego niż Państwo Członkowskie spełniają wymogi niniejszego artykułu.

Uznawanie świadectw

1. Wzajemne uznawanie między Państwami Członkowskimi świadectw, określonych w art. 4, będących w posiadaniu marynarzy będących obywatelami Państw Członkowskich podlega przepisom dyrektyw 89/48/EWG oraz 92/51/EWG.
2. Wzajemne uznawanie między Państwami Członkowskimi świadectw, określonych w art. 4, będących w posiadaniu marynarzy nie będących obywatelami Państw Członkowskich również podlega przepisom dyrektyw nr 89/48/EWG oraz 92/51/EWG.
3. Marynarze nie posiadający świadectw, określonych w art. 4, mogą otrzymać zezwolenie na pełnienie służby na statkach pływających pod banderą Państwa Członkowskiego, pod warunkiem, że decyzja o uznaniu ich odpowiednich świadectw została przyjęta zgodnie z procedurą określoną poniżej:
 - a) w przypadku uznawania, w drodze zatwierdzenia, odpowiedniego świadectwa wydanego przez państwo trzecie, Państwo Członkowskie postępuje według procedur i kryteriów określonych w załączniku II;
 - b) Państwa Członkowskie informują Komisję, która powiadamia pozostałe Państwa Członkowskie, o odpowiednich świadectwach, jakie uznały lub zamierzają uznać zgodnie z kryteriami, określonymi w lit. a);
 - c) jeśli w okresie trzech miesięcy od daty poinformowania Państw Członkowskich przez Komisję zgodnie z lit. b) Państwo Członkowskie lub Komisja zgłosi zastrzeżenie w oparciu o kryteria, określone w lit. a), Komisja poddaje sprawę procedurze określonej w art. 23 ust. 2. Zainteresowane Państwo Członkowskie podejmuje wszelkie właściwe środki celem wykonania decyzji podjętych zgodnie z procedurą, określoną w art. 23 ust. 2;
 - d) jeśli odpowiednie świadectwo wydane przez państwo trzecie zostało uznane na podstawie powyższej procedury oraz, jeśli, po zakończeniu swej oceny MSC nie była w stanie stwierdzić, że dane państwo trzecie wykazało, iż w pełni i całkowicie skuteczne stały się przepisy Konwencji STCW, Komisja poddaje sprawę procedurze określonej w art. 23 ust. 2. w celu ponownej oceny uznania świadectw wydanych przez ten kraj. Zainteresowane Państwo Członkowskie podejmuje wszelkie właściwe środki celem wykonania decyzji przyjętych zgodnie z procedurą określoną w art. 23 ust. 2;
 - e) Komisja sporządza i uaktualnia wykaz odpowiednich świadectw, jakie zostały uznane zgodnie z powyższą procedurą. Wykaz ten publikowany jest w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*, w serii C.
4. Nie naruszając przepisów art. 5 ust. 6 Państwo Członkowskie może, jeśli okoliczności tego wymagają, zezwolić marynarzowi na służbę w charakterze innym niż oficera radiowego lub operatora radiowego, z wyjątkiem przepisów rozporządzeń radiowych, w okresie nie przekraczającym trzech miesięcy, na pokładzie statku pływającego pod jego banderą, gdy jest on w posiadaniu odpowiedniego i ważnego świadectwa wydanego i potwierdzonego zgodnie z wymogami przez państwo trzecie, jednak jeszcze nie potwierdzonego do uznania przez zainteresowane Państwo Członkowskie tak, by określić je jako odpowiednie na potrzeby

służby na pokładzie statku pływającego pod jego banderą. W każdej chwili na żądanie udostępnia się dowód w formie dokumentu potwierdzający złożenie wniosku o zatwierdzenie u właściwych władz.

Artykuł 19

Kontrola w państwie portu

1. Niezależnie od tego, pod jaką banderą pływa, każdy statek, z wyjątkiem rodzajów statków wyłączonych na podstawie art. 2, w czasie pobytu w portach Państw Członkowskich, podlega kontroli w państwie portu przeprowadzanej przez oficerów odpowiednio upoważnionych tego Państwa Członkowskiego celem sprawdzenia, czy wszyscy marynarze służący na pokładzie objęci wymogiem posiadania świadectwa na mocy Konwencji STCW posiadają je lub są w posiadaniu odpowiednich zwolnień.

2. Przeprowadzając kontrolę w państwie portu na podstawie niniejszej dyrektywy Państwa Członkowskie zapewniają, aby stosowano wszystkie odpowiednie przepisy i procedury ustanowione w dyrektywie nr 95/21/WE.

Artykuł 20

Procedury kontroli w państwie portu

1. Bez uszczerbku dla dyrektywy nr 95/21/WE, kontrola w państwie portu zgodnie z art. 19 ogranicza się do:

- weryfikacji potwierdzającej, iż każdy marynarz służący na pokładzie, który musi być posiadaczem świadectwa zgodnie z Konwencją STCW, jest w posiadaniu odpowiedniego świadectwa lub ważnego zwolnienia lub też przedstawi dokument dowodzący, iż wniosek o zatwierdzenie zatwierdzający uznanie został złożony u władz w państwie, pod którego banderą służy,
- weryfikacja potwierdzająca, iż liczba i świadectwa marynarzy służących na pokładzie są zgodne z wymogami władz państwa, pod którego banderą służą, w zakresie obsadzania załogą.

2. Zdolność marynarzy danego statku do utrzymania norm obowiązujących w zakresie pełnienia wachty zgodnie z wymogami Konwencji STCW jest oceniana zgodnie z częścią A Kodu STCW, jeśli istnieją bezsprzeczne powody, by sądzić, iż normy te nie są utrzymywane z powodu wystąpienia któregośkolwiek z poniższych przypadków:

- statek uczestniczył w kolizji, osiadł na mieliźnie lub został wyrzucony na brzeg,
- z pływającego, zakotwiczonego lub zacumowanego dokonano zrzutu substancji nielegalnych na podstawie jakiegokolwiek konwencji międzynarodowej,
- statek był prowadzony w sposób błędny lub niebezpieczny, przez co nie przestrzegano środków rejsowych przyjętych przez IMO lub bezpiecznych praktyk i procedur w zakresie nawigacji,

- statek jest pod jakimkolwiek innym względem prowadzony w sposób stanowiący zagrożenie dla osób, mienia lub środowiska naturalnego,
- świadectwo zostało uzyskane na zasadzie oszustwa lub posiadaczem świadectwa nie jest osoba, której pierwotnie je wystawiono,
- statek pływa pod banderą państwa, które nie ratyfikowało Konwencji STCW lub na jego pokładzie znajduje się kapitan, oficer lub szeregowy marynarz posiadający świadectwo wydane przez państwo trzecie, które nie ratyfikowało Konwencji STCW.

3. Nie naruszając weryfikacji świadectwa na podstawie oceny na mocy ust. 2 można wymagać od marynarzy wykazania się odpowiednimi kwalifikacjami w miejscu odbywania służby. Wskazanie takie może obejmować sprawdzenie, czy spełnione zostały wymagania operacyjne w odniesieniu do standardów pełnienia wachty oraz, czy na poziomie kwalifikacji marynarza ma miejsce właściwa reakcja na sytuacje zagrożenia.

Artykuł 21

Zatrzymanie

Bez uszczerbku dla dyrektywy 95/21/WE następujące braki, w zakresie, w jakim oficer przeprowadzający kontrolę w państwie portu stwierdził, iż stanowią one zagrożenie dla osób, mienia lub środowiska naturalnego, stanowią jedyne powody na podstawie niniejszej dyrektywy, z jakich Państwo Członkowskie może zatrzymać statek:

- a) brak świadectw u marynarzy, nieposiadanie odpowiednich świadectw, nieposiadanie ważnych zwolnień lub niemożność przedstawienia dowodu w postaci dokumentu zaświadczonego, iż wniosek o zatwierdzenie zatwierdzające uznanie został złożony u władz państwa, pod którego banderą służą,
- b) niestosowanie się do odpowiednich wymogów państwa, pod którego banderą służą, dotyczących bezpiecznego obsadzenia załogi,
- c) niezgodność ustaleń w zakresie nawigacji lub wachty technicznej z wymogami określonymi dla statku przez państwo, pod którego banderą pływa,
- d) nieobecność w czasie wachty osoby posiadającej kwalifikacje konieczne do obsługi sprzętu niezbędnego dla bezpiecznej nawigacji, komunikacji radiowej w zakresie bezpieczeństwa lub zapobiegania zanieczyszczeniu morza,
- e) niemożność okazania dowodu biegłości zawodowej w zakresie obowiązków przydzielonych marynarzom w odniesieniu do bezpieczeństwa statku oraz zapobiegania zanieczyszczeniu,
- f) niemożność wstawienia na pierwszą wachtę na początku rejsu oraz kolejne wachty zwalnijące osób odpowiednio wypoczętych lub pod jakimkolwiek innym względem zdolnych do wypełniania swych obowiązków.

Artykuł 22

Zmiana

1. Niniejsza dyrektywa może zostać zmieniona zgodnie z procedurą, określoną w art. 23 ust. 2, celem zastosowania, do celów niniejszej dyrektywy, kolejnych zmian w kodeksach międzynarodowych, określonych w art. 1 ust. 16-18, oraz art. 1 ust. 23 i 24, które weszły w życie.
2. Rada podejmuje decyzję, zgodnie z warunkami określonymi Traktatem, w sprawie wszelkich zmian w załączniku II, stanowiąc na wniosek, który ma zostać przedłożony przez Komisję w okresie pięciu lat od dnia 25 maja 2003 r. w świetle doświadczenia zdobytego w stosowaniu niniejszej dyrektywy.
3. Po przyjęciu nowych instrumentów lub protokołów do Konwencji STCW Rada na wniosek Komisji, decyduje, uwzględniając procedury parlamentarne Państw Członkowskich oraz odpowiednie procedury w ramach IMO, w sprawie szczegółowych ustaleń dotyczących ratyfikacji takich nowych instrumentów lub protokołów, przy jednoczesnym zapewnieniu, iż są one stosowane w Państwach Członkowskich jednolicie i jednocześnie.

Artykuł 23

Procedura Komitetu

1. Komisja wspierana jest przez Komitet.
2. W przypadku, gdy dokonywane jest odniesienie do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji nr 1999/468/WE, zgodnie z jej art. 8.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji nr 1999/468/WE wynosi osiem tygodni.

3. Komitet przyjmuje własny regulamin.

Artykuł 24

Przepisy przejściowe

1. Do dnia 1 lutego 2002 r. Państwa Członkowskie mogą w dalszym ciągu wydawać, uznawać i zatwierdzać świadectwa zgodnie z przepisami stosowanymi przed dniem 1 lutego 1997 r. w odniesieniu do tych marynarzy, którzy rozpoczęli zatwierdzoną służbę na pełnym morzu, dopuszczone programy edukacji i kształcenia lub zatwierdzone kursy szkoleniowe przed dniem 1 sierpnia 1998 r.
2. Do dnia 1 lutego 2002 r. Państwa Członkowskie mogą w dalszym ciągu odnawiać i ponownie zatwierdzać świadectwa i zatwierdzenia zgodnie z przepisami obowiązującymi przed dniem 1 lutego 1997 r.
3. W przypadku, gdy Państwo Członkowskie, na mocy art. 11, ponownie wydaje lub przedłuży ważność świadectw, które pierwotnie wydało na podstawie przepisów obowiązujących przed dniem 1 lutego 1997 r., dane Państwo Członkowskie może, według własnego uznania, w sposób następujący zastąpić ograniczenia dotyczące pojemności

umieszczone w pierwotnych świadectwach:

1. wyrazy „zarejestrowane 200 ton brutto” mogą zostać zastąpione wyrazami „500 ton brutto”;
2. wyrazy „zarejestrowane 1600 ton brutto” mogą zostać zastąpione wyrazami „3000 ton brutto”;

Artykuł 25

Kary

Państwa Członkowskie ustanawiają systemy kar za naruszanie przepisów krajowych przyjętych na mocy z art. 1, 3, 5, 7,8,9,10,11,12,13, 14, 16, 17, art. 18 ust. 3 i 4, art. 19, 20, 21 i 24 oraz załączników I i II oraz podejmują wszelkie niezbędne środki celem zapewnienia ich wykonania. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i zniechęcające.

Artykuł 26

Komunikat

Państwa Członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji teksty wszystkich przepisów, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą. Komisja informuje o tym pozostałe Państwa Członkowskie.

Artykuł 27

Uchylenie

1. Dyrektywa nr 94/58/WE, zmieniona dyrektywą, określoną w załączniku III część A, traci moc, bez uszczerbku dla zobowiązań Państw Członkowskich dotyczących ograniczeń czasowych w zakresie transpozycji określonej w załączniku III część B.

2. Odniesienia do uchylonej dyrektywy traktuje się jako odniesienia do niniejszej dyrektywy i rozumie się je zgodnie z tabelą korelacji zamieszczoną w załączniku IV.

Artykuł 28

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 29

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 4 kwietnia 2001 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

N. FONTAINE

Przewodniczący

W imieniu Rady

B. ROSENGREN

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

WYMOGI SZKOLENIOWE KONWENCJI STCW, OKREŚLONE W ART. 3

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

1. Prawidła określone w niniejszym Załączniku są uzupełnione o obowiązkowe przepisy zawarte w części A Kodu STCW, z wyjątkiem prawidła VIII/2 w rozdziale VIII.

Wszelkie odniesienia do wymogów zawartych w prawidła stanowią również odniesienie do odpowiedniej sekcji części A K Kodu STCW.

2. Część A Kodu STCW zawiera standardy kompetencji, wymagane od kandydatów wnioskujących o wydanie i ponowne zatwierdzenie świadectw uprawnień na podstawie przepisów Konwencji STCW. Celem wyjaśnienia powiązania między zapisami rozdziału VII dotyczącymi świadectw alternatywnych oraz zapisów rozdziałów I, II i IV, umiejętności ustalone w ramach standardów kompetencji, są odpowiednio pogrupowane, na podstawie siedmiu następujących funkcji:

1. Nawigacja
2. Przeładunek i sztauowanie
3. Kontrola funkcjonowania statku i opieki nad osobami znajdującymi się na pokładzie
4. Technika okrętowa
5. Elektryka, elektronika i technika regulacji
6. Konserwacja i naprawa
7. Radiokomunikacja

na następujących poziomach odpowiedzialności:

1. Poziom zarządzania
2. Poziom operacyjny
3. Poziom wsparcia.

Funkcje i poziomy odpowiedzialności określają podtytuły w tabelach standardów kompetencji określonych w rozdziałach II-IV części A Kodu STCW.

ROZDZIAŁ II

KAPITAN I SEKCJA POKŁADOWA

Prawidło II/1

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wydawania świadectw dla oficerów odpowiedzialnych za wachtę nawigacyjną na statkach o pojemności 500 ton brutto i powyżej

1. Każdy oficer odpowiedzialny za wachtę nawigacyjną służący na statku pełnomorskim o pojemności 500 ton brutto i powyżej musi posiadać odpowiednie świadectwo.
2. Każdy kandydat wnioskujący o wydanie świadectwa spełnia następujące warunki:
 - 2.1. mieć ukończone nie mniej niż 18 lat
 - 2.2. zatwierdzenie służby na pełnym morzu nie krótszej niż jeden rok w ramach zatwierdzonego programu szkoleniowego obejmującego szkolenie pokładowe spełniające wymogi określone w sekcji A-II/1 Kodu STCW oraz istnienie zapisu dokumentującego ten fakt w zatwierdzonym rejestrze szkoleniowym lub też ukończenie służby na pełnym morzu nie krótszej niż trzy lata
 - 2.3. pełnienie, w czasie wymaganej służby na pełnym morzu, obowiązków w zakresie wachty pomostowej pod nadzorem kapitana lub wykwalifikowanego oficera przez okres co najmniej sześciu miesięcy
 - 2.4. spełnienie mających zastosowanie wymogów rozdziału IV, stosownie do przypadku, dotyczących wykonywania zaplanowanych obowiązków w zakresie służby radiowej zgodnie z rozporządzeniami radiowymi
 - 2.5. ukończenie zatwierdzonej edukacji i kształcenia oraz spełnianie wymogów standardów kompetencji określonych w sekcji A-II/1 Kodu STCW.

Prawidło II/2

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wydawania świadectw dla kapitanów i starszych oficerów okrętowych na statkach o pojemności 500 ton brutto i powyżej

Kapitan i starszy oficer na statkach o pojemności 3 000 ton brutto i powyżej

1. Każdy kapitan i starszy oficer na statkach pełnomorskich o pojemności 3 000 ton brutto posiada odpowiednie świadectwo.
2. Każdy kandydat wnioskujący o wydanie świadectwa:
 - 2.1. spełnia wymogi dotyczące wydawania świadectwa dla oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną na statkach o pojemności 500 ton brutto i powyżej oraz ukończył zatwierdzoną służbę na pełnym morzu w tym charakterze:
 - 2.1.1. do wydania świadectwa dla starszego oficera, co najmniej dwunastomiesięcznej

oraz

- 2.1.2. do wydania świadectwa dla kapitana, co najmniej 36 miesięcy; okres ten może zostać jednak skrócony do nie mniej niż 24 miesięcy, jeśli co najmniej 12 miesięcy tej służby na pełnym morzu pełnił w charakterze starszego oficera;
- 2.2. ukończył zatwierdzoną edukację i kształcenie oraz spełnia wymogi standardów kompetencji określonych w sekcji A-II/2 Kodu STCW dotyczące kapitanów i starszych oficerów na statkach o pojemności 500 ton brutto i powyżej.

Kapitan i starszy oficer na statkach o pojemności między 500 a 3 000 ton brutto

3. Każdy kapitan i starszy oficer na statkach o pojemności między 500 a 3 000 ton brutto musi posiadać odpowiednie świadectwo.
4. Każdy kandydat wnioskujący o wydanie świadectwa:
 - 4.1. do wydania świadectwa dla starszego oficera, spełnienie wymogów stawianych oficerom odpowiedzialnym za wachtę nawigacyjną na statkach o pojemności 500 ton brutto i powyżej
 - 4.2. do wydania świadectwa dla kapitana, spełnienie wymogów stawianych starszym oficerom odpowiedzialnym za wachtę nawigacyjną na statkach o pojemności 500 ton brutto i powyżej oraz ukończenie w tym charakterze zatwierdzonej służby na pełnym morzu trwającej co najmniej 36 miesięcy; okres ten może zostać jednak skrócony do nie mniej niż 24 miesięcy, jeśli co najmniej 12 miesięcy tej służby na pełnym morzu pełnił w charakterze starszego oficera;
 - 4.3. ukończenie zatwierdzonego szkolenia oraz spełnianie wymogów standardów kompetencji określonych w sekcji A-II/2 Kodu STCW dotyczących kapitanów i starszych oficerów na statkach o pojemności między 500 a 3 000 ton brutto.

Prawidło II/3

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wydawania świadectw dla oficerów odpowiedzialnych za wachtę nawigacyjną i kapitanów na statkach o pojemności poniżej 500 ton brutto

Statki nie uczestniczące w rejsach przybrzeżnych

1. Każdy oficer odpowiedzialny za wachtę nawigacyjną służący na statku pełnomorskim o pojemności poniżej 500 ton brutto nie uczestniczącym w rejsach przybrzeżnych posiada odpowiednie świadectwo obowiązujące dla statków o pojemności 500 ton brutto i więcej.
2. Każdy kapitan służący na statku pełnomorskim o pojemności poniżej 500 ton brutto nie uczestniczącym w rejsach przybrzeżnych posiada odpowiednie świadectwo obowiązujące dla służby w charakterze kapitana na statkach o pojemności między 500 a 3 000 ton brutto.

Statki uczestniczące w rejsach przybrzeżnych

Oficer odpowiedzialny za wachtę nawigacyjną

3. Każdy oficer odpowiedzialny za wachtę nawigacyjną służący na statku pełnomorskim o pojemności poniżej 500 ton brutto uczestniczącym w rejsach przybrzeżnych posiada odpowiednie świadectwo.
4. Każdy kandydat wnoszący o wydanie świadectwa dla oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną służącego na statku pełnomorskim o pojemności poniżej 500 ton brutto uczestniczącym w rejsach przybrzeżnych spełnia następujące warunki:
 - 4.1. ma ukończone nie mniej niż 18 lat;
 - 4.2. ukończył:
 - 4.2.1. specjalne szkolenie, w tym odpowiedniego okresu odpowiedniej służby na pełnym morzu zgodnie z wymogami określonymi przez administrację lub
 - 4.2.2. zatwierdzoną służbę na pełnym morzu w sekcji pokładowej trwającej nie krócej niż trzy lata;
 - 4.3. spełnia mające zastosowanie wymogi rozdziału IV, stosownie do przypadku, dotyczące wykonywania zaplanowanych obowiązków radiowych zgodnie z rozporządzeniami radiowymi;
 - 4.4. ukończył zatwierdzoną edukację i kształcenie oraz spełnia standardy kompetencji określone w sekcji A-II/3 Kodu STCW dotyczące oficerów odpowiedzialnych za wachtę nawigacyjną na statkach o pojemności poniżej 500 ton brutto uczestniczących w rejsach przybrzeżnych.

Kapitan

5. Każdy kapitan służący na statku pełnomorskim o pojemności poniżej 500 ton brutto uczestniczącym w rejsach przybrzeżnych posiada odpowiednie świadectwo.
6. Każdy kandydat wnoszący o wydanie świadectwa dla kapitana służącego na statku pełnomorskim o pojemności poniżej 500 ton brutto uczestniczącym w rejsach przybrzeżnych spełnia następujące warunki:
 - 6.1. ma ukończone nie mniej 20 lat;
 - 6.2. ukończył zatwierdzoną służbę na pełnym morzu trwającą co najmniej 12 miesięcy w charakterze oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną;
 - 6.3. ukończył zatwierdzoną edukację i kształcenie oraz spełnia standardy kompetencji określone w sekcji A-II/3 Kodu STCW dotyczące kapitanów na statkach o pojemności poniżej 500 ton brutto uczestniczących w rejsach przybrzeżnych.

7. Wyłączenia

Jeśli administracja uzna, iż rozmiar statku oraz warunki odbywania na nim rejsów powodują, że spełnienie wymogów niniejszego prawidła w całości oraz sekcji A-II/3 Kodu STCW jest nieuzasadnione lub niewykonalne, może w tym zakresie wyłączyć kapitana oraz oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną na takim statku lub klasie statków z obowiązku spełniania niektórych wymogów, uwzględniając bezpieczeństwo wszystkich statków, jakie mogą pływać na tych samych wodach.

Prawidło II/4

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wydawania świadectw dla szeregowych marynarzy pełniących wachtę nawigacyjną

1. Każdy marynarz szeregowy pełniący wachtę nawigacyjną na statkach pełnomorskich o pojemności 500 ton brutto i więcej, poza marynarzami szeregowymi odbywającymi szkolenie oraz marynarzy szeregowych, których obowiązki w trakcie pełnienia wachty nie wymagają kwalifikacji, posiadają odpowiednie świadectwo zezwalające im na wykonywanie tych obowiązków.
2. Każdy kandydat wnioskujący o wydanie świadectwa spełnia następujące warunki:
 - 2.1. ma ukończone nie mniej niż 16 lat;
 - 2.2. ukończył:
 - 2.2.1. zatwierdzoną służbę na pełnym morzu obejmującej co najmniej sześciomiesięczne szkolenie i doświadczenie lub
 - 2.2.2. specjalne szkolenie, bądź to przed wyjściem w morze bądź to na pokładzie statku, w tym zatwierdzony okres służby na pełnym morzu trwający nie mniej niż dwa miesiące;
 - 2.3. spełnia wymogi określone w sekcji A-II/4 Kodu STCW.
3. Służba na pełnym morzu, szkolenie i doświadczenie wymagane w akapitach 2.2.1 i 2.2.2 związane są z funkcjami w zakresie pełnienia wachty nawigacyjnej i obejmują wykonywanie obowiązków pod bezpośrednim nadzorem kapitana, oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną lub odpowiednio wykwalifikowanego marynarza szeregowego.
4. Państwo Członkowskie może uznać, że marynarze spełnili wymogi niniejszego prawidła, jeśli odbyli służbę w odpowiednim charakterze w sekcji pokładowej trwającą co najmniej jeden rok w ciągu ostatnich pięciu lat poprzedzających wejście w życie Konwencji STCW w danym Państwie Członkowskim.

ROZDZIAŁ III

SEKCJA SILNIKOWA

Prawidło III/1

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wydawania świadectw dla oficerów odpowiedzialnych za wachtę techniczną w maszynowni z załogą lub wyznaczonych mechaników na służbie w czasowo bezzałogowej maszynowni

1. Każdy oficer odpowiedzialny za wachtę techniczną w maszynowni z załogą lub wyznaczony mechanik na służbie w czasowo bezzałogowej maszynowni na statku pełnomorskim z głównymi urządzeniami napędzającymi o sile napędowej wynoszącej 750 kW i powyżej posiada odpowiednie świadectwo.
2. Każdy kandydat wnoszący o wydanie świadectwa spełnia następujące warunki:
 - 2.1. ma ukończone nie mniej 18 rok życia;
 - 2.2. ukończył co najmniej sześciomiesięczną służbę na pełnym morzu w sekcji silnikowej zgodnie z przepisami sekcji A-III/1 Kodu STCW;
 - 2.3. ukończył zatwierdzoną edukację i kształcenie trwające co najmniej 30 miesięcy i obejmujące szkolenie pokładowe udokumentowane w zatwierdzonym rejestrze szkoleniowym oraz spełnienie standardów kompetencji określonych w sekcji A-III/1 Kodu STCW.

Prawidło III/2

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wydawania świadectw dla starszych mechaników i drugich mechaników na statkach z głównymi urządzeniami napędzającymi o sile napędowej wynoszącej 3 000 kW i powyżej

1. Każdy starszy mechanik i drugi mechanik na statkach pełnomorskich z głównymi urządzeniami napędzającymi o sile napędowej wynoszącej 3 000 kW i powyżej musi posiadać odpowiednie świadectwo.
2. Każdy kandydat wnoszący o wydanie świadectwa spełnia następujące warunki:
 - 2.1. spełnia wymogi dotyczące oficerów odpowiedzialnych za wachtę techniczną oraz:
 - 2.1.1. do uzyskania świadectwa dla drugiego mechanika, co najmniej dwunastomiesięczne zatwierdzone doświadczenie w służbie na statku pełnomorskim w charakterze pomocniczego mechanika lub mechanika oraz
 - 2.1.2. do uzyskania świadectwa dla starszego mechanika, co najmniej trzydziestosześcioletnia zatwierdzona służba na statku pełnomorskim, z czego co najmniej 12 miesięcy służby pełnił w charakterze mechanika w odpowiedzialnej funkcji posiadając niezbędne kwalifikacje konieczne do pełnienia służby w charakterze drugiego mechanika;
 - 2.2. ukończenie zatwierdzonej edukacji i kształcenia oraz spełnienie standardów

kompetencji określonych w sekcji A-III/2 Kodu STCW.

Prawidło III/3

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wydawania świadectw dla starszych mechaników i drugich mechaników na statkach z głównymi urządzeniami napędzającymi o sile napędowej wynoszącej między 750 kW a 3 000 kW

1. Każdy starszy mechanik oraz drugi mechanik na statkach pełnomorskich z głównymi urządzeniami napędzającymi o sile napędowej wynoszącej między 750 kW a 3 000 kW posiada odpowiednie świadectwo.
2. Każdy kandydat wnioskujący o wydanie świadectwa spełnia następujące warunki:
 - 2.1. spełnia wymogi dotyczące udzielenia świadectw dla oficerów odpowiedzialnych za wachtę techniczną oraz:
 - 2.1.1. do uzyskania świadectwa dla drugiego mechanika, co najmniej dwunastomiesięczne zatwierdzone doświadczenia w służbie na statku pełnomorskim w charakterze pomocniczego mechanika lub mechanika oraz
 - 2.1.2. do uzyskania świadectwa dla starszego mechanika, co najmniej dwudziestoczeromiesięczna zatwierdzona służba na statku pełnomorskim, z czego co najmniej 12 miesięcy służby pełnił posiadając kwalifikacje konieczne do pełnienia służby w charakterze drugiego mechanika;
 - 2.2. ukończenie zatwierdzonej edukacji i kształcenia oraz spełnienie standardów kompetencji określonych w sekcji A-III/3 Kodu STCW.
3. Każdy mechanik posiadający kwalifikacje konieczne do pełnienia służby w charakterze drugiego mechanika na statkach z głównymi urządzeniami napędzającymi o sile napędowej wynoszącej 3 000 kW i powyżej może pełnić funkcję starszego mechanika na statkach z głównymi urządzeniami napędzającymi o sile napędowej wynoszącej poniżej 3 000 kW, pod warunkiem, że pełnił co najmniej dwunastomiesięczną zatwierdzoną służbę na pełnym morzu w charakterze mechanika w odpowiedzialnej funkcji a świadectwo jest w ten sposób zatwierdzone.

Prawidło III/4

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wydawania świadectw dla szeregowych marynarzy pełniących wachtę w maszynowni z załogą lub wyznaczonych do pełnienia służby w czasowo bezzałogowej maszynowni

1. Każdy marynarz szeregowy pełniący wachtę w maszynowni z załogą lub wyznaczonych do pełnienia służby w czasowo bezzałogowej maszynowni na statkach pełnomorskich z głównymi urządzeniami napędzającymi o sile napędowej wynoszącej 750 kW i powyżej, poza marynarzami szeregowymi odbywającymi szkolenie oraz marynarzami, których obowiązki wachtowe nie wymagają kwalifikacji, musi posiadać odpowiednie świadectwo zezwalające im

na wykonywanie tych obowiązków.

2. Każdy kandydat wnoszący o wydanie świadectwa spełnia następujące warunki:
 - 2.1. ma ukończone nie mniej niż 16 lat;
 - 2.2. ukończył:
 - 2.2.1. zatwierdzoną służbę na pełnym morzu obejmującą co najmniej sześciomiesięczne szkolenie i doświadczenie lub
 - 2.2.2. specjalne szkolenie, bądź to przed wyjściem w morze bądź to na pokładzie statku, w tym zatwierdzony okres służby na pełnym morzu trwający co najmniej dwa miesiące;
 - 2.3. spełnia wymogi określone w sekcji A-II/4 Kodu STCW.
3. Służba na pełnym morzu, szkolenie i doświadczenie wymagane w akapitach 2.2.1 i 2.2.2 związane jest z funkcjami w zakresie pełnienia wachty w maszynowni i obejmuje wykonywanie obowiązków pod bezpośrednim nadzorem wykwalifikowanego mechanika lub wykwalifikowanego marynarza szeregowego.
4. Państwo Członkowskie może uznać, że marynarze spełnili wymogi niniejszego prawidła, jeśli odbyli służbę w odpowiednim charakterze w sekcji silnikowej trwającą co najmniej jeden rok w ciągu ostatnich pięciu lat poprzedzających wejście w życie Konwencji STCW dla danego Państwa Członkowskiego.

ROZDZIAŁ IV

PERSONEL RADIOKOMUNIKACYJNY I RADIOWY

Uwaga wyjaśniająca

Obowiązkowe przepisy dotyczące wachty radiowej określone są w rozporządzeniach radiowych oraz Konwencji SOLAS, z późniejszymi zmianami. Przepisy dotyczące konserwacji i napraw urządzeń radiowych określone są w Konwencji SOLAS, z późniejszymi zmianami, oraz wytycznych przyjętych przez Międzynarodową Organizację Morską.

Prawidło IV/1

Zastosowanie

1. Z wyjątkiem ust. 3, przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do personelu radiowego na statkach pływających w ramach Światowego Morskiego Systemu Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS) zgodnie z wymogami określonymi w konwencji SOLAS, z późniejszymi zmianami.
2. Do dnia 1 lutego 1999 r. personel radiowy na statkach spełniających wymogi określone w Konwencji SOLAS, obowiązującej bezpośrednio przed dniem 1 lutego 1992 r. spełnia wymogi określone w Konwencji STCW, obowiązującej

przed dniem 1 grudnia 1992 r.

3. Od personelu radiowego na statkach, w stosunku do których nie istnieje obowiązek spełnienia przepisów dotyczących GMDSS znajdujących się w rozdziale IV Konwencji SOLAS nie wymaga się spełnienia przepisów niniejszego rozdziału. Mimo powyższego, personel radiowy na tych statkach musi spełniać wymogi określone w rozporządzeniach radiowych. Administracja zapewnia, iż w stosunku do takiego personelu radiowego wydaje się lub uznaje odpowiednie świadectwa zgodnie z rozporządzeniami radiowymi.

Prawidło IV/2

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wydawania świadectw dla personelu radiowego GMDSS

1. Każda osoba odpowiedzialna za wykonywanie obowiązków radiowych na statku, w stosunku do którego istnieje wymóg uczestnictwa w GMDSS musi posiadać odpowiednie świadectwo dotyczące GMDSS, wydane lub uznane przez administrację zgodnie z przepisami rozporządzeń radiowych.
2. Dodatkowo, każda osoba wnioskująca o wydanie świadectwa zgodnie z niniejszym prawidłem dotyczące służby na statku, który musi, na mocy Konwencji SOLAS, z późniejszymi zmianami, być wyposażony w instalację radiową, spełnia następujące warunki:
 - 2.1. ma ukończone nie mniej niż 18 lat oraz
 - 2.2. ukończyła zatwierdzoną edukację i kształcenia oraz spełnia standardów kompetencji określonych w sekcji A-IV/2 Kodu STCW.

ROZDZIAŁ V

SPECJALNE WYMOGI SZKOLENIOWE DLA PERSONELU NA NIEKTÓRYCH RODZAJACH STATKÓW

Prawidło V/1

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wyszkolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów i szeregowych marynarzy na zbiornikowcach

1. Oficerowie i szeregowi marynarze, którym przydzielono konkretne obowiązki i zadania związane z ładunkiem i sprzętem przeładunkowym na zbiornikowcach oprócz szkolenia wymaganego na mocy prawidła VI/1 ukończyli na lądzie zatwierdzony kurs w zakresie pożarnictwa oraz ukończyli:
 - 1.1. co najmniej trzymiesięczną zatwierdzoną służbę na pełnym morzu na zbiornikowcach celem zdobycia odpowiedniej znajomości bezpiecznych praktyk operacyjnych; lub
 - 1.2. zatwierdzony kurs skoncentrowany na zaznajomieniu się z zbiornikowcami

obejmujący co najmniej program nauczania podany w sekcji A-V/1 Kodu STCW.

Administracja może jednak przyjąć krótszy okres służby poddanej nadzorowi niż ten przewidziany w akapicie 1.1, pod warunkiem, że:

- 1.3. tak przyjęty okres nie jest krótszy niż jeden miesiąc;
 - 1.4. zbiornikowiec ma pojemność wynoszącą poniżej 3 000 ton brutto;
 - 1.5. czas trwania każdego rejsu, w którym uczestniczy zbiornikowiec w tym okresie nie przekracza 72 godzin;
 - 1.6. cechy operacyjne zbiornikowca oraz liczba rejsów oraz operacji ładowania i wyładowywania dokonanych w tym okresie pozwalają na zdobycie tego samego poziomu wiedzy i doświadczenia.
2. Kapitanowie, starsi mechanicy, starsi oficerowie, drudzy mechanicy oraz wszelkie osoby bezpośrednio odpowiedzialne za ładowanie i wyładowywanie oraz tranzyt lub przeładunek ładunku, oprócz spełniania wymogów określonych w akapicie 1.1 lub 1.2:
 - 2.1. posiadają doświadczenie odpowiednie dla ich obowiązków na tym rodzaju zbiornikowca, na którym odbywają służbę; oraz
 - 2.2. ukończyli zatwierdzony specjalistyczny program szkoleniowy, obejmujący co najmniej te przedmioty określone w sekcji A-V/1 Kodu STCW, które są odpowiednie dla ich obowiązków na zbiornikowcu przewożącym ropę, chemikaliowcu lub zbiornikowcu przewożącym gaz płynny, na którym odbywają służbę.
 3. W okresie dwóch lat od wejścia w życie Konwencji STCW dla tego Państwa Członkowskiego, można uznać, iż marynarze spełnili wymogi określone w akapicie 2.2, jeśli odbyli oni służbę w odpowiednim charakterze na pokładzie danego zbiornikowca w okresie co najmniej jednego roku w okresie poprzedzających pięciu lat.
 4. Administracje zapewniają, że odpowiednie świadectwo jest wydawane kapitanom i oficerom posiadającym kwalifikacje zgodnie z ust. 1 lub 2, odpowiednio, lub, aby odpowiednio zatwierdzone zostało istniejące świadectwo. Każdy marynarz szeregowy posiadający takie kwalifikacje otrzymuje odpowiednie świadectwo.

Pravidło V/2

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wykszolenia i kwalifikacji kapitanów, oficerów, szeregowych marynarzy oraz innego personelu na statkach pasażerskich ro-ro

1. Niniejsze *pravidło* stosuje się do kapitanów, oficerów, marynarzy szeregowych oraz innego personelu służącego na pokładzie statków pasażerskich ro-ro uczestniczących w rejsach międzynarodowych. Administracje określają odpowiedzialność stosowania tych wymogów względem personelu służącego na

statkach pasażerskich ro-ro uczestniczących w rejsach krajowych.

2. Przed przyznaniem im obowiązków pokładowych na pokładzie statków pasażerskich ro-ro, marynarze ukończyli szkolenie wymagane ust. 4-8 poniżej zgodnie z ich charakterem, obowiązkami i zadaniami.
3. Marynarze, w stosunku, do których istnieje wymóg szkolenia zgodnie z ust. 4, 7 i 8 w odstępach czasu nie przekraczających pięciu lat podejmują odpowiednie szkolenie odświeżające.
4. Kapitanowie, oficerowie oraz inny personel wyznaczony na wykazach apelowych do pomocy pasażerom w sytuacjach nagłych na pokładzie statków pasażerskich ro-ro ukończyli szkolenie w zakresie kierowania tłumem, zgodnie z wyszczególnieniem w sekcji A-V/2, ust. 1, Kodu STCW.
5. Kapitanowie, oficerowie oraz inny personel wyznaczony do wykonania konkretnych obowiązków i zadań na pokładzie statków pasażerskich ro-ro ukończyli szkolenie w zakresie zaznajomienia się ze statkiem określone w sekcji A-V/2, ust. 2 Kodu STCW.
6. Personel bezpośrednio obsługujący pasażerów w części pasażerskiej statku na pokładzie statków pasażerskich ro-ro ukończył szkolenie w zakresie bezpieczeństwa określone w sekcji A-V/2, ust. 3, Kodu STCW.
7. Kapitanowie, starsi oficerowie, starsi mechanicy, drudzy mechanicy oraz wszelkie osoby, którym wyznaczono zadanie bezpośredniej odpowiedzialności za zaokrętowanie i sprowadzenie na ląd pasażerów, ładowanie lub rozładowywanie, zabezpieczanie ładunku oraz zamknięcie otworów ładunkowych w kadłubie statków pasażerskich ro-ro ukończyli zatwierdzone szkolenie w zakresie bezpieczeństwa pasażerów, ładunku oraz integralności kadłuba określone w sekcji A-V/2, ust. 4, Kodu STCW.
8. Kapitanowie, starsi oficerowie, starsi mechanicy, drudzy mechanicy oraz wszelkie osoby odpowiedzialne za bezpieczeństwo pasażerów w sytuacjach nagłych na pokładzie statków pasażerskich ro-ro ukończyli zatwierdzone szkolenie w zakresie zarządzania kryzysem i zachowania ludzkiego określone w sekcji A-V/2, ust. 5, Kodu STCW.
9. Administracje zapewniają, że każdej osobie, która została uznana za posiadającą odpowiednie kwalifikacje na podstawie przepisów niniejszego prawidła został wydany dowód ukończenia szkolenia w formie dokumentu.

ROZDZIAŁ VI

FUNKCJE DOTYCZĄCE NAGŁYCH WYPADKÓW, BEZPIECZEŃSTWA PRACY, OPIEKI MEDYCZNEJ I RATOWNICTWA

Prawidło VI/1

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące zaznajomienia się, podstawowego

wyszkolenia w zakresie bezpieczeństwa i instrukcji dla wszystkich marynarzy

Marynarze zaznajamiają się oraz otrzymują podstawowe szkolenie lub instrukcje w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z sekcją A-V1/1 Kodu STCW oraz spełniają odpowiedni standard kompetencji w niej określony.

Prawidło VI/2

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wydawania świadectw biegłości w sztuce ratownictwa, łodziach ratunkowych oraz szybkich łodziach ratunkowych

1. Każdy kandydat wnoszący o wydanie świadectwa biegłości w sztuce ratownictwa, łodziach ratunkowych innych niż szybkie łodzie ratunkowe spełnia następujące warunki:
 - 1.1. ma ukończone nie mniej niż 18 lat;
 - 1.2. ukończył co najmniej dwunastomiesięczną zatwierdzoną służbę na pełnym morzu lub uczestnictwo w zatwierdzonym kursie szkoleniowym oraz zatwierdzoną co najmniej sześciomiesięczną służbę na pełnym morzu;
 - 1.3. spełnia standardów kompetencji wymaganych do wydania świadectwa biegłości w sztuce ratownictwa i łodziach ratunkowych określonych w sekcji A-V1/2, ust. 1-4, Kodu STCW.
2. Każdy kandydat wnoszący o wydanie świadectwa biegłości w zakresie szybkich łodzi ratunkowych spełnia następujące warunki:
 - 2.1. jest posiadaczem świadectwa biegłości w sztuce ratownictwa, łodziach ratunkowych innych niż szybkie łodzie ratunkowe;
 - 2.2. uczestniczył w zatwierdzonym kursie szkoleniowym;
 - 2.3. spełnianie standardów kompetencji wymaganych do wydania świadectwa biegłości w zakresie szybkich łodzi ratunkowych określonych w sekcji A-V1/2, ust. 5-8, Kodu STCW.

Prawidło VI/3

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące wyszkolenia w zakresie pożarnictwa zaawansowanego

1. Marynarze wyznaczeni do kontrolowania działań w zakresie pożarnictwa pomyślnie ukończyli zaawansowane szkolenie dotyczące technik walki z ogniem, ze szczególnym uwzględnieniem aspektów organizacji, taktyki i dowodzenia, zgodnie z przepisami sekcji A-VI/3 Kodu STCW oraz spełniają odpowiedni standard kompetencji w niej określony.
2. W przypadkach, gdy szkolenie w zakresie pożarnictwa zaawansowanego nie jest uwzględnione w ramach kwalifikacji wymaganych do otrzymania świadectwa,

wydawane jest specjalne świadectwo lub, stosownie do przypadku, dowód w formie dokumentu wskazujące, iż jego posiadacz uczestniczył w kursie szkoleniowym w zakresie pożarnictwa zaawansowanego.

Prawidło VI/4

Obowiązkowe wymogi minimalne dotyczące udzielania pierwszej pomocy medycznej oraz opieki medycznej

1. Marynarze wyznaczeni do udzielania pierwszej pomocy medycznej na pokładzie statków spełniają standard kompetencji w zakresie pierwszej pomocy medycznej określony w sekcji A-VI/4, ust. 1-3, Kodu STCW.
2. Marynarze wyznaczeni do odpowiedzialności za opiekę medyczną na pokładzie statków spełniają standard kompetencji w zakresie opieki medycznej określony w sekcji A-VI/4, ust. 4-6, Kodu STCW.
3. W przypadkach, gdy szkolenie w zakresie pierwszej pomocy medycznej lub opieki medycznej nie jest uwzględnione w ramach kwalifikacji wymaganych do otrzymania świadectwa, wydaje się specjalne świadectwo lub, stosownie do przypadku, dowód w formie dokumentu wskazujący, iż jego posiadacz uczestniczył w kursie szkoleniowym w zakresie pierwszej pomocy medycznej lub opieki medycznej.

ROZDZIAŁ VII

ŚWIADECTWA ALTERNATYWNE

Prawidło VII/1

Wydawanie świadectw alternatywnych

1. Nie naruszając wymogów dotyczących wydawania świadectw ustanowionych w rozdziałach II i III niniejszego Załącznika, Państwa Członkowskie mogą zdecydować się wydawać lub zatwierdzać wydawanie świadectw innych niż określone w prawidłach zawartych w tych rozdziałach, pod warunkiem, że:
 - 1.1. Związane funkcje i poziomy odpowiedzialności, jakie widnieć mają na świadectwach i zatwierdzeniach wybrane są spośród tych identycznych z tymi określonymi w sekcjach A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 oraz A-IV/2 Kodu STCW;
 - 1.2. kandydaci ukończyli zatwierdzoną edukację i kształcenie oraz spełniają wymogi dotyczące standardów kompetencji określonych w odpowiednich sekcjach Kodu STCW i zgodnie z ustaleniami sekcji A-VII/1 tego kodu, w stosunku do funkcji i stopni, jakie widnieć mają na świadectwach i zatwierdzeniach;
 - 1.3. kandydaci ukończyli uznaną służbę na pełnym morzu odpowiednią do wykonywania funkcji i stopni, jakie widnieć mają na świadectwie. Minimalny czas trwania służby na pełnym morzu musi być równoważny z czasem trwania

służby na pełnym morzu określonym w rozdziałach II i III niniejszego Załącznika. Minimalny czas trwania służby na pełnym morzu nie może jednak być krótszy niż określony w sekcji A-VII/2 Kodu STCW;

- 1.4. kandydaci wnoszący o wydanie świadectwa mający wykonywać funkcje nawigacyjne na poziomie operacyjnym spełniają mające zastosowanie wymogi zawarte w przepisach znajdujących się w rozdziale IV, stosownie do przypadku, dotyczące wykonywania wyznaczonych obowiązków radiowych zgodnie z rozporządzeniami radiowymi;
- 1.5. świadectwa wydawane są zgodnie z wymogami art. 11 oraz przepisami rozdziału VII Kodu STCW.
2. Zgodnie z niniejszym rozdziałem żadne świadectwo nie może zostać wydane, jeśli Państwo Członkowskie nie przekazało Komisji informacji wymaganych na mocy Konwencji STCW.

Prawidło VII/2

Wydawanie świadectw dla marynarzy

Każdy marynarz wykonujący jakąkolwiek funkcję lub zespół funkcji określonych w tabelach A-II/1, A-II/2, A-II/3 lub A-II/4 w rozdziale II lub w tabelach A-III/1, A-III/2, A-III/4 w rozdziale III lub A-IV/2 rozdziału IV Kodu STCW posiada odpowiednie świadectwo.

Prawidło VII/3

Zasady regulujące wydawanie świadectw alternatywnych

1. Państwo Członkowskie decydujące się na wydanie lub zatwierdzenie wydania świadectw alternatywnych musi zapewniać poszanowanie następujących zasad:
 - 1.1. nie jest wprowadzany w życie żaden system wydawania świadectw alternatywnych, jeśli nie zapewnia on pewnego poziomu bezpieczeństwa na morzu oraz nie ma skutku zapobiegania zanieczyszczeniu co najmniej równoważnego temu, jaki przewidują pozostałe rozdziały;
 - 1.2. wszelkie ustalenie wydawania świadectw alternatywnych wydawanych zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału zapewniają wymiennie świadectw z tymi wydanymi na podstawie przepisów pozostałych rozdziałów.
2. Zasada wymienności w ust. 1 zapewnia, że:
 - 2.1. marynarze, którzy uzyskali świadectwa na podstawie ustaleń w rozdziałach II i/lub III oraz marynarze uzyskujący świadectwa na podstawie rozdziału VII są w stanie pełnić służbę na statkach posiadających tradycyjną lub inne formy organizacji pokładowej;
 - 2.2. marynarze nie są wyszkoleni na potrzeby specjalnych ustaleń pokładowych w sposób zmniejszający ich zdolność zastosowania umiejętności w innym miejscu

3. Przy wydawaniu wszelkich świadectw zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału, uwzględnia się następujące zasady:
 - 3.1. wydanie świadectw alternatywnych nie jest samo w sobie wykorzystywane, aby:
 - 3.1.1. zredukować liczbę załogi na pokładzie,
 - 3.1.2. obniżyć rzetelność zawodu lub „obniżyć poziom umiejętności” marynarzy albo
 - 3.1.3. usprawiedliwiać przyznanie połączonych obowiązków pełnienia wachty w maszynowni oraz wachty nadzorczej jednej osobie posiadającej świadectwo podczas jakiegokolwiek pojedynczej wachty;
 - 3.2. osoba dowodząca jest wyznaczona jako kapitan a realizacja ustaleń dotyczących wydawania świadectw alternatywnych nie ma negatywnego wpływu na pozycję prawną i władzę kapitana i innych.
4. Zasady zawarte w ust. 1 i 2 niniejszego paragrafu zapewniają zachowanie kwalifikacji oficerów pokładowych oraz mechaników.

ZAŁĄCZNIK II

PROCEDURY I KRYTERIA UZNAWANIA ŚWIADECTW WYDANYCH PRZEZ PAŃSTWA TRZECIE ORAZ ZATWIERDZANIE MORSKICH INSTYTUTÓW SZKOLENIOWYCH ORAZ PROGRAMÓW I KURSÓW EDUKACJI I KSZTAŁCENIA MORSKIEGO ORAZ PROGRAMÓW SZKOLENIOWYCH, OKREŚLONYCH W ART. 18 UST. 3 LIT. A)

A. Procedury i kryteria dotyczące świadectw

Państwo Członkowskie może uznać i zatwierdzić odpowiednie świadectwa wydane przez państwa trzecie dotyczące służby na pokładzie statków pływających pod jego banderą, jedynie, jeśli spełnione są następujące warunki:

1. Odpowiednie świadectwa przedłożone do uznania muszą być wydane przez stronę Konwencji STCW.
2.
 - a) Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO musi uznać, iż państwo trzecie, które wydało odpowiednie świadectwo wykazuje, że w pełni i skuteczne stały się przepisy Konwencji STCW.
 - b) Państwo Członkowskie musi potwierdzić, przy użyciu wszystkich niezbędnych środków, które obejmować mogą sprawdzenie urzędzeń i procedur, iż wymogi dotyczące standardu kompetencji, wydawania i zatwierdzania świadectw oraz rejestracji są w pełni spełnione, oraz, że ustalono system norm jakości zgodnie z prawidłem I/8 Konwencji STCW.
3. Jeśli wymóg ust. 2 lit. a) nie został spełniony, gdyż Komitet Bezpieczeństwa Morskiego IMO wciąż ustala, czy państwo trzecie, które wydało odpowiednie świadectwo, wykazało, że w pełni skuteczne są przepisy Konwencji STCW, stosuje się następujące przepisy:
 - a) państwo trzecie musi poinformować Państwo Członkowskie i IMO:
 - (i) o tekstach ustaw, dekretów, rozporządzeń, zarządzeń oraz instrumentów odnoszących się do wykonania Konwencji STCW;
 - (ii) o pełnych szczegółach dotyczących treści i trwania kursów szkoleniowych, w tym jasną deklarację dotyczącą polityki przyjętej w zakresie edukacji, szkolenia, egzaminowania, oceny kompetencji oraz wydawania świadectw;
 - (iii) o krajowych wymogach egzaminacyjnych oraz innych wymogach dotyczących każdego rodzaju świadectwa wydanego zgodnie z Konwencją STCW;
 - (iv) o wystarczającej liczbie przykładowych świadectw zgodnych z Konwencją STCW;
 - (v) informacje dotyczące organizacji rządowej;

- (vi) zwięzłe wyjaśnienie dotyczące środków prawnych i administracyjnych zagwarantowanych przewidzianych i podjętych celem zapewnienia zgodności, w szczególności dotyczących szkolenia i oceny oraz wydawania i rejestracji świadectw;
 - (vii) zwięzły zarys procedur, według których postępowano w celu zatwierdzenia, akredytacji lub uznania szkolenia i egzaminów oraz oceny kompetencji wymaganej Konwencją STCW, warunków do niej załączonych oraz wykazu przyznanych zezwoleń, akredytacji i uznań;
- b) Państwo Członkowskie musi porównać przekazane informacje z wszystkimi odpowiednimi wymogami Konwencji STCW celem zapewnienia, iż w pełni skuteczne stały się przepisy Konwencji STCW;
 - c) Państwo Członkowskie musi potwierdzić, przy użyciu wszystkich niezbędnych środków, które obejmować mogą sprawdzenie urzędzeń i procedur, iż wymogi dotyczące standardu kompetencji, wydawania i zatwierdzania świadectw oraz rejestracji są w pełni spełnione, oraz, że ustalono system norm jakości zgodnie z prawidłem I/8 Konwencji STCW.
 - d) na podstawie danych statystycznych dotyczących głównych państw dostarczających morską siłę roboczą, wykaz obejmujący nazwy państw trzecich, w przypadku gdy oprócz procedury określonej powyżej sprawdzenie instytutów morskich lub programów i kursów szkoleniowych, musi być przyjęte i uaktualniane według procedury, określonej w art. 23 ust. 2.
4. Dokonując akredytacji lub uznania instytutów morskich lub programów i kursów szkoleniowych Państwa Członkowskie muszą stosować kryteria ustanowione w części B niniejszego Załącznika, oprócz ust. 2 lub, odpowiednio, ust. 3.
 5. Państwo Członkowskie musi zapewnić, aby z zainteresowanym krajem trzecim zostało uzgodnione zobowiązanie, iż nastąpi niezwłoczne powiadomienie w przypadku jakiegokolwiek istotnej zmiany w ustaleniach dotyczących szkoleń i wydawania świadectw przewidywanych zgodnie z Konwencją STCW.
 6. Świadectwu przedkładanemu do uznania musi towarzyszyć lub musi ono obejmować w swej treści ważne zatwierdzenie zatwierdzające jego wydanie przez stronę określoną powyżej.
 7. Państwa Członkowskie muszą wprowadzić środki zapewniające, iż marynarze okazujący świadectwa do uznania w zakresie funkcji na poziomie zarządzania dysponują odpowiednią wiedzą w zakresie ustawodawstwa morskiego Państwa Członkowskiego dotyczącego funkcji, na wykonywanie której otrzymują zezwolenie.
 8. Świadectwa i zatwierdzenia wydane przez Państwo Członkowskie zgodnie z przepisami niniejszego artykułu w uznaniu lub jako zatwierdzenie uznania świadectwa wydanego przez państwo trzecie nie mogą być używane jako podstawa do dalszego uznawania przez inne Państwo Członkowskie.

B. Kryteria dotyczące akredytacji lub zatwierdzenia morskich instytutów szkoleniowych i edukacji morskiej oraz programów i kursów szkoleniowych

- I. Aby otrzymać zatwierdzenie jako morski instytut szkoleniowy upoważniony do prowadzenia edukacji oraz programów i kursów szkoleniowych uznanych przez Państwo Członkowskie za spełniające wymogi dotyczące służby na pokładzie statków pływających pod jego banderą, morski instytut szkoleniowy musi:
 1. wyznaczyć osoby prowadzące szkolenia, które:
 - 1.1. posiadają wiedzę na temat programu szkoleniowego oraz rozumieją szczególne cele szkolenia dotyczące konkretnego rodzaju szkolenia, jakie ma zostać przeprowadzone;
 - 1.2. posiadają kwalifikacje do wykonywania zadania, któremu poświęcone ma być przeprowadzane szkolenie;
 - 1.3. w przypadku korzystania z symulatora:
 - 1.3.1. otrzymały właściwe wskazania w zakresie technik instruktazu obejmujących wykorzystanie symulatorów, oraz
 - 1.3.2. zdobyły praktyczne doświadczenie operacyjne na danego rodzaju symulatorze, jaki ma być używany;
 2. wyznaczyć inspektorów szkoleniowych, stosownie do uznanych programów i kursów szkoleniowych, jakie mają zostać przeprowadzone w instytucie, w pełni rozumiejących każdy zatwierdzony program i kurs szkoleniowy, które mają nadzorować, w tym jego konkretnych celów;
 3. wyznaczyć osoby przeprowadzające ocenę, które otrzymały odpowiednie szkolenie w zakresie metod i praktyki oceniania, oraz:
 - 3.1. posiadają odpowiedni stopień wiedzy i zrozumienia w zakresie kwalifikacji, jakie podlegać mają ocenie,
 - 3.2. posiadają odpowiednie kwalifikacje w zakresie zadania jakie podlegać ma ocenie,
 - 3.3. otrzymały odpowiednie wskazania w zakresie metod i praktyki oceniania,
 - 3.4. zdobyły praktyczne doświadczenie w zakresie oceny, oraz
 - 3.5. jeśli mają one przeprowadzać ocenę obejmującą wykorzystanie symulatorów, zdobyły praktyczne doświadczenie w zakresie oceny na danego rodzaju symulatorze, jaki ma być używany, pod nadzorem i ku zadowoleniu doświadczonej osoby oceniającej;
 4. prowadzić rejestr wszystkich świadectw i dyplomów wydanych studentom kończącym edukację lub kształcenie morskie w instytucie, w tym

szczegółów otrzymanej edukacji i kształcenia oraz odnośnych dat, wraz z ich pełnym imieniem i nazwiskiem oraz datą i miejscem urodzenia;

5. udostępniać informacje dotyczące stanu takich świadectw i dyplomów oraz edukacji i kształcenia, stosownie do przypadku;
 6. stale monitorować swe działania w zakresie szkolenia i oceny z wykorzystaniem systemu norm jakości, w celu zapewnienia osiągnięcia zamierzonych celów, w tym tych dotyczących kwalifikacji i doświadczenia swych pracowników przeprowadzających szkolenia i ocenę;
 7. podlegać ocenie w odstępach czasu nie przekraczających pięciu lat, dokonywanej przez odpowiednio wykwalifikowane osoby, które same nie są zaangażowane w daną działalność w zakresie szkoleń i oceny tak, aby sprawdzić, czy procedury administracyjne i operacyjne w ramach instytutu na wszystkich poziomach są zarządzane, zorganizowane, podejmowane i monitorowane wewnętrznie celem zapewnienia ich odpowiedności w stosunku do założonego celu oraz osiągnięcia określonych zamierzeń.
- II. Aby zostać zatwierdzonym jako spełniający wymogi w zakresie edukacji i kształcenia morskiego na potrzeby służby na pokładzie statków pływających pod banderą Państwa Członkowskiego, program lub kurs szkoleniowy musi:
1. posiadać strukturę zgodną z zapisanymi programami obejmującymi takie metody i środki wykonania, procedury oraz materiał kursowy, które są konieczne do osiągnięcia wymaganego standardu kompetencji;
 2. być prowadzony, monitorowany, oceniany i wspierany przez osoby wykwalifikowane zgodnie z ust. I.1, I.2 i I.3.

ZAŁĄCZNIK III

CZĘŚĆ A

Uchylona dyrektywa i jej zmiany

(określona w art. 27)

Dyrektywa Rady 94/58/WE (Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str.28)

Dyrektywa Rady 98/35/WE (Dz.U. L 172 z 17.06.1998, str.1)

CZĘŚĆ B

Nieprzekraczalne terminy transpozycji do prawa krajowego

(określone w art. 27)

Dyrektywa	Nieprzekraczalny termin transpozycji
94/58/WE	31 grudnia 1995 r.
98/35/WE	25 maja 1999 r.

*ZAŁĄCZNIK IV***TABELA KORELACJI**

Dyrektywa 94/58/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 1	art. 2
art. 2	art. 3
art. 3	art. 4
art. 3a ust. 1-3	art. 5 ust. 1-3
art. 3a ust. 4 pkt 1	art. 5 ust. 4 lit. a)
art. 3a ust. 4 pkt 2	art. 5 ust. 4 lit. b)
art. 3a ust. 5 i 6	art. 5 ust. 5 i 6
art. 3a ust. 7 pkt 1-3	art. 5 ust. 7 lit. a)-c)
art. 3a ust. 8-10	art. 5 ust. 8-10
art. 4 lit. a)-z)	art. 1 ust. 1–26
art. 4 (aa)	art. 1 ust. 27
art. 4 (ab)	art. 1 ust. 28
art. 4 (ac)	art. 1 ust. 29
art. 4 (ad)	art. 1 ust. 30
art. 4 (ae)	art. 1 ust. 31
art. 5	art. 6
art. 5a	art. 7
art. 5b ust. 1 i 2	art. 8 ust. 1 i 2
art. 5b ust. 3 pkt 1-3	art. 8 ust. 3 lit. a)-c)
art. 5b ust. 4	art. 8 ust. 4
art. 5c ust. 1 pkt 1-4	art. 9 ust. 1 lit a)-d)
art. 5c ust. 2 pkt 1-3	art. 9 ust. 2 lit. a)-c)
art. 5c ust. 3	art. 9 ust. 3
art. 5d ust. 1 i 2	art. 10 ust. 1 i 2
art. 5d ust. 3 pkt 1-5	art. 10 ust. 3 lit a)-e)
art. 5d ust. 4 pkt 1 i 2	art. 10 ust. 4 lit. a) i b)
art. 5e ust. 1 pkt 1 i 2	art. 11 ust. 1 lit. a) i b)
art. 5e ust. 2-5	art. 11 ust. 2-5
art. 5f ust. 1 pkt 1-3	art. 12 ust. 1 lit. a)-c)
art. 5f ust. 2	art. 12 ust. 2
art. 5g ust. 1 pkt 1-5	art. 13 ust. 1 lit. a)-c)
art. 5g ust. 2	art. 13 ust. 2
art. 5g ust. 3 pkt 1	art. 13 ust. 3 lit. a)
art. 5g ust. 3 pkt 1 1.1 i 1.2	art. 13 ust. 3 lit. a) (i) i (ii)

Dyrektywa 94/58/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 5g ust. 3 pkt 2	art. 13 ust. 3 lit. b)
art. 5h	art. 14
art. 6	art. 15
art. 7	art. 16
art. 8 ust. 1-3	art. 17 lit. a)-c)
art. 8 ust. 3 lit. a)-e)	art. 17 lit. c) (i)-(v)
art. 8 ust. 4-6	art. 17 lit. d)-f)
art. 9	art. 18
art. 10	art. 19
art. 10a	art. 20
art. 11	art. 21
art. 12	art. 22
art. 13	art. 23
art. 13a	art. 24
—	art. 25 ¹
art. 14	art. 26
—	art. 27
—	art. 28
—	art. 29
załącznik I	załącznik I
załącznik II	załącznik II
—	załącznik III
—	załącznik IV

¹ Dyrektywa nr 98/35/WE art. 2 ust. 3.

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

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów³,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu⁴,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W swoim komunikacie z dnia 24 lutego 1993 r. w sprawie wspólnej polityki bezpieczeństwa na morzu Komisja wskazała, jako jeden z celów na poziomie wspólnotowym, wprowadzenie obowiązkowego systemu informacji, dającego Państwom Członkowskim szybki dostęp do wszelkich istotnych informacji odnoszących się do ruchu statków przewożących materiały niebezpieczne lub zanieczyszczające i szczegółowych danych na temat rodzaju ich ładunków.
- (2) Dyrektywa Rady 93/75/EWG z dnia 13 września 1993 r. dotycząca minimalnych wymagań w odniesieniu do statków zdążających do portów Wspólnoty lub je opuszczających i przewożących towary niebezpieczne lub zanieczyszczające⁵ wprowadziła system, dzięki któremu właściwe władze otrzymują informacje na temat statków zdążających do portów Wspólnoty lub je opuszczających i przewożących towary niebezpieczne lub zanieczyszczające oraz na temat wypadków na morzu. Dyrektywa ta nakłada na Komisję obowiązek przedstawienia nowych propozycji dotyczących stworzenia pełniejszego systemu informowania Wspólnoty, w miarę możliwości informującego o statkach pływających wzdłuż wybrzeży Państw Członkowskich.

¹ Dz.U. C 120 E z 24.4.2001, str. 67. oraz Dz.U. C 362 E z 18.12.2001, str. 255.

² Dz.U. C 221 z 7.8.2001, str. 54.

³ Dz.U. C 357 z 14.12.2001, str. 1.

⁴ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 14 czerwca 2001 r. (Dz.U. C 53 E z 28.2.2002, str. 304), wspólne stanowisko Rady z dnia 19 grudnia 2001 r. (Dz.U. C 58 E z 5.3.2002, str. 14) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 kwietnia 2002 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Rady z dnia 25 czerwca 2002 r.

⁵ Dz.U. L 247 z 5.10.1993, str. 19. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 98/74/WE (Dz.U. L 276 z 13.10.1998, str. 7).

- (3) Rezolucja Rady z dnia 8 czerwca 1993 r. w sprawie wspólnej polityki w zakresie bezpieczeństwa na morzu⁶ ustaliła główne cele działania Wspólnoty, w tym przyjęcie pełniejszego systemu informowania.
- (4) Ustanowienie wspólnotowego systemu monitorowania i informacji o ruchu statków mającego na celu zapobieganie wypadkom i zanieczyszczaniu mórz, jak również zminimalizowanie ich wpływu na środowisko naturalne mórz i wybrzeża oraz gospodarkę i zdrowie społeczności lokalnych. Sprawność ruchu morskiego, w szczególności manewrowanie statkami w czasie zawijania do portów, zależą również od zapowiadania przez statki ich przybycia do portu z odpowiednim wyprzedzeniem.
- (5) Wzdłuż wybrzeży europejskich zorganizowano kilka obowiązkowych systemów informujących o ruchu statków, zgodnie ze stosownymi przepisami przyjętymi przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Należy zapewnić, aby kapitanowie statków stosowali się do obowiązujących wymogów tych systemów informacyjnych.
- (6) Wprowadzono również służby ruchu statków i systemy wyznaczania dróg morskich, odgrywające istotną rolę w zapobieganiu wypadkom i zanieczyszczeniu środowiska w niektórych rejonach żeglugi, które są zatłoczone lub cechują się szczególnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa żeglugi. Konieczne jest, aby statki korzystały z systemów ruchu statków i systemów wyznaczania dróg morskich zatwierdzonych przez IMO.
- (7) Kluczowy postęp technologiczny dokonuje się w dziedzinie urządzeń pokładowych umożliwiających automatyczne rozpoznawanie statków (system AIS) i służących do poprawy monitorowania ruchu statków jak również urządzeń do rejestrowania przebiegu podróży (systemy VDR lub „czarne skrzynki”), które mają za zadanie ułatwić prowadzenie dochodzeń w następstwie wypadków. Doceniając znaczenie tego rodzaju urządzeń przy formułowaniu zasad polityki zapobiegania wypadkom morskim, należy stwierdzić, że urządzenia takie powinny zostać wprowadzone jako obowiązkowy element wyposażenia na pokładach statków odbywających podróże krajowe i międzynarodowe, zawijających do portów Wspólnoty. Dane dostarczane przez systemy VDR mogą być wykorzystywane zarówno po wypadkach, w celu ustalenia ich przyczyn, jak również prewencyjnie, w celu wyciągania niezbędnych wniosków z takich sytuacji. Państwa Członkowskie powinny zachęcać do wykorzystywania tych informacji w obu celach.
- (8) Państwa Członkowskie powinny zapewnić, aby stacje nadbrzeżne właściwych władz dysponowały zarówno właściwymi urządzeniami technicznymi na odpowiednim poziomie i w wystarczającej liczbie, jak i wykwalifikowanym personelem.
- (9) Dokładna wiedza o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, przewożonych na pokładach statków, jak również inne informacje ważne dla bezpieczeństwa, takie jak informacje o wypadkach nawigacyjnych, ma podstawowe znaczenie dla przygotowania i skuteczności działań likwidujących zanieczyszczenia lub ograniczających ryzyko zanieczyszczania na morzu. Statki opuszczające lub udające się do portów Państw Członkowskich muszą zgłaszać te informacje właściwym władzom lub władzom portowym Państw Członkowskich.

⁶ Dz.U. C 271 z 7.10.1993, str. 1.

- (10) Aby zoptymalizować skuteczność i przyspieszyć przekazywanie i wykorzystanie, niejednokrotnie znacznych ilości informacji o ładunkach, informacje te powinny być wysyłane, gdy tylko jest to możliwe, drogą elektroniczną do zainteresowanych właściwych władz lub władz portów. Z tych samych powodów, wymiana informacji między właściwymi władzami Państw Członkowskich powinna odbywać się drogą elektroniczną.
- (11) W wypadkach, w których zainteresowane przedsiębiorstwa, spełniając wymogi Państw Członkowskich, wprowadziły wewnętrzne procedury zapewniające niezwłoczne wysyłanie informacji wymaganych niniejszą dyrektywą do właściwych władz, musi istnieć możliwość wyłączenia rejsów regularnych między dwoma lub więcej państwami, z których co najmniej jedno jest Państwem Członkowskim, spod obowiązku informowania o każdym rejsie.
- (12) Niektóre statki stwarzają zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i środowiska ze względu na swoje zachowanie lub stan. Państwa Członkowskie powinny zwrócić szczególną uwagę na monitorowanie takich statków, podjąć właściwe środki, aby zapobiec zwiększeniu zagrożenia stwarzanego przez te statki oraz przesłać wszelkie istotne informacje, jakie posiadają na temat tych statków, innym zainteresowanym Państwom Członkowskim. Takimi właściwymi środkami mogą być środki przewidziane w ramach działań kontroli państwowa portu.
- (13) Państwa Członkowskie muszą bronić przed zagrożeniami bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi oraz środowiska naturalnego, zarówno na morzu, jak i na wybrzeżach morskich, stwarzanymi przez wypadki, kolizje lub inne określone sytuacje na morzu oraz przez zanieczyszczające plamy, wycieki lub przedmioty dryfujące po morzu. W tym celu, kapitanowie statków pływających w rejonach poszukiwań i ratownictwa lub po obszarach wyłącznych stref ekonomicznych Państw Członkowskich lub po innych obszarach o równorzędnym statusie, powinni powiadamiać o takich wydarzeniach władze przybrzeżne, przekazując jej wszelkie odpowiednie informacje. Państwa Członkowskie, zależnie od swoich potrzeb i rozeznania sytuacji, powinny wyznaczyć, które z wyżej wymienionych obszarów geograficznych objąć obowiązkiem przekazywania tych informacji.
- (14) W przypadku zderzenia lub wypadku na morzu, pełna i wszechstronna współpraca między stronami uczestniczącymi w zdarzeniu znacznie podnosi skuteczność działań podejmowanych przez właściwe władze,
- (15) W przypadku, gdy właściwe władze wyznaczone przez Państwo Członkowskie uznają, po zapoznaniu się z prognozą pogody i stanu morza, opracowaną przez wyspecjalizowane służby meteorologiczne, że wyjątkowo zła pogoda i stan morza powodują poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ludzi i możliwość zanieczyszczenia środowiska, powinny powiadomić kapitana statku zamierzającego wejść do lub wyjść z portu, o takiej sytuacji, a ponadto mają prawo podjąć wszelkie inne właściwe środki. Takie działania mogą obejmować wydanie zakazu wejścia do lub wyjścia z portu do czasu, kiedy sytuacja meteorologiczna wróci do normy, jednakże nie zwalniają one tych władz z obowiązku pomocy statkom, które znalazły się w niebezpieczeństwie. W wypadku istnienia zagrożenia bezpieczeństwa lub możliwości zanieczyszczenia środowiska, z uwzględnieniem specyfiki zagrożonego portu, właściwe władze mogą

zalecić statkom, aby nie wychodziły z portu. Jeżeli kapitan statku mimo tego decyduje o wyjściu z portu, czyni to na swoją wyłączną odpowiedzialność, a ponadto ma obowiązek podać uzasadnienie swojej decyzji.

- (16) Brak możliwości bezpiecznego schronienia może mieć poważne konsekwencje w przypadku wypadku na morzu. W związku z tym Państwa Członkowskie powinny opracować plany, dzięki którym statki w niebezpieczeństwie mogłyby, w razie konieczności, znaleźć schronienie w portach lub jakimkolwiek innym osłoniętym obszarze, w możliwie najlepszych warunkach. W sytuacjach, w których okazuje się to konieczne i możliwe, plany takie powinny zawierać przepisy o odpowiednich środkach i udogodnieniach niezbędnych do udzielania pomocy, prowadzenia działań ratowniczych i reagowania na występowanie zanieczyszczeń. Porty przyjmujące statki w niebezpiecznych sytuacjach powinny mieć możliwość uzyskiwania szybkiego zwrotu wszelkich kosztów lub rekompensaty strat, ponoszonych w czasie takiej operacji. W związku z tym Komisja powinna zbadać możliwości wprowadzenia odpowiedniego systemu zwracania kosztów portom we Wspólnocie, przyjmującym statki będące w niebezpieczeństwie oraz możliwość wymagania od statku wpływającego do portu Wspólnoty, aby posiadał odpowiednie ubezpieczenie.
- (17) Należy opracować ramy współpracy między Państwami Członkowskimi i Komisją w celu usprawnienia wprowadzania systemu monitorowania i informowania o ruchu morskim, wraz z ustanowieniem odpowiedniej łączności między właściwymi władzami i portami Państw Członkowskich. Ponadto, system rozpoznawania i monitorowania statków powinien zostać rozciągnięty na te obszary żeglugi Wspólnoty, na których obecnie działa w sposób niewystarczający. Ponadto, należy utworzyć ośrodki zarządzania informacjami we wspólnotowych regionach morskich, aby ułatwić wymianę i przepływ istotnych danych, dotyczących monitorowania ruchu morskiego i wykonania niniejszej dyrektywy. Państwa Członkowskie i Komisja powinny również dążyć do rozwoju współpracy z państwami trzecimi w dążeniu do osiągnięcia tych celów.
- (18) Skuteczność niniejszej dyrektywy zależy w dużym stopniu od działań mających na celu dokładne jej wykonanie przez Państwa Członkowskie. W tym celu Państwa Członkowskie muszą regularnie dokonywać określonych inspekcji lub w inny sposób zapewnić, aby środki łączności, mające na celu spełnianie wymogów niniejszej dyrektywy, funkcjonowały prawidłowo. Należy również wprowadzić sankcje w celu zapewnienia, aby zainteresowane strony spełniały ustanowione niniejszą dyrektywą wymogi, dotyczące przekazywania informacji i posiadania oraz korzystania z odpowiednich urządzeń.
- (19) Środki niezbędne w celu wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁷.
- (20) Niektóre przepisy niniejszej dyrektywy mogą być zmieniane przez wyżej wymienione procedury, w celu uwzględnienia rozwoju dokumentów wspólnotowych i międzynarodowych oraz doświadczeń zdobytych w wykonywaniu niniejszej dyrektywy, w takim stopniu, w jakim nie wykraczają one poza zakres niniejszej dyrektywy.

⁷ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

Użytecznym narzędziem dla Komisji, pozwalającym ocenić doświadczenia nabyte w wykonywaniu niniejszej dyrektywy, jest właściwe powiadamianie przez Państwa Członkowskie o jej wykonaniu.

- (21) Przepisy dyrektywy 93/75/EWG zostają znacznie wzmocnione, poszerzone i zmienione niniejszą dyrektywą. W związku z tym, dyrektywa 93/75/EWG powinna zostać uchylona.
- (22) Ponieważ cele proponowanego działania, mianowicie poprawa bezpieczeństwa i skuteczności ruchu morskiego, nie mogą zostać osiągnięte w wystarczającym stopniu przez Państwa Członkowskie działające samodzielnie; w związku z tym, ze względu na skalę lub skutki proponowanego działania, cele te mogą zostać łatwiej osiągnięte na poziomie wspólnotowym. Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości ustanowioną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności ustanowioną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wychodzi poza to co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

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. Niniejsza dyrektywa 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;

- c) statków zaopatrujących w paliwo o wyporności poniżej 5000 ton, zasobów statku i wyposażenia do użytku na pokładzie statków.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) „Odpowiednie dokumenty międzynarodowe” oznacza następujące dokumenty:
- MARPOL, oznacza Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, z 1973 r. oraz Protokół z 1978 r. do tej Konwencji;
 - 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 morzu pełnym 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”;

- 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 przepisu 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;
- 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;
- k) „właściwe władze” oznaczają władze i organizacje wyznaczone przez Państwa Członkowskie do otrzymywania i przekazywania informacji napływających na mocy

niniejszej dyrektywy;

- 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 jakiegokolwiek 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.

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 pkt. 1 załącznika I:
 - 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).

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 pkt. 4 załącznika I.

Artykuł 6

Stosowanie systemów automatycznego rozpoznawania

1. Każdy statek wpływający do portu Państwa Członkowskiego musi, zgodnie z harmonogramem określonym w pkt. I załącznika II, 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.

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 nie zamierzające 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 pkt. I załącznika II, odpowiednich urządzeń i instalacji usytuowanych na nabrzeżu, służących do odbierania i wykorzystywania informacji przekazywanych przez AIS uwzględniając zasięg niezbędny do przesyłania zgłoszeń.

2. Proces kompletowania niezbędnych urządzeń i budowania instalacji usytuowanych na nabrzeżu, koniecznych do wykonania niniejszej dyrektywy, zostanie zakończony do końca 2007 r. 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 pkt. II załącznika 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 pasażerskich⁸ 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 podlegający 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.

Artykuł 11

Dochodzenia powypadkowe

Bez uszczerbku dla przepisów art. 12 dyrektywy 1999/35/WE, Państwa Członkowskie mają obowiązek postępować zgodnie z przepisami Kodeksu IMO, dotyczącego dochodzeń w sprawach ofiar i wypadków morskich prowadzonych w przypadkach ofiar i wypadków z udziałem statków określonych w niniejszej dyrektywie. Państwa Członkowskie współpracują w prowadzeniu dochodzeń w sprawach ofiar i wypadków morskich z udziałem statków pływających pod ich banderą.

TYTUŁ II

ZGŁASZANIE TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH I ZANIECZYSZCZAJĄCYCH PRZEWOŻONYCH NA STATKACH (HAZMAT)

Artykuł 12

Obowiązki załadowcy

Zabrania się przedstawiano przewozu lub zabierania na pokład jakiegokolwiek statku, towarów niebezpiecznych i zanieczyszczających, w portach Państw Członkowskich, bez względu na ich ilość, bez dostarczenia kapitanowi statku lub operatorowi deklaracji zawierającej informacje wymienione w pkt. 2 załącznika I.

⁸ Dz.U. L 138 z 1.6.1999 z str. 1.

Obowiązkiem załadowcy jest dostarczenie kapitanowi statku lub operatorowi takiej deklaracji i zapewnienie, że ładunek przedstawiony do przewozu jest dokładnie taki, jak opisany w deklaracji określonej w pierwszym akapicie.

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 pkt. 3 załącznika I, 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 kotwiczowisko 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 kotwiczowisko, do którego się kieruje, zobowiązany jest zgłosić informacje zawarte w pkt. 3 załącznika I, właściwej władzy wyznaczonej przez Państwo Członkowskie, w którym znajduje się pierwszy port docelowy lub kotwiczowisko.

3. Państwa Członkowskie mogą wprowadzić procedury upoważniające operatora, agenta lub kapitana statku określonych w ust. 1 i 2, do zgłaszania informacji wymienionych w pkt. 3 załącznika I 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 pkt. 3 załącznika I w każdej chwili, kiedy zajdzie taka potrzeba. Ze swojej strony, administracja zainteresowanego portu przechowuje informacje wymienione w pkt. 3 załącznika I 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.

4. Operator, agent lub kapitan statku mają obowiązek przekazania informacji o ładunku wymienionych w pkt. 3 załącznika I 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;
- c) każde Państwo Członkowskie musi mieć możliwość wysyłania, niezwłocznie i na każde żądanie, informacji o statku i niebezpiecznych lub zanieczyszczających towarach na pokładzie statku do właściwej władzy innego Państwa Członkowskiego.

Artykuł 15

Wyłączenia

1. Państwa Członkowskie mogą wyłączać przewozy wykonywane regularnie, między portami znajdującymi się na swoim terytorium, spod obowiązków ustanowionych w art. 13, jeżeli spełnione są następujące warunki:

- a) przedsiębiorstwo wykonujące regularne przewozy określone powyżej, prowadzi i stale uaktualnia wykaz statków obsługujących te przewozy oraz wysyła ten wykaz właściwej władzy,
- b) informacje wymienione w pkt. 3 załącznika I, dla każdej odbywanej podróży, udostępnia się właściwemu organowi na każde żądanie. Przedsiębiorstwo musi stworzyć wewnętrzny system zapewniający, że na każde żądanie, niezwłocznie, przez dwadzieścia cztery godziny na dobę, jest możliwość przekazania tych informacji w formie elektronicznej właściwej władzy, zgodnie z art. 13 ust 4.

2. W sytuacjach, gdy regularne przewozy wykonywane są między dwoma lub więcej państwami, z których co najmniej jedno jest Państwem Członkowskim, każde zainteresowane Państwo Członkowskie może zażądać od innego Państwa Członkowskiego, aby przyznało wyłączenie dla takich przewozów. Wszystkie zainteresowane Państwa Członkowskie, w tym również państwa nadbrzeżne, współpracują w przyznawaniu wyłączeń takim przewozom, zgodnie z warunkami ustanowionymi w ust. 1.

3. Państwa Członkowskie okresowo sprawdzają, czy warunki ustanowione w ust. 1 i 2 są spełniane. W przypadku stwierdzenia, że choćby jeden z warunków przestał być spełniany, Państwa Członkowskie niezwłocznie wycofują przywileje wyłączenia, przyznane zainteresowanym przedsiębiorstwom.

4. Państwa Członkowskie przekazują Komisji wykaz przedsiębiorstw i statków, którym przyznano wyłączenia zgodnie z niniejszym artykułem, oraz są zobowiązane do jego każdorazowego uaktualnienia po wprowadzeniu zmian.

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 pkt. 1 załącznika I, 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 portu⁹).

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

⁹ 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).

Zgłaszanie wypadków i kolizji na morzu

1. Bez uszczerbku dla prawa międzynarodowego oraz w celu zapobiegania oraz złagodzenia znacznego zagrożenia dla bezpieczeństwa 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, wplynięcie 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 prądowców, 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.

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.

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.

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.

Artykuł 20

Miejsca schronienia

Państwa Członkowskie, po skonsultowaniu się z zainteresowanymi stronami, opracowują, uwzględniając stosowne wytyczne IMO, plany przyjęcia zagrożonych statków, na wodach pozostających pod ich jurysdykcją. Takie plany zawierają niezbędne uzgodnienia i procedury uwzględniające ograniczenia operacyjne i środowiskowe, w celu zapewnienia, aby statki w niebezpieczeństwie mogły niezwłocznie wpłynąć do miejsca schronienia, po uzyskaniu

odpowiedniego zezwolenia właściwej władzy. W sytuacji, gdy Państwo Członkowskie uznaje to za niezbędne i możliwe, plany te zawierają ustalenia przewidujące odpowiednie środki i urządzenia służące do niesienia pomocy, ratowania i zapobieganiu zanieczyszczeniom.

Plany przyjęcia zagrożonych statków udostępnia się na żądanie. Państwa Członkowskie powiadomią Komisję do dnia 5 lutego 2004 r. o podjętych środkach w związku ze stosowaniem ust. 1.

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 zapewnienia 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.

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;
- c) rozszerzanie zasięgu i/lub unowocześnianie wspólnotowego systemu monitorowania oraz informacji o ruchu statków w celu ulepszenia rozpoznawania i monitorowania statków. Państwa Członkowskie i Komisja ze swojej strony, pracują razem nad opracowaniem, w sytuacjach, w których jest to konieczne, obowiązkowego systemu informowania, obowiązkowego systemu ruchu statków oraz odpowiedniego systemu wyznaczania dróg morskich, w celu przekazania ich IMO do zatwierdzenia;
- d) opracowanie, jeżeli jest to właściwe, wspólnych planów zapewnienia schronienia statkom w niebezpieczeństwie.

Artykuł 24

Poufność informacji

Państwa Członkowskie zgodnie ze swoim ustawodawstwem krajowym, podejmują niezbędne działania w celu zapewnienia poufności informacji przekazywanych im na mocy niniejszej dyrektywy.

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

szczegółności, 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 odstrasżające.

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.

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 zanieczyszczeniu 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

Artykuł 27

Procedura wprowadzania zmian

1. Definicje zawarte w art. 3, odniesienia do dokumentów Wspólnoty i IMO oraz załączniki mogą być zmieniane zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 28 ust. 2 w celu doprowadzenia do ich zgodności z prawem wspólnotowym lub prawem międzynarodowym, które zostało dostosowane, zmienione lub wprowadzone w życie, o ile takie zmiany nie rozszerzają zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy.

2. Ponadto, załączniki I, III i IV mogą być zmienione zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 28 ust. 2, w świetle doświadczeń nabytych w związku z wykonywaniem niniejszej dyrektywy, jeżeli takie zmiany nie rozszerzają zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy.

Artykuł 28

Procedura Komitetu

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet.

2. Gdy następuje odniesienie do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

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

3. Komitet uchwała swój regulamin.

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 określone są przez Państwa Członkowskie.

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

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.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 27 czerwca 2002 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

P. COX

Przewodniczący

W imieniu Rady

M. ARIAS CAÑETE

Przewodniczący

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.

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 i 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,
- X. informacje różne:
 - właściwości i szacunkowa ilość paliwa w zbiornikach, dla statków przewożących więcej niż 5000 ton paliwa w zbiornikach,
 - status nawigacyjny.

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

niniejszego załącznika.

ZAŁĄCZNIK II

PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO WYPOSAŻENIA POKŁADOWEGO

I. Automatyczne rozpoznawanie statków (AIS)

1. Statki wybudowane po dniu 1 lipca 2002 r. włącznie:

Statki pasażerskie, bez względu na wielkość, i wszystkie statki o pojemności 300 ton brutto i większej, zbudowane w okresie od dnia 1 lipca 2002 r. włącznie, które wchodzi do portu Państwa Członkowskiego podlegają wymaganiom przewozowym ustanowionym w art. 6.

2. Statki wybudowane przed dniem 1 lipca 2002 r.

Statki pasażerskie, bez względu na wielkość, i wszystkie statki o pojemności 300 ton brutto i większej, zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r., które wchodzi do portu Państwa Członkowskiego podlegają wymaganiom przewozowym ustanowionym w art. 6 według następującego harmonogramu:

- a) statki pasażerskie: najpóźniej do dnia 1 lipca 2003 r.;
- b) tankowce: najpóźniej do dnia pierwszego przeglądu technicznego wyposażenia bezpieczeństwa w lub po dniu 1 lipca 2003 r.;
- c) statki, inne niż statki pasażerskie i tankowce o pojemności 50 000 ton brutto i większe: najpóźniej do dnia 1 lipca 2004 r.;
- d) statki, inne niż statki pasażerskie i tankowce o pojemności 10 000 ton brutto i większe, jednakże mniejsze niż 50 000 ton: najpóźniej do dnia 1 lipca 2005 r. lub, w odniesieniu do statków odbywających podróże międzynarodowe, każda inna wcześniejsza data ustalona w ramach IMO;
- e) statki, inne niż statki pasażerskie i tankowce o pojemności 3 000 ton brutto i większe, jednakże mniejsze niż 10 000 ton: najpóźniej do dnia 1 lipca 2006 r. lub, w odniesieniu do statków odbywających podróże międzynarodowe, każda inna wcześniejsza data ustalona w ramach IMO;
- f) statki, inne niż statki pasażerskie i tankowce o pojemności 300 ton brutto i większe, jednakże mniejsze niż 3 000 ton: najpóźniej do dnia 1 lipca 2005 r. lub, w odniesieniu do statków odbywających podróże międzynarodowe, każda inna wcześniejsza data ustalona w ramach IMO;

Państwa Członkowskie mogą wyłączyć statki pasażerskie o pojemności poniżej 300 ton brutto, wykonujące przewozy krajowe, z obowiązku dostosowania się do wymogów dotyczących AIS ustanowionych w tym załączniku.

II. Systemy rejestrowania przebiegu podróży (VDR)

1. Statki w następujących klasach muszą, w związku z tym, że wpływają do portu

Państwa Członkowskiego, być wyposażone w systemy rejestrowania przebiegu podróży, odpowiadające normom określonym w rezolucji IMO A.861(20) i zbadane zgodnie z zasadami określonymi w Normie nr 61996 Międzynarodowej Komisji Elektroniki (IEC):

- a) statki pasażerskie zbudowane w po dniu 1 lipca 2002 r. włącznie, najpóźniej do dnia 1 lipca 2002 r.;
 - b) statki pasażerskie ro-ro zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r., najpóźniej do dnia pierwszego przeglądu w lub po dniu 1 lipca 2002 r.;
 - c) statki pasażerskie inne niż ro-ro, zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r., najpóźniej do dnia 1 stycznia 2004 r.;
 - d) statki inne niż pasażerskie, o pojemności 3 000 ton brutto i większe, zbudowane w okresie po dniu 1 lipca 2002 r. włącznie, najpóźniej do dnia 5 sierpnia 2002 r.
2. Statki w następujących klasach oraz zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r. muszą, w związku z tym, że wpływają do portu Państwa Członkowskiego, być wyposażone w systemy rejestrowania przebiegu podróży odpowiadające określonym normom IMO:
- a) statki towarowe, o pojemności 20 000 ton brutto i większe, najpóźniej do dnia ustalonego przez IMO, lub w przypadku braku decyzji IMO, najpóźniej do dnia 1 stycznia 2007 r.;
 - b) statki towarowe, o pojemności 3 000 ton brutto i większe, ale mniejsze niż 20 000 ton brutto, najpóźniej do dnia ustalonego przez IMO, lub w przypadku braku decyzji IMO, najpóźniej do dnia 1 stycznia 2008 r.;
3. Państwa Członkowskie mogą zwolnić statki uczestniczące jedynie w przewozach krajowych, na obszarach morskich klasy innej niż A, zgodnie z art. 4 dyrektywy Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich¹⁰, z obowiązku posiadania systemu rejestrowania przebiegu podróży, ustanowionego niniejszą dyrektywą.

¹⁰ Dz.U. L 144 z 15.5.1998, str. 1.

ZAŁĄCZNIK III

WIADOMOŚCI ELEKTRONICZNE

1. Państwa Członkowskie rozwijają i utrzymują infrastrukturę niezbędną do umożliwienia przekazywania, odbioru i przetwarzania danych między systemami wykorzystującymi składnię XML lub EDIFACT, w oparciu o urządzenia komunikacyjne typu internet lub X.400.
2. Komisja, w porozumieniu z Państwami Członkowskimi, rozwija i utrzymuje „Interface Control Document” opisujący urządzenia systemowe przedstawiając układ wiadomości, funkcje wiadomości oraz zależności między wiadomościami. Aktualność wiadomości i ich treść, jak również Protokoły wymiany danych i parametry podaje się szczegółowo. „Interface Control Document” określa bardziej szczegółowo zawartość danych do celów wymaganych funkcji wiadomości oraz opisuje te wiadomości.
3. Procedury i infrastruktura powinny obejmować, w sytuacjach, w których jest to wskazane, obowiązek zgłaszania i wymiany informacji wynikający z innych dyrektyw, takich jak 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 ładunku¹¹.

¹¹ Dz.U. L 332 z 28.12.2000, str. 81.

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, wtedy władze mogą, między innymi:

- 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 badawczy na pokład statku w celu zbadania stopnia ryzyka, udzielenia pomocy kapitanowi, aby zaradzić zaistniałej sytuacji i zawiadomić właściwą stację nadbrzeżną o zaistniałej sytuacji;
- d) poinstruować kapitana statku aby udał się do miejsca schronienia w przypadku nieuchronnego niebezpieczeństwa lub spowodować aby statek był pilotowany lub holowany.

DYREKTYWA RADY 96/98/WE

z dnia 20 grudnia 1996 r.

w sprawie wyposażenia statków

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

działając zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 189c Traktatu³,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) w ramach wspólnej polityki transportowej muszą być podjęte dalsze środki dla zapewnienia bezpieczeństwa transportu morskiego;
- 2) wypadki statków, w szczególności takie, które prowadzą do śmierci ludzi oraz zanieczyszczenia mórz i wybrzeży Państw Członkowskich, napełniają Wspólnotę poważną troską;
- 3) niebezpieczeństwo wypadków statków może być znacznie zmniejszone poprzez wprowadzenie wspólnych norm zapewniających wyższy poziom bezpieczeństwa działania wyposażenia znajdującego się na statkach. Normy badań i metody badań mogą mieć znaczący wpływ na przyszłe działanie wyposażenia;
- 4) zgodnie z konwencjami międzynarodowymi państwa bandery zobowiązane są do zapewnienia, aby wyposażenie statku odpowiadało określonym wymogom bezpieczeństwa oraz wydawały odpowiednie świadectwa. W tym celu międzynarodowe organizacje standaryzacyjne oraz Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) opracowują normy badań niektórych rodzajów wyposażenia morskiego. W normach krajowych, wykonujących normy międzynarodowe, władzom właściwym dla certyfikacji, pomiędzy którymi istnieją różnice w zakresie ich kwalifikacji i doświadczenia, przyznany jest pewien margines swobody. Prowadzi to do zróżnicowania poziomu bezpieczeństwa produktów, których zgodność z odpowiednimi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa została potwierdzona przez właściwe władze krajowe oraz do poważnych zastrzeżeń po stronie Państw Członkowskich w zakresie akceptacji wyposażenia statków dopuszczonych przez inne Państwa Członkowskie statków pływających pod ich banderą bez dalszych weryfikacji;

¹ Dz.U. nr C 218 z 23.8.1995, str. 9.

² Dz.U. nr C 101 z 3.4.1996, str. 3.

³ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 29 listopada 1995 r. (Dz.U. nr C 339 z 18.12.1995, str. 21), wspólne stanowisko Rady z dnia 18 czerwca 1996 r. (Dz.U. nr 248 z 26.8.1996, str. 10) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 24 października 1996 r. (Dz.U. nr 347 z 18.11.1996).

- 5) muszą zostać ustanowione wspólne zasady mające na celu zniwelowanie różnic powstających w procesie wykonywania norm międzynarodowych. Takie wspólne zasady spowodują uniknięcie zbędnych kosztów i postępowań administracyjnych w zakresie zatwierdzania wyposażenia, polepszenie warunków eksploatacji oraz konkurencyjności żeglugi morskiej Wspólnoty, a nadto zniesienie technicznych barier utrudniających handel poprzez umieszczanie na wyposażeniu znaków zgodności;
- 6) Rada, w swojej uchwale z dnia 8 czerwca 1993 r. w sprawie wspólnej polityki w zakresie bezpieczeństwa na morzu⁴ wyraźnie wezwała Komisję do przedłożenia propozycji ujednoczenia wykonania norm Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz przepisów postępowania w zakresie zatwierdzania wyposażenia statków;
- 7) takie ujednoczenie jest możliwe jedynie poprzez podejmowanie działań na płaszczyźnie Wspólnoty, jako że Państwa Członkowskie nie mogą zapewnić odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa wyposażenia poprzez odosobnione działania ani działania w ramach organizacji międzynarodowych;
- 8) odpowiednim w tym celu instrumentem prawnym jest dyrektywa Rady, ponieważ tworzy ona jednolite i wiążące ramy stosowania przez Państwa Członkowskie międzynarodowych norm badania wyposażenia;
- 9) należy w pierwszym rzędzie badać wyposażenie, którego obowiązek posiadania na statku i zatwierdzenia przez administratora krajowego w zgodności z normami bezpieczeństwa ustanowionymi w międzynarodowych konwencjach lub rezolucjach nakładają najważniejsze konwencje międzynarodowe;
- 10) w poszczególnych dyrektywach zapewniany jest swobodny przepływ pewnych produktów, które mogą być między innymi wykorzystywane jako wyposażenie statków bez konieczności wydawania przez Państwa Członkowskie świadectw wyposażenia, zgodnych z odpowiednimi konwencjami międzynarodowymi. Stąd też należy wydać przepisy dotyczące wyposażenia, które musi posiadać statek, wyłącznie w formie nowych wspólnych zasad;
- 11) w przypadku wyposażenia, dla którego nie zostały jeszcze wydane takie normy albo jeśli istniejące normy nie są wystarczająco szczegółowe, muszą zostać wydane nowe normy w zakresie badania, najlepiej na poziomie międzynarodowym;
- 12) Państwa Członkowskie powinny zapewnić, aby jednostki notyfikowane, które oceniają zgodność wyposażenia z normami dotyczącymi badań, były niezależne, efektywne oraz profesjonalnie właściwe dla wypełniania swoich obowiązków;
- 13) zgodność z międzynarodowymi normami badań może być najlepiej wykazana poprzez przeprowadzenie postępowania w przedmiocie oceny zgodności ustanowionego w decyzji Rady 93/465/EWG z dnia 22 lipca 1993 r. dotyczącej modułów stosowanych w różnych fazach procedur oceny zgodności oraz zasad umieszczania i używania oznakowania zgodności WE, które mają być stosowane w dyrektywach dotyczących harmonizacji technicznej⁵;

⁴ Dz.U. nr C 271 z 7.10.1993, str. 1.

⁵ Dz.U. nr C 220 z 30.8.1993, str. 23.

- 14) dyrektywy te w żadnej mierze nie ograniczają prawa przyznanego przez konwencje międzynarodowe administracji państwa bandery do przeprowadzania badań technicznych na pokładzie statków, dla których wystawiły świadectwo bezpieczeństwa, o ile badania te nie powielają postępowania w przedmiocie oceny zgodności;
- 15) wyposażenie objęte zakresem niniejszej dyrektywy musi zasadniczo mieć znak zgodności z wymogami niniejszej dyrektywy;
- 16) w niektórych przypadkach Państwa Członkowskie mogą wprowadzać środki przejściowe zmierzające do ograniczenia lub zakazu stosowania wyposażenia noszącego znak zgodności;
- 17) stosowanie wyposażenia nienoszącego znaku zgodności może być dopuszczone w nadzwyczajnych okolicznościach;
- 18) w celu zmiany niniejszej dyrektywy konieczne jest uproszczone postępowanie przy udziale komitetu regulacyjnego,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Celem niniejszej dyrektywy jest poprawa bezpieczeństwa na morzu oraz zapobieganie zanieczyszczeniom mórz poprzez jednolite stosowanie odpowiednich dokumentów międzynarodowych w sprawie wyposażenia wymienionego w załączniku A, w które powinny być zaopatrzone statki, dla których wystawiane są świadectwa bezpieczeństwa przez Państwa Członkowskie albo w ich imieniu, a nadto zapewnienie swobodnego przepływu tego wyposażenia na obszarze Wspólnoty.

Artykuł 2

Do celów niniejszej dyrektywy poniższe wyrażenia mają następujące znaczenie:

- a) „procedury w przedmiocie oceny zgodności” tryby postępowania przewidziane w art. 10 i w załączniku B;
- b) „wyposażenie” elementy wyposażenia wymienione w załącznikach A.1 i A.2, w które statek ma być wyposażony zgodnie z dokumentami międzynarodowymi albo w które statek może być wyposażony na zasadzie dobrowolności i dla których zgodnie z dokumentami międzynarodowymi konieczne jest zatwierdzenie wydawane przez administrację państwa bandery;
- c) „sprzęt łączności radiowej” oznacza wyposażenie wymagane w rozdziale IV Konwencji Solas z 1974 r. w brzmieniu z 1988 r., w odniesieniu do globalnego systemu ratownictwa i bezpieczeństwa na morzu (GMDSS) oraz sprzęt służący do łączności, oparty o emisje fal ultrakrótkich (radiotelefony nadawczo - odbiorcze) zgodnie z wymaganiami reguły III/6.2.1 powoływanej konwencji;
- d) „konwencje międzynarodowe” oznacza:

- Międzynarodowa Konwencja z 1966 r. o linach łańcuchowych (LL66),
- Konwencja z 1972 r. w sprawie Międzynarodowych Zasad Unikania Zderzeń Statków (Colreg),
- Międzynarodowa Konwencja z 1973 r. w sprawie zapobiegania zanieczyszczeniom mórz przez statki oraz Międzynarodowa Konwencja z 1974 r. w sprawie bezpieczeństwa życia na morzu (Solas),

włącznie z protokołami i zmianami, które w dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy miały moc obowiązującą;

- e) „dokumenty międzynarodowe” oznaczają odpowiednie konwencje międzynarodowe oraz odpowiednie rezolucje i okólniki Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), a także odpowiednie międzynarodowe normy badań;
- f) „oznaczenie” oznacza symbol, określony w załączniku D, odpowiadający wymogom art. 11;
- g) „jednostka notyfikowana” oznacza organ powołany w trybie art. 9 przez właściwą administrację krajową Państwa Członkowskiego;
- h) „umieszczony na statku” oznacza znajdujący się lub zainstalowany na statku;
- i) „świadczenia bezpieczeństwa” oznacza świadectwa, które zgodnie z konwencjami międzynarodowymi są wydawane przez Państwa Członkowskie lub w ich imieniu;
- j) „statek” oznacza statek objęty zakresem konwencji międzynarodowych, za wyjątkiem okrętów wojennych;
- k) „statek wspólnotowy” oznacza statek, dla którego zgodnie z konwencjami międzynarodowymi wydawane jest świadectwo bezpieczeństwa przez Państwo Członkowskie lub w jego imieniu, za wyjątkiem przypadków, kiedy świadectwo wydaje administracja Państwa Członkowskiego dla statku na wniosek państwa trzeciego;
- l) „nowy statek” oznacza statek, którego stępka została położona albo znajdował się on na podobnym etapie budowy w dniu albo po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy. W rozumieniu tej definicji jako „podobnie zaawansowany etap budowy” uznawany jest stan, kiedy
 - (i) prace związane z budową określonego statku zostały w widoczny sposób rozpoczęte
 - i
 - (ii) rozpoczął się montaż przynajmniej 50 ton albo jednego procenta szacunkowej masy statku, w zależności od tego, która z tych wielkości jest mniejsza;
- m) „istniejący statek” oznacza statek, który nie jest statkiem nowym;

n) „normy badań” oznacza normy, obowiązujące w dniu przyjęcia niniejszej dyrektywy i ustanowione zgodnie z konwencjami międzynarodowymi oraz odpowiednimi rezolucjami i okólnikami IMO w sprawie określania metod i wyników badań przez:

- Międzynarodową Organizację Morską (IMO),
- Międzynarodową Organizację Normalizacyjną (ISO),
- Międzynarodową Komisję Elektrotechniczną (IEC),
- Europejski Komitet Normalizacji (CEN),
- Europejski Komitet Normalizacyjny Elektrotechniki (Cenelec)

oraz

- Europejski Instytut Norm Telekomunikacyjnych (ETSI)

jednakże jedynie w formie określonej w załączniku A; w mocy w dniu przyjęcia niniejszej dyrektywy i ustanowione zgodnie z odpowiednimi konwencjami międzynarodowymi oraz z odpowiednimi uchwałami i okólnikami IMO w celu określenia sposobów badania i wyników badań, jednakże jedynie w formie określonej w załączniku A;

o) „homologacja typu” oznacza postępowania w przedmiocie oceny wyposażenia wyprodukowanego zgodnie z odpowiednimi normami badań i wystawienie odpowiedniego świadectwa.

Artykuł 3

1. Niniejsza dyrektywa stosuje się do wyposażenia do użytku na statku:

a) nowego statku wspólnotowego, niezależnie do tego, czy statek znajduje się w tym czasie w budowie na obszarze Wspólnoty;

b) istniejącego statku wspólnotowego

- który uprzednio nie miał takiego wyposażenia

lub

- jeżeli znajdujące się dotychczas na nim wyposażenie jest wymieniane, chyba że konwencje międzynarodowe dopuszczają co innego,

niezależnie od tego, czy statek znajduje się na obszarze Wspólnoty w czasie, kiedy jest zaopatrywany w to wyposażenie.

2. Niniejsza dyrektywa nie obowiązuje w odniesieniu do wyposażenia, w które statek jest już zaopatrzony w dniu jej wejścia w życie.

3. Niezależnie od faktu, że wyposażenie, o którym mowa w ust. 1 wchodzi także do zakresu regulacji innych dyrektyw w sprawie zapewnienia swobodnego przepływu, w szczególności dyrektywy Rady 89/336/EWG z dnia 3 maja 1989 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do kompatybilności elektromagnetycznej⁶ oraz dyrektywy Rady 89/686/EWG z dnia 21 grudnia 1989 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do środków ochrony osobistej⁷, obowiązuje w odniesieniu do niego wyłącznie niniejsza dyrektywa.

Artykuł 4

Każde Państwo Członkowskie lub organy, które działają w imieniu Państwa Członkowskiego, przy wydawaniu lub przedłużaniu terminu ważności świadectw bezpieczeństwa zapewnia względnie zapewniają, aby wyposażenie znajdujące się na pokładzie statku wspólnotowego, dla którego określone Państwo Członkowskie wydało świadectwo bezpieczeństwa, odpowiadało wymogom niniejszej dyrektywy.

Artykuł 5

1. Wyposażenie, wyszczególnione w załączniku A.1, umieszczone na statku wspólnotowym w dniu lub po dniu, określonym w art. 20 ust. 1 akapit drugi, odpowiada stosownym wymaganiom wymienionych w tym załączniku dokumentów międzynarodowych.

2. Zgodność wyposażenia z odpowiednimi wymogami konwencji międzynarodowych oraz z rezolucjami i okólnikami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) jest wykazywana jedynie przy zastosowaniu odpowiednich norm badań i trybów postępowania w przedmiocie oceny zgodności z tymi wymogami. W odniesieniu do wszystkich pozycji wyposażenia wyszczególnionych w załączniku A.1 mają alternatywne zastosowanie normy badań IEC albo ETSI, zaś producent albo jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na obszarze Wspólnoty może określić, jakie normy badań mają zastosowanie.

3. Wyposażenie, wyszczególnione w załączniku A.1, które zostało wyprodukowane przed terminem określonym w ust. 1, może być dalej przez dwa lata od tego terminu wprowadzane na rynek albo używane jako wyposażenie statku wspólnotowego, dla którego zaświadczenia zostały wydane przez Państwo Członkowskie albo w jego imieniu, tak jak to przewidują konwencje międzynarodowe, jeżeli wyposażenie zostało wyprodukowane zgodnie z procedurami przewidzianymi dla homologacji typu, które obowiązywały na terytorium tego Państwa Członkowskiego przed przyjęciem niniejszej dyrektywy.

Artykuł 6

1. Żadne Państwo Członkowskie nie może zabronić wprowadzania na rynek lub umieszczenia na statku wspólnotowym wyposażenia, o którym mowa w załączniku A.1, które ma oznaczenie albo z innych powodów może być uznane za zgodne z niniejszą dyrektywą, ani też odmówić wydania lub przedłużenia terminu ważności świadectwa bezpieczeństwa na nie.

⁶ Dz.U. nr L 139 z 23.5.1989, str. 19. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 93/68/EWG (Dz.U. nr L 220 z 31.8.1993, str. 1).

⁷ Dz.U. nr L 399 z 30.12.1989, str. 18. Dyrektywa ostatnio zmieniona 93/95/EWG (Dz.U. nr L 276 z 9.11.1993, str. 11).

2. Przed wystawieniem odpowiedniego świadectwa bezpieczeństwa właściwa władza wydaje, zgodnie z odpowiednimi przepisami w sprawie komunikacji radiowej, zezwolenie na prowadzenie łączności radiowej.

Artykuł 7

1. Po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Wspólnota występuje z wnioskiem do IMO albo odpowiednio do europejskich organizacji normalizacyjnych o ustanowienie norm, włącznie ze szczegółowymi normami badań wyposażenia, wymienionego w załączniku A.2.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1 jest sporządzany przez:

- przez Prezydencję Rady i przez Komisję, jeżeli składane są do IMO,
- przez Komisję zgodnie z dyrektywą Rady 83/189/EWG z dnia 28 marca 1983 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie norm i przepisów technicznych⁸, do europejskich organizacji normalizacyjnych. Celem mandatu udzielanego przez Komisję jest wypracowanie norm międzynarodowych w drodze współpracy pomiędzy organami europejskimi i odpowiednimi organami na płaszczyźnie międzynarodowej.

3. Państwa Członkowskie dokładają wszelkich starań, aby organizacje międzynarodowe, włącznie z IMO szybko rozpoczęły prace zmierzające do wypracowania tych norm.

4. Komisja regularnie nadzoruje prace nad normami dotyczącymi badań.

5. Jeżeli organizacje międzynarodowe, włącznie z IMO, po upływie rozsądnego czasu nie przyjmą odpowiednich norm badań dla określonej pozycji wyposażenia albo odmówią ich przyjęcia, wówczas w trybie postępowania przewidzianego w art. 18 przyjmowane są normy, które oparte są na pracach europejskich organizacji normalizacyjnych.

6. Jeżeli normy badań dla określonej pozycji wyposażenia, określonej w ust. 1 lub 5, zostały przyjęte lub weszły w życie, wówczas pozycja ta może zostać przesunięta z załącznika A.2 do załącznika A.1; zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 18 od dnia tego przesunięcia stosowany jest art. 5.

Artykuł 8

1. W przypadku nowego statku, który niezależnie od swojej bandery nie jest zarejestrowany w żadnym z Państw Członkowskich a powinien zostać przeniesiony do rejestru statków jednego z Państw Członkowskich, wówczas po przeniesieniu przyjmujące Państwo Członkowskie pod warunkiem dokonania inspekcji weryfikuje bieżący stan jego wyposażenia, aby odpowiadał świadectwom bezpieczeństwa oraz spełniał wymogi niniejszej dyrektywy i posiadał oznaczenia albo, aby było ono w rozumieniu władzy tego Państwa Członkowskiego równoważne z homologacją typu, zgodną z niniejszą dyrektywą.

⁸ Dz.U. nr L 109 z 26.4.1983, str. 8. Dyrektywa ostatnio zmieniona Aktem Przystąpienia z 1994 r.

2. Jeżeli wyposażenie nie nosi oznaczenia albo nie jest uznawane przez tę administrację za równoważne, wówczas jest wymieniane.

3. W przypadku wyposażenia, które jest zgodnie z niniejszym artykułem uznawane za równoważne, Państwo Członkowskie wydaje świadectwo, które stale znajduje się razem z wyposażeniem i które umożliwia państwu bandery umieszczenie na statku wyposażenia oraz wprowadza ewentualne ograniczenia albo ustanawia przepisy jego użytkowania.

4. W przypadku sprzętu łączności radiowej, administracja państwa bandery wymaga, aby wyposażenie to nie miało negatywnego oddziaływania w zakresie wymogów dotyczących pasma częstotliwości radiowych.

Artykuł 9

1. Państwa Członkowskie informują Komisję oraz pozostałe Państwa Członkowskie, jakie organy wyznaczyły do przeprowadzania postępowania, określonego w art. 10, wraz ze szczególnymi zadaniami, które powierzyły tym organom oraz jaki numer identyfikacyjny został im nadany uprzednio przez Komisję. Każda organizacja przedkłada Państwu Członkowskiemu, które zamierza ją desygnować, pełne informacje oraz dowód spełnienia kryteriów ustanowionych w załączniku C.

2. Każde Państwo Członkowskie co najmniej co dwa lata poddaje kontroli, dokonywanej przez swoje władze albo niezależne zewnętrzne podmioty wyznaczone przez te władze, zadania, które jednostki notyfikowane podejmują w imieniu tego państwa. Poprzez tę kontrolę zapewnione jest dalsze wypełnianie przez jednostkę notyfikowaną kryteriów ustanowionych w załączniku C.

3. Państwo Członkowskie, które wyznaczyło odpowiednią jednostkę, wycofuje desygnację, jeżeli zostanie stwierdzone, że jednostka notyfikowana nie spełnia już kryteriów ustanowionych w załączniku C. Informuje o tym niezwłocznie Komisję i pozostałe Państwa Członkowskie.

Artykuł 10

1. Stosuje się następujące postępowanie w przedmiocie oceny zgodności, którego szczegóły podane są w załączniku B:

(i) badanie typu WE (moduł B) oraz, przed wprowadzeniem na rynek wyposażenia oraz zgodnie z wyborem dokonany przez producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na obszarze Wspólnoty, spośród kontroli wymienionych w załączniku A.1, wszelkie wyposażenie podlega:

- a) deklaracji zgodności z typem WE (moduł C);
- b) deklaracji zgodności z typem WE (zapewnienie jakości produkcji) (moduł D);
- c) deklaracji zgodności z typem WE (zapewnienie jakości produktu) (moduł E);
- d) deklaracji zgodności z typem WE (kontrola produktów) (moduł F);

(ii) kompleksowe zapewnienie jakości (moduł H).

2. Deklaracja zgodności z typem jest składana na piśmie i zawiera dane wymienione w załączniku B.

3. Jeżeli wyposażenie jest produkowane w pojedynczych egzemplarzach albo w małych ilościach a nie seryjnie lub masowo, wówczas postępowanie w przedmiocie oceny zgodności może polegać na indywidualnej kontroli WE.

4. Komisja prowadzi aktualny wykaz zatwierzonego wyposażenia oraz wniosków wycofanych i odrzuconych i udostępnia ten wykaz wszystkim zainteresowanym stronom.

Artykuł 11

1. Wyposażenie, o którym mowa w załączniku A.1, które odpowiada właściwym dokumentom międzynarodowym i zostało wyprodukowane zgodnie z postępowaniem w przedmiocie oceny zgodności, jest opatrzone oznaczeniem, które umieszcza na nim producent lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na obszarze Wspólnoty.

2. Po oznaczeniu umieszczony jest numer identyfikacyjny jednostki notyfikowanej, która przeprowadziła postępowanie w przedmiocie oceny zgodności, jeżeli bierze ona udział w procesie kontroli produkcji, oraz ostatnie dwie cyfry roku, w którym oznaczenie zostało umieszczone. Numer identyfikacyjny jednostki notyfikowanej jest umieszczany pod rygorem odpowiedzialności albo przez tę jednostkę albo przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na obszarze Wspólnoty.

3. Mające zastosowanie oznaczenie jest określone w załączniku D.

4. Oznaczenie umieszcza się na wyposażeniu albo na tabliczce z danymi w taki sposób, aby przez cały okres amortyzacji tego wyposażenia pozostawało dobrze widoczne, czytelne i trwałe. Jeżeli nie jest to jednak możliwe albo uzasadnione ze względu na rodzaj danego wyposażenia, wówczas oznaczenie jest umieszczane na opakowaniu produktu, oznakowaniu albo na załączonej ulotce.

5. Nie są umieszczane oznaczenia lub rysunki, które ze względu na znaczenie lub wygląd oznaczenia zgodnego z niniejszą dyrektywą mogłyby wprowadzić w błąd osoby trzecie.

6. Oznaczenie jest umieszczane w końcowej fazie produkcji.

Artykuł 12

1. Nie naruszając przepisów art. 6, każde Państwo Członkowskie może podejmować odpowiednie działania zmierzające do zapewnienia, że są przeprowadzane kontrole próbek wyposażenia opatrzonego oznaczeniami, które znajduje się na jego rynku, ale jeszcze nie zostało umieszczone na statku w celu zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą. Kontrole próbek, które nie są przewidziane w modułach oceny zgodności w załączniku B, przeprowadzane są na koszt Państw Członkowskich.

2. Nie naruszając przepisów art. 6, po zainstalowaniu wyposażenia na pokładzie statku wspólnotowego, dozwolona jest kontrola tego wyposażenia pod względem zgodności z

wymogami niniejszej dyrektywy, przeprowadzana przez administrację państwa bandery, jeżeli kontrole eksploatacyjne na statku przewidziane są przez konwencje międzynarodowe ze względu na bezpieczeństwo i/lub w celu zapobiegania zanieczyszczeniu mórz, pod warunkiem, że nie powielają już uprzednio przeprowadzanych postępowań w przedmiocie oceny zgodności. Administracja państwa bandery może wprowadzić wymóg, aby producent wyposażenia, jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na obszarze Wspólnoty albo osoba, która na obszarze Wspólnoty jest odpowiedzialna za wprowadzanie do obrotu wyposażenia, przedłożyła protokoły inspekcji/badań.

Artykuł 13

1. Jeżeli Państwo Członkowskie w wyniku kontroli lub w inny sposób stwierdza, że element wyposażenia, o którym mowa w załączniku A.1, który został w prawidłowy sposób zamontowany, konserwowany i używany zgodnie ze swoim przeznaczeniem, pomimo posiadania oznaczenia stanowić może zagrożenie dla zdrowia i/lub bezpieczeństwa załogi, pasażerów albo innych osób bądź zagrażać środowisku naturalnemu mórz, wówczas podejmuje wszelkie niezbędne działania zapobiegawcze zmierzające do wycofania tego przedmiotu z rynku albo zabronienia lub ograniczenia jego wprowadzania na rynek albo stosowania na statku, dla którego wydaje świadectwa bezpieczeństwa. Państwo Członkowskie niezwłocznie informuje pozostałe Państwa Członkowskie i Komisję o podjęciu tych działań, uzasadnia swoją decyzję podając w szczególności, czy niespełnienie wymogów należy przypisać:

- a) nieprzestrzeganiu art. 5 ust. 1 i 2,
- b) nieprawidłowemu zastosowaniu norm dotyczących badań określonych w art. 5 ust. 1 i 2; lub
- c) wadom samych norm dotyczących badań.

2. Komisja przeprowadza jak najszybciej konsultacje z zainteresowanymi stronami. Jeżeli po tych konsultacjach Komisja stwierdzi, iż:

- podejmowane środki są uzasadnione, wówczas niezwłocznie informuje o tym to Państwo Członkowskie, które podjęło inicjatywę, oraz inne Państwa Członkowskie; jeżeli decyzja, o której mowa w ust. 1 przypisywana jest brakom w samych normach dotyczących badań, wówczas Komisja po skonsultowaniu z zainteresowanymi stronami w terminie dwóch miesięcy przekazuje sprawę komitetowi, o którym mowa w art. 18, jeżeli Państwo Członkowskie, które podjęło decyzję, zamierza ją utrzymać i wszczyna postępowanie, o którym mowa w art. 18,
- środki są nieuzasadnione, wówczas informuje o tym niezwłocznie to Państwo Członkowskie, które podjęło działania oraz producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na obszarze Wspólnoty.

3. Jeżeli pozycja wyposażenia posiada oznaczenie, odpowiednie środki przyjmowane są przez Państwo Członkowskie upoważnione do umieszczenia oznaczenia; to Państwo Członkowskie informuje Komisję i inne Państwa Członkowskie o przyjętych przez siebie środkach.

4. Komisja zapewnia, aby Państwa Członkowskie były informowane o przebiegu i wynikach tego postępowania.

Artykuł 14

1. Nie naruszając przepisów art. 5, w wyjątkowym przypadku innowacji technicznych administracja państwa bandery może dopuścić umieszczenie na statku wspólnotowym wyposażenia, które nie odpowiada zasadom postępowania w przedmiocie oceny zgodności, jeżeli administracja państwa bandery w drodze prób albo w inny wystarczający sposób przekonała się o tym, że wyposażenie to jest przynajmniej tak samo skuteczne jak wyposażenie, które odpowiada przepisom postępowania w przedmiocie oceny zgodności.

W przypadku sprzętu łączności radiowej administracja państwa bandery wymaga, aby wyposażenie to nie miało negatywnego oddziaływania na pasma częstotliwości radiowych.

2. Takie postępowania próbne nie różnicują wyposażenia wyprodukowanego w państwie bandery a wyprodukowanego w innym Państwie Członkowskim.

3. Państwo bandery wystawia świadectwo dla pozycji wyposażenia, objętego niniejszym artykułem, które jest stale załączone do wyposażenia i zawiera zezwolenie państwa bandery na umieszczenie na statku oraz wszelkie ograniczenia albo przepisy dotyczące jego użytkowania.

4. Jeżeli Państwo Członkowskie dopuści wyposażenie objęte niniejszym artykułem do umieszczenia na wspólnotowym statku, wówczas to Państwo Członkowskie niezwłocznie informuje o tym Komisję i pozostałe Państwa Członkowskie oraz składa sprawozdania ze wszelkich odpowiednich prób, ocen i postępowań w przedmiocie oceny zgodności.

5. Wyposażenie, o którym mowa w ust. 1, w trybie postępowania przewidzianego w art. 18, dodaje się do załącznika A.2 niniejszej dyrektywy.

6. Jeżeli statek z wyposażeniem objętym ust. 1 jest przenoszony do innego Państwa Członkowskiego, wówczas przyjmujące Państwo Członkowskie bandery może przyjąć niezbędne środki, włączając próby i pokazy praktyczne, aby przekonać się, iż wyposażenie to jest przynajmniej tak samo skuteczne jak wyposażenie, które spełnia warunki oceny zgodności.

Artykuł 15

1. Nie naruszając art. 5, administracja państwa bandery może dopuścić wyposażenie, które nie spełnia postępowania w przedmiocie oceny zgodności lub nie jest objęte art. 14, do umieszczenia na wspólnotowym statku, ze względów próbnych lub oceny, ale jedynie gdy są spełnione następujące warunki:

- a) wyposażenie musi otrzymać świadectwo Państwa Członkowskiego bandery, które to świadectwo musi przez cały czas znajdować się na statku wraz z wyposażeniem i które zezwala Państwu Członkowskiemu bandery umieścić to wyposażenie na wspólnotowym statku oraz wprowadza określenie ograniczenia lub ustanawia określone przepisy dotyczące stosowania tego wyposażenia;

- b) zezwolenie musi być ograniczone do krótkiego okresu;
 - c) wyposażenie to nie może być umieszczane w miejscu wyposażenia, które spełnia wymagania niniejszej dyrektywy i nie może zastępować tego wyposażenia, które musi pozostawać na wspólnotowym statku, sprawne i gotowe do użycia.
2. W przypadku sprzętu łączności radiowej, administracja państwa bandery wymaga, aby to wyposażenie nie miało negatywnego oddziaływania na pasma częstotliwości radiowych.

Artykuł 16

1. Jeżeli wyposażenie musi być wymienione w porcie poza obszarem Wspólnoty i w wyjątkowych okolicznościach, które są w należyty sposób uzasadnione wobec administracji państwa bandery i jeżeli z uwagi na brak czasu, opóźnienie oraz nadmierne koszty nie jest praktycznie możliwe zaopatrzenie statku w wyposażenie posiadające homologacje typu WE, może on być zaopatrzony w inne wyposażenie, w trybie następującego postępowania:
- a) do wyposażenia jest dołączony dokument, który został wydany przez uznaną organizację równoważną do jednostki notyfikowanej, jeżeli między Wspólnotą a zainteresowanym państwem trzecim została zawarta umowa międzynarodowa w sprawie wzajemnego uznawania takich organizacji;
 - b) jeżeli wymogi zawarte pod lit. a) nie mogą być spełnione, wówczas statek może, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, być zaopatrzony w wyposażenie, do którego dołączony jest dokument wydany przez Państwo Członkowskie IMO, będące stroną odpowiednich konwencji i który to dokument zaświadcza o zgodności z odpowiednimi wymogami stawianymi przez IMO.
2. Administracja państwa bandery jest niezwłocznie informowana o charakterze i cechach takiego wyposażenia.
3. Administracja państwa bandery jak najszybciej zapewnia, że wyposażenie, o którym mowa w ust. 1 wraz z dokumentacją z badań, jest zgodne z odpowiednimi wymogami dokumentów międzynarodowych oraz z niniejszą dyrektywą.
4. W przypadku wyposażenia radiowego administracja państwa bandery wymaga, aby wyposażenie to nie miało negatywnego oddziaływania na pasmo częstotliwości radiowych.

Artykuł 17

Niniejsza dyrektywa może być zmieniona w trybie postępowania ustanowionego w art. 18, w celu:

- zastosowania późniejszych zmian dokumentów międzynarodowych do celów niniejszej dyrektywy,
- zaktualizowania załącznika A poprzez włączenie nowego wyposażenia oraz poprzez przeniesienie wyposażenia z załącznika A.2 do A.1 i odwrotnie,

- dodania możliwości stosowania modułów B + C i modułu H do wyposażenia wymienionego w załączniku A.1,
- włączenia innych organizacji normalizacyjnych do definicji „normy dotyczącej badań”, zawartej w art. 2.

Artykuł 18

1. Komisja jest wspierana przez komitet, powołany na podstawie art. 12 dyrektywy Rady 93/75/EWG z dnia 13 września 1993 r. dotyczącej minimalnych wymagań w odniesieniu do statków zdrażających do portów Wspólnoty lub je opuszczających i przewożących towary niebezpieczne lub zanieczyszczające, zgodnie z procedurą ustanowioną w tym artykule⁹.

2. Przedstawiciel Komisji przedstawia komitetowi projekt przyjęcia odpowiednich środków. Komitet przedstawia swoje stanowisko w sprawie projektu w terminie, który może określić przewodniczący, uwzględniając pilność zagadnienia. Stanowisko przyjmowane jest większością głosów, którą określa art. 148 Traktatu w przypadku podejmowania decyzji przez Radę na wniosek Komisji. W głosowaniu Komitetu głosy przedstawicieli Państw Członkowskich ważone są w sposób określony w wyżej wymienionym artykule. Przewodniczący nie bierze udziału w głosowaniu.

3. a) Komisja przyjmuje odpowiednie środki, jeżeli są one zgodne ze stanowiskiem komitetu.
- b) Jeżeli zamierzone środki nie są zgodne ze stanowiskiem komitetu albo nie zostało przedstawione stanowisko, Komisja niezwłocznie przedstawia Radzie propozycje przyjęcia środków. Rada podejmuje decyzje większością kwalifikowaną.

Jeżeli Rada, po upływie dwóch miesięcy od daty wystąpienia do niej, nie podejmie żadnej decyzji, wówczas przyjmowane są środki proponowane przez Komisję.

Artykuł 19

Państwa Członkowskie udzielają sobie wzajemnej pomocy mającej na celu skuteczne wdrożenie i egzekwowanie niniejszej dyrektywy.

Artykuł 20

1. Do 30 czerwca 1998 r. Państwa Członkowskie przyjmują i opublikują przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne mające na celu wykonanie niniejszej dyrektywy.

Stosują one te przepisy od 1 stycznia 1999 r.

Przepisy, o których mowa w akapicie pierwszym, przyjmowane przez Państwa Członkowskie, zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposoby dokonywania takiego odniesienia są określane przez Państwa Członkowskie.

⁹ Dz.U. nr L 247 z 5.10.1993, str. 19.

2. Państwa Członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji teksty przepisów krajowych, które przyjmują w zakresie objętym niniejszą dyrektywą. Komisja powiadamia o tym pozostałe Państwa Członkowskie.

Artykuł 21

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

Artykuł 22

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 grudnia 1996 r.

W imieniu Rady

S. BARRETT

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK A

Załącznik A.1: Wyposażenie, dla którego istnieją już dokładne normy badań w dokumentach międzynarodowych¹

W UZUPEŁNIENIU MIĘDZYNARODOWYCH NORM BADAŃ SZCZEGÓŁOWO WYMIENIONYCH, W ODPOWIEDNICH REGULACH KONWENCYJNYCH NALEŻY SZUKAĆ LICZNYCH PRZEPISÓW, KTÓRE MUSZĄ PODLEGAĆ SPRAWDZANIU PODCZAS BADAŃ TYPU (HOMOLOGACJA TYPU)

1. Sprzęt ratunkowy

Nr pozycji	Określenie pozycji	Reguła z Solas 74 zmieniona pod kątem wymagań homologacji typu	Stosowana reguła z Solas 74 ze zmianami	Międzynarodowe normy badań ²	Moduły dla oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
1	Koła ratunkowe	Reguły III/4 i III,30	Reguła III/7.1,31	IMO uchwała A 689 (17)		x	x	x		
2	Samozapalające się światła kół ratunkowych	Reguły III/4 i III,30	Reguła III/7.1,3 1.2	IMO uchwała A 689 (17)		x	x	x		
3	Samouruchamiające się sygnały dymne kół ratunkowych	Reguły III/4 i III,30	Reguła III/7.1,3 1.3	IMO uchwała A 689 (17)		x	x	x		
4	Kamizelki ratunkowe	Reguły III/4 i III,30	Reguła III/7.2,32	IMO uchwała A 689 (17)		x	x	x		
5	Miękkie skarpety nurków	Reguły III/4 i III,30	Reguła III/7.3,33	IMO uchwała A 689 (17)		x	x	x		
6	Miękkie skarpety nurków – kamizelki ratunkowe	Reguły III/4 i III,30	Reguła III/33.1.2	IMO uchwała A 689 (17)		x	x	x		
7	Środki ochrony termicznej	Reguły III/4 i III,30	Reguła III/34	IMO uchwała A 689 (17)		x	x	x		

Nr pozycji	Określenie pozycji	Reguła z Solas 74 zmieniona pod kątem wymagań homologacji typu	Stosowana reguła z Solas 74 ze zmianami	Międzynarodowe normy badań ²	Moduły dla oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
8	Spadochronowe rakiety oświetlające (pirotechniczne)	Reguły II/4 i III,30	Reguła III/35	IMO uchwała A 689 (17)		x		x		
9	Ręczne rakiety oświetlające (pirotechniczne)	Reguły III/4 i III,30	Reguła III/36	IMO uchwała A 689 (17)		x		x		
10	Sygnalowe pływaki dymne (pirotechniczne)	Reguły III/4 i III,30	Reguła III/37	IMO uchwała A 689 (17)		x		x		
11	Wyrzutnie linek ratunkowych	Reguła III/4 i III,30	Reguła HI/49	IMO uchwała A 689 (17)		x		x		
12	Nadmuchiwane tratwy ratunkowe	Reguły III/4 i III,30	Reguła III/38,39	IMO uchwała A 689 (17)		x				
13	Sztywne tratwy ratunkowe	Reguły III/4 i III,30	Reguła III/38,40	IMO uchwała A 689 (17)		x				
14	Urządzenia do swobodnego spływu tratw ratunkowych, hydrostatyczne zespoły zwalniające	Reguły III/4 i III,30	Reguła III/38.6.3	IMO uchwała A 689 (17)		x	x	x		
15	Łodzie ratunkowe	Reguły HI/4 i III,30	Reguły HI/41-46	IMO uchwała A 689 (17)		x			x	
16	Sztywne łodzie ratownicze	Reguły III/4 i III,30	Reguła III/47.1 i 2	IMO uchwała A 689 (17)		x			x	
17	Nadmuchiwane łodzie ratownicze	Reguły III/4 i III,30	Reguła III/47	IMO uchwała A 689 (17)		x			x	

Nr pozycji	Określenie pozycji	Reguła z Solas 74 zmieniona pod kątem wymagań homologacji typu	Stosowana reguła z Solas 74 ze zmianami	Międzynarodowe normy badań ²	Moduły dla oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
18	Urządzenia do spuszczenia na wodę przy pomocy fału i windy (żurawiki).	Reguły III/4 i III,30	Reguła III/4 8.1 i 2	IMO uchwała A 689 (17)		x	x	x	x	
19	Urządzenia do swobodnego spływu na wodę	Reguły III/4 i III,30	Reguła III/48.1 i 3	IMO uchwała A 689 (17)		x	x	x		
20	Urządzenia do swobodnego spływu na wodę	Reguły III/4 i III,30	Reguła III/48.1 i 4	IMO uchwała A 689 (17)					x	

¹ Jeżeli w kolumnie szóstej pojawia się moduł H, należy to rozumieć jako moduł H plus świadectwo badania wzorca.

² Jeżeli są cyfrowane uchwały IMO, normy te są tymi, które są zawarte w odpowiednich częściach załączników do uchwał i wyłączają przepisy uchwał jako takich.

Nr pozycji	Określenie pozycji	Reguła z Solas 74 zmieniona pod kątem wymagań homologacji typu	Stosowana reguła z Solas 74 ze zmianami	Międzynarodowe normy badań	Moduły dla oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
21	Urządzenia do spuszczenia na wodę i wsiadania	Reguły III/4 i III,30	Reguła III/48.1 i 5	IMO uchwała A 689 (17)		x			x	
22	Drabiny do wsiadania	Reguły III/4 i III,30	Reguła III/48.7	IMO uchwała A 689 (17)		x	x	x		
23	Materiały odblaskowe	Reguła III/4	Reguła III/30.2.7	IMO uchwała A 658 (16)		x	x	x		
24	Nadawczo-odbiorczy aparat radiowo-telefoniczny	Reguła III/4	Reguła III/6.2.1	IMO uchwała A 694 (17) IMO uchwała A 762 (18) 1- ETS 300.225 IEC 945, projekt IEC 1097-12		x	x	x	x	
25	Radarowe urządzenie odzewowe SART	Reguła III/4	Reguła III/6.2.2	IMO uchwała A 530 (13) IMO uchwała A 697 (17) IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 i 1097-1 ITU-R 628		x	x	x	x	
26	Radarowy reflektor antenowy	Reguła III/4	Reguła III/38.5.1.14 Reguła III/41. 8.30	IMO uchwała A 384 (X) ISO 8729		x	x	x	x	

2. Zapobieganie zanieczyszczeniu morskemu

Nr pozycji	Określenie pozycji	Reguła Marpol 73/78 zmieniona pod kątem wymagań homologacji typu	Stosowana reguła Marpol 73/78 ze zmianami	Międzynarodowe normy badań	Moduły dla oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
27	Urządzenia do filtrowania oleju (celem ograniczenia zawartości oleju w ścieku do poziomu nieprzekraczającego 15 p.p.m.)	Załącznik I Reguła 16(4),(5) i (7)	Załącznik I Reguła 16 (1) i (2)	MEPC 60 (33)		x	x	x		
28	Wykrywacze mieszaniny olejowo-wodnej	Załącznik I Reguła 15 (3) (b)	Załącznik I Reguła 15 (3) (b)	MEPC 5 (XIII)		x	x	x		
29	Wskaźniki zawartości oleju	Załącznik I Reguła 16 (5)	Załącznik I Reguła 16 (2)	MEPC 60 (33)		x	x	x		
30	Przystawki technologiczne do istniejących separatorów oleju z wody (celem ograniczenia zawartości oleju w ścieku do poziomu nieprzekraczającego 15 p.p.m.)	Załącznik I Reguła 16 (5)	Załącznik I Reguła 16 (5)	IMO uchwała A 444 (XI)		x	x	x		
31	System monitorowania i sterowania odprowadzaniem oleju na zbiornikach	Załącznik I Reguła 15 (3)	Załącznik I Reguła 15 (3)	IMO uchwała A 586 (14)		x	x	x		
32	Oczyszczalnie ścieków	Załącznik IV Reguła 8 (b)	Załącznik IV Reguła 8 (b)	MEPC 2 (VI)		x	x	x	x	

3. Ochrona przeciwpożarowa

Nr pozycji	Określenie pozycji	Reguła z Solas 74 zmieniona pod kątem wymagań homologacji typu	Stosowana reguła z Solas 74 ze zmianami	Międzynarodowe normy badań	Moduły dla oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
33	Materiały niełatwopalne na wstępne powłoki pokładów	Reguła II-2/34.8 Reguła II-2/49.3	Reguła II-2/34.8 Reguła II-2/49.3	IMO uchwała A 214 (VII) IMO uchwała A 687 (17) IMO MSC/Circ. 549		x				
34	Gaśnice przenośne	Reguła II-2/6.1	Reguła II-2/6	EN 3		x	x	x		

4. Urządzenia nawigacyjne

Nr pozycji	Określenie pozycji	Reguła z Solas 74 zmieniona pod kątem wymagań homologacji typu	Stosowana reguła z Solas 74 ze zmianami	Międzynarodowe normy badań	Moduły dla oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
35	Kompas magnetyczny	Reguła V/12 (r)	Reguła V/12 (b)	IMO uchwała A 382 (X) IMO uchwała A 394 (17) IEC 945 ISO 449, 2269, 10316		x	x	x	x	
36	Żyrokompas	Reguła V/12 (r)	Reguła V/12 (d)	IMO uchwała A 694 (17) IMO uchwała A 424 (XI) IEC 945 ISO 8728		x	x	x	x	
37	Urządzenie radarowe	Reguła V/12 (r)	Reguła V/12 (g) Reguła V/12 (h)	IMO uchwała A 477 (XII) IMO uchwała A 694 (17) IEC 936 i 945		x	x	x	x	

Nr pozycji	Określenie pozycji	Reguła z Solas 74 zmieniona pod kątem wymagań homologacji typu	Stosowana reguła z Solas 74 ze zmianami	Międzynarodowe normy badań	Moduły dla oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
38	ARPA	Reguła V/12 (r)	Reguła V/12 (j)	IMO uchwała A 422 (XI) IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 i 872		x	x	x	x	
39	Urządzenie echosondy	Reguła V/12 (r)	Reguła V/12 (k)	IMO uchwała A 224 (VII) IMO uchwała A 694 (17) ISO 9875 IEC 945		x	x	x	x	
40	Urządzenie do pomiaru szybkości i odległości	Reguła V/12 (r)	Reguła V/12 (l)	IMO uchwała A 478 (XII) IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 i 1023		x	x	x	x	
41	Wskaźnik zmiany kursu	Reguła V/12 (r)	Reguła V/12 (n)	IMO uchwała A 526 (13) IMO uchwała A 694 (17) IEC 945		x	x	x	x	
42	Namiernik	Reguła V/12 (r)	Reguła V/12 (p)	IMO uchwała A 665 (16) IMO uchwała A 694 (17) IEC 945		x	x	x	x	
43	Urządzenie do systemu radionawigacyjnego Omega	Reguła V/12 (r)	Reguła V/12 (p)	IMO uchwała A 479 (XII) IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 i 1010		x	x	x	x	
44	Urządzenie do systemu radionawigacyjnego Loran-C	Reguła V/12 (r)	Reguła V/12 (p)	IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 i 1075		x	x	x	x	

Nr pozycji	Określenie pozycji	Reguła z Solas 74 zmieniona pod kątem wymagań homologacji typu	Stosowana reguła z Solas 74 ze zmianami	Międzynarodowe normy badań	Moduły dla oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
45	Urządzenie do systemu radionawigacyjnego Decca	Reguła V/12 (r)	Reguła V/12 (p)	IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 i 1135		x	x	x	x	
46	Urządzenie satelitarnego światowego określania pozycji	Reguła V/12 (r)	Reguła V/12 (p)	IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 projekt IEC 1108-1		x	x	x	x	

5. Sprzęt łączności radiowej

Nr pozycji	Określenie pozycji	Reguła z Solas 74 zmieniona pod kątem wymagań homologacji typu	Stosowana reguła z Solas 74 ze zmianami	Międzynarodowe normy badań	Moduły dla oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
47	Instalacja radiowa VHF przystosowana do nadawania i odbierania DSC (cyfrowych sygnałów kodowych) i do łączności radiotelefonicznej	Reguła IV/14	Reguła IV/7.1.1	IMO uchwała A 524 (13) IMO uchwała A 609 (15) IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 i 1097-3 i 1097-7 ITU-R 493,541 ETS 300 162		x	x	x	x	
48	Odbiornik wachtowy VHF DSC	Reguła IV/14	Reguła IV/7.1.2	IMO uchwała A 609 (15) IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 i 1097-3 i 1097-8 ITU-R 493,541 ETS 300 338 ETS 300.162		x	x	x	x	

Nr pozycji	Określenie pozycji	Reguła z Solas 74 zmieniona pod kątem wymagań homologacji typu	Stosowana reguła z Solas 74 ze zmianami	Międzynarodowe normy badań	Moduły dla oceny zgodności					
					B+C	B+D	B + E	B + F	G	H
49	Radarowe urządzenie odzewowe SART	Reguła IV/14	Reguła IV/7.1.3	IMO uchwała A 530 (13) IMO uchwała A 697 (17) IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 i 1097-1 ITU-R 628		x	x	x	x	
50	Odbiornik NAVTEX	Reguła IV/14	Reguła IV/7.1.4	IMO uchwała A 525 (13) IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 i 1097-6 ITU-R 540 i 625 ETS 300 065		x	x	x	x	
51	Odbiornik EGC	Reguła IV/14	Reguła IV/7.1.5	IMO uchwała A 570 (14) IMO uchwała A 664 (16) IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 projekt IEC 1097-4 ETS 300 460		x	x	x	x	
52	Urządzenie HF do obsługi morskich sygnałów ratunkowych (MSI) odbiornik HF NBDP	Reguła IV/14	Reguła IV/7.1.5	IMO uchwała A 700 (17) IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 i projekt 1097-11 ITU-R 491, 492, 625, 688 ETS 300 067 ETS 300 067/A1		x	x	x	x	

Nr pozycji	Określenie pozycji	Reguła z Solas 74 zmieniona pod kątem wymagań homologacji typu	Stosowana reguła z Solas 74 ze zmianami	Międzynarodowe normy badań	Moduły dla oceny zgodności					
					B+C	B+D	B + E	B + F	G	H
53	Radioboja 406 MH systemu EPIRB	Reguła IV/14	Reguła IV/7.1.6	IMO uchwała A 662 (16) IMO uchwała A 763 (18) IMO uchwała A 696 (17) IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 i 1097-2 ITU-R 633 ETS 300 066		x	x	x	x	
54	Radioboja EPIRB działająca w paśmie L	Reguła IV/14	Reguła IV/7.1.6	IMO uchwała A 661 (16) IMO uchwała A 662 (16) IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 projekt IEC 1097-5 ITU-R 632 Międzynarodowy Morski System Satelitarny (SDM) ETS 300 372		x	x	x	x	
55	Generator wachtowy 2182 kHz	Reguła IV/14	Reguła IV/7.2	IMO uchwała A 383 (X) IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 IEC 1097-15 ETS 300 441 UIT-R M 219		x	x	x	x	
56	Generator dwutonowych sygnałów alarmowych	Reguła IV/14	Reguła IV/7.3	IMO uchwała A 421 (XI) IMO uchwała A 571 (14) IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 IEC 1097-9 ETS 300 373 UIT-R M 219		x	x	x	x	

Nr pozycji	Określenie pozycji	Reguła z Solas 74 zmieniona pod kątem wymagań homologacji typu	Stosowana reguła z Solas 74 ze zmianami	Międzynarodowe normy badań	Moduły dla oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
57	Instalacja radiowa MF przystosowana do nadawania i odbierana DSC i do łączności radiotelefonicznej	Reguła IV/14	Reguła IV/9.1.1 Reguła IV/10.1.2	IMO uchwała A 610 (15) IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 i 1097-3 i 1097-9 ITU-R 493, 541 ETS 300 373 ETS 300 338 UIR-R M 219		x	x	x	x	
58	Radiotelefoniczny wachtowy odbiornik MF DSC	Reguła IV/14	Reguła IV/9.1.2 Reguła IV/10.1.3	IMO uchwała A 610 (15) IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 i 1097-3 i 1097-10 ITU-R 493,541 ETS 300 373 ETS 300 338		x	x	x	x	

Nr pozycji	Określenie pozycji	Reguła z Solas 74 zmieniona pod kątem wymagań homologacji typu	Stosowana reguła z Solas 74 ze zmianami	Międzynarodowe normy badań	Moduły dla oceny zgodności					
					B+C	B+D	B + E	B + F	G	H
59	System Inmarsat-A SES	Reguła IV/14	Reguła IV/1 0.1.1	IMO uchwała A 570 (14) IMO uchwała A 698 (17) IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 SDM		x	x	x	x	
60	System Inmarsat-C SES	Reguła IV/14	Reguła IV/1 0.1.1	IMO uchwała A 570 (14) IMO uchwała A 663 (16) IMO uchwała A 664 (16) IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 SDM projekt IEC 1097-4 ETS 300 460		x	x	x	x	
61	Instalacja radiowa MF/HF przystosowana do nadawania i odbierania DSC, NBDP i łączności MF/HF radiotelefonicznej	Reguła IV/14	Reguła IV/1 0.2.1	IMO uchwała A 613 (15) IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 i 1097-3 i 1097-9 i 1097-11 ITU-R 493, 541, 476, 492, 625 ETS 300 067 ETS 300 373 ETS 300 338		x	x	x	x	
62	Wachtowy odbiornik radiotelefoniczny MF/HF DSC	Reguła IV/14	Reguła IV/1 0.2.2	IMO uchwała A 613 (15) IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 i 1097-3 i 1097-10 ITU-R 493 ETS 300 373 ETS 300 338		x	x	x	x	

Załącznik A. 2: Wyposażenie, dla którego nie istnieją jeszcze dokładne normy badań w dokumentach międzynarodowych

1. Sprzęt ratunkowy

Nr pozycji	Określenie pozycji	Reguła z Solas 74 zmieniona pod kątem wymagań homologacji typu	Międzynarodowe normy badań
1	Ewakuacja, ześlizgi do spuszczenia na wodę i wsiadania	Reguła III/48.5	
2	Urządzenia do spuszczenia na wodę jednostek ratunkowych	Reguła III/4 i III,30	IMO uchwała A 689 (17)

2. Ochrona przeciwpożarowa

Nr pozycji	Określenie pozycji	Reguła z Solas 74 zmieniona pod kątem wymagań homologacji typu	Międzynarodowe normy badań
3	Materiały inne niż stal na rurociągi przechodzące przez przedziały klasy „A” lub „B”	Reguła II-2/1 8.2.1	Dla plastikowych rurociągów: IMO uchwała A 753 (18)
4	Materiały, inne niż stal na rurociągi do transportu oleju lub oleju napędowego	Reguła II-2/18.2.2	
5	Gaśnice nieprzenośne i nieprzewoźne	Reguła II-2/6.1 Reguła II-2/7.1.3, 7.2.3 i 7.3.1	
6.	Strażackie aparaty do oddychania	Reguła II-2/17.1.2	
7	Systemy zraszania (ograniczające się do głowic zraszających i do metod automatycznego zraszania i sygnalizacji)	Reguła II-2/12.3, 36. 1. 2 & 36.2 Reguła 41-2 ustępy 5 i 52.2	ISO 6182
8	Dysze do stałych systemów gaśniczych działających na zasadzie ciśnieniowego rozpylania wody dla maszynowni	Reguła II-2/10.1	
9	Dysze do stałych systemów gaśniczych działających na zasadzie ciśnieniowego rozpylania wody dla pomieszczeń kategorii specjalnej	Reguła II-2/37.1.3	IMO uchwała A 123 (V)

Nr pozycji	Określenie pozycji	Reguła z Solas 74 zmieniona pod kątem wymagań homologacji typu	Międzynarodowe normy badań
10	Urządzenia rozruchowe na zimno zespołów prądowców (urządzenia rozruchowe)	Reguła 11-1/44.2	
11	Węże pożarowe	Reguła 11-2/4.7 A	
12	Dysze podwójnego działania	Reguła II-2/4.8.4 Reguła II-2/41 – 2 ustęp 1.5	
13	Bezpieczna lampa elektryczna	Reguła II-2/17.1.1.4	
14	Wykrywacze dymu	Reguła II-2/13.3.2	
15	Czujniki wysokiej temperatury	Reguła II-2/13.3.3	
16	Wstępne powłoki pokładów niebezpieczeństwa toksyczne i wybuchowe	Reguła II-2/34.8 Reguła II 2/49.3	IMO uchwała (17) A 687
17	Przegrody i pokłady klasy „A” i „B”, szczelność pożarowa	Reguła II-2/3.3.5 Reguła II-2/3.4.4	IMO uchwała (18) A 754
18	Urządzenia zapobiegające przedostawaniu się płomienia do zbiorników ładunkowych na zbiornikowcach do przewozu olejów	Reguła II-2/59.1.5 Reguła II-2/59.1.9.4 i 59.2	IMO MSC/Circ. 373/Rev. 1 IMO MSC/Circ. 450/Rev. 1
19	Materiały niepalne stosowane w przedziałach klasy „A”, „B” i „C”	Reguła II-2/3.1 Reguła II-2/3.3.4 Reguła II-2/3.4.3 Reguła II-2/3.5	IMO uchwała (XII) A 472

3. Sprzęt łączności radiowej

Nr pozycji	Określenie pozycji	Reguła z Solas 74 zmieniona pod kątem wymagań homologacji typu	Międzynarodowe normy badań
20	Radioboja EPRIB działająca w paśmie VHF	Reguła IV/14	IMO uchwała A 612 (15) IMO uchwała A 662 IMO uchwała A 694 (17) IEC 945 ITU-R 693

ZAŁĄCZNIK B

Moduły oceny zgodności

BADANIE TYPU WE (MODUŁ B)

1. Jednostka notyfikowana musi ustalić i zaświadczyć, że próbka reprezentatywna dla określonej produkcji spełnia przepisy dokumentów międzynarodowych, stosujących się do tej produkcji.
2. Wniosek o przeprowadzenie badania typu musi być złożony przez producenta albo jego przedstawiciela mającego siedzibę na obszarze Wspólnoty w jednej z jednostek notyfikowanych, wybranej przez niego.

Wniosek musi zawierać:

- nazwę i adres producenta, zaś jeżeli wniosek składany jest przez przedstawiciela, także jego nazwę (nazwisko) i adres,
- pisemne oświadczenie, iż taki sam wniosek nie został złożony równocześnie w innej jednostce notyfikowanej,
- dokumentację techniczną zgodnie z pkt 3.

Wnioskodawca musi przedstawić do dyspozycji jednostki notyfikowanej próbę reprezentatywną dla określonej produkcji dalej zwaną „typem”¹⁰. Jednostka notyfikowana może zażądać dalszych próbek, jeżeli są one konieczne do przeprowadzenia programu badań.

3. Dokumentacja techniczna musi umożliwiać ocenę zgodności produktu z wymogami odpowiednich dokumentów międzynarodowych. Musi ona w odpowiednim stopniu do tej oceny obejmować projekt, określać normę budowy, produkcję, instalację i sposób funkcjonowania produktu w zgodności z opisem zawartym w dokumentacji technicznej ustalonej w dodatku do niniejszego załącznika.
4. Jednostka notyfikowana musi:
 - 4.1. zbadać dokumentację techniczną i upewnić się, że typ został wyprodukowany w zgodności z tą dokumentacją;
 - 4.2. przeprowadzić właściwe czynności sprawdzające i niezbędne badania albo zlecić ich przeprowadzenie w celu stwierdzenia, czy rzeczywiście spełnione są wymogi odpowiednich dokumentów międzynarodowych;
 - 4.3. ustalić z wnioskodawcą miejsce, gdzie czynności sprawdzające i niezbędne badania mają być przeprowadzone.

¹⁰ Typ może obejmować kilka wersji produktu, pod warunkiem że różnica między wersjami nie wpływa negatywnie na poziom bezpieczeństwa lub inne wymagania dotyczące działania produktu.

5. Jeżeli typ spełnia przepisy odpowiednich dokumentów międzynarodowych, wówczas jednostka notyfikowana wydaje wnioskodawcy świadectwo badania typu WE. Świadectwo zawiera nazwę i adres producenta, szczegóły dotyczące wyposażenia, wyniki czynności sprawdzających, warunki ważności świadectwa oraz dane niezbędne w celu identyfikacji homologowanego typu.

Wykaz odpowiednich części dokumentacji technicznej jest załączany do świadectwa, a ich kopie są przechowywane przez tę jednostkę notyfikowaną.

Jeżeli jednostka notyfikowana odmawia wydania producentowi świadectwa homologacji typu WE, musi odmowę wyczerpująco uzasadnić.

Jeżeli producent występuje ponownie o homologację typu dla wyposażenia, któremu odmówiono wydania świadectwa homologacji typu, przedstawia jednostce notyfikowanej wszelką odpowiednią dokumentację, włącznie z oryginałami sprawozdań z badań, wyczerpującym uzasadnieniem odmowy i szczegółowymi danymi odnośnie do wszelkich zmian wprowadzonych w wyposażeniu.

6. Wnioskodawca musi powiadomić jednostkę notyfikowaną, która dysponuje dokumentacją techniczną, związaną ze świadectwem badania typu WE, o wszelkich zmianach zatwierdzonego produktu, które wymagają dodatkowego zatwierdzenia, o ile zmiany te mogłyby wpłynąć na zgodność z wymogami albo warunkami używania produktu. Takie nowe zatwierdzenie jest wydawane w formie dodatku do pierwotnego świadectwa badania typu WE.
7. Każda jednostka notyfikowana, na życzenie, podaje administracji Państw Członkowskich bandery i innych jednostek notyfikowanych odpowiednie dane dotyczące świadectw badania typu WE i dodatków wydanych względnie cofniętych.
8. Pozostałe jednostki notyfikowane mogą otrzymać kopie świadectw badania typu WE i/lub dodatków do nich. Załączniki do świadectw muszą być przechowywane do dyspozycji pozostałych jednostek notyfikowanych.
9. Producent albo jego upoważniony przedstawiciel, mający siedzibę na obszarze Wspólnoty, przechowuje wraz z dokumentacją techniczną kopie świadectwa badania typu WE oraz jego dodatki przez okres co najmniej dziesięciu lat od daty wytworzenia ostatniego produktu.

ZGODNOŚĆ Z TYPEM (MODUŁ C)

1. Producent albo jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na obszarze Wspólnoty, składa zapewnienie albo oświadczenie, że określone produkty odpowiadają typowi określonymu w świadectwie badania typu WE i spełniają stosujące się do nich wymogi zawarte w dokumentach międzynarodowych. Producent albo jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na obszarze Wspólnoty umieszcza na każdym produkcie oznaczenie i wystawia pisemne oświadczenie zgodności.
2. Producent podejmuje wszelkie niezbędne środki zmierzające do tego, aby proces wytwarzania zapewniał zgodność wytwarzanych produktów z typem określonym w

świadczenie badania typu WE i spełniał stosujące się do nich wymogi zawarte w dokumentach międzynarodowych.

3. Producent albo jego upoważniony przedstawiciel, mający siedzibę na obszarze Wspólnoty, przechowuje kopię oświadczenia zgodności przez okres co najmniej dziesięciu lat od daty wytworzenia ostatniego produktu.

ZAPEWNIENIE JAKOŚCI PRODUKCJI (MODUŁ D)

1. Producent, który spełnia obowiązki określone w pkt 2, składa zapewnienie i oświadczenie, że określone produkty odpowiadają typowi określonemu w świadectwie badania typu WE. Producent albo jego upoważniony przedstawiciel, mający siedzibę na obszarze Wspólnoty, umieszcza na każdym produkcie oznaczenie i składa pisemne oświadczenie zgodności. Oznaczenie jest zaopatrzone w numer identyfikacyjny jednostki notyfikowanej, która w imieniu WE jest właściwa do nadzoru zgodnie z pkt 4.
2. Producent utrzymuje zatwierdzony system kontroli jakości w zakresie produkcji, odbioru produktu finalnego i badania zgodnie z pkt 3 i podlega nadzorowi zgodnie z pkt 4.

3. System kontroli jakości

- 3.1. Producent występuje z wnioskiem do jednostki notyfikowanej, według swojego wyboru, o dokonanie oceny jego systemu kontroli jakości określonych produktów.

Wniosek musi zawierać:

- wszelkie potrzebne dane odnośnie do przewidywanej kategorii produktów,
 - dokumentację dotyczącą systemu kontroli jakości,
 - dokumentację techniczną odnoszącą się do dopuszczonego typu oraz kopię świadectwa badania typu WE.
- 3.2. System kontroli jakości musi zapewniać zgodność produktów z typem określonym w świadectwie badania typu WE.

Wszystkie uwzględnione przez producenta przesłanki, wymogi i przepisy muszą być zebrane w sposób systematyczny i uporządkowany w formie pisemnej polityki działania, procedur i instrukcji. Dokumentacja dotycząca systemu kontroli jakości musi zapewniać, aby programy, plany, podręczniki i zapisy w sprawie z zakresu kontroli jakości były w jednolity sposób interpretowane.

Muszą one zawierać w szczególności odpowiedni opis następujących zagadnień:

- cele jakościowe oraz strukturę organizacyjną, zakresy odpowiedzialności i uprawnień kierownictwa w zakresie jakości produktu,
- proces produkcji, kontroli jakości i techniki zapewniania jakości oraz procesy i systematyczne działania, które będą stosowane,

- czynności sprawdzające i badania, które są przeprowadzane przed, podczas i po zakończeniu produkcji oraz częstotliwość, z jaką będą one dokonywane,
- dokumentacja dotycząca zapewniania jakości, taka jak sprawozdania z kontroli, dane z badań i dane kalibracji oraz sprawozdania dotyczące kwalifikacji pracowników zatrudnionych przy produkcji itd.,
- środki monitorowania procesu osiągania żądanej jakości produktu oraz skuteczny sposób funkcjonowania systemu kontroli jakości.

3.3. Jednostka notyfikowana ocenia system kontroli jakości, w celu stwierdzenia, czy spełniane są wymagania określone w pkt 3.2. W przypadku systemu zapewniania jakości, w którym stosuje się odpowiednie zharmonizowane normy, zakłada się, iż wymagania te są spełniane.

Przynajmniej jeden członek zespołu kontrolnego musi mieć doświadczenie w zakresie oceny danej technologii produkcji. Postępowanie w przedmiocie oceny obejmuje także wizytę u producenta.

Decyzja jest podawana do wiadomości producenta. Zawiadomienie zawiera wyniki kontroli oraz uzasadnienie decyzji oceny.

3.4. Producent zobowiązuje się do wypełniania zobowiązań związanych z systemem zapewniania jakości oraz do dokładania starań, aby zawsze funkcjonował on w odpowiedni i efektywny sposób.

Producent albo jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na obszarze Wspólnoty zawiadamia jednostkę notyfikowaną, która zatwierdziła określony system zapewniania jakości o wszelkich planowanych aktualizacjach systemu zapewniania jakości.

Jednostka notyfikowana musi ocenić wszelkie planowane zmiany i podjąć decyzję, czy zmieniony system zapewniania jakości odpowiada jeszcze wymaganiom określonym w pkt 3.2., czy też konieczna jest ponowna ocena.

Decyzję podaje do wiadomości producenta. Zawiadomienie zawiera wyniki czynności sprawdzających oraz uzasadnienie decyzji.

4. Nadzór , za który odpowiedzialna jest jednostka notyfikowana

4.1 Nadzór zapewnia, aby producent należycie spełniał obowiązki związane z zatwierdzonym systemem zapewniania jakości.

4.2 Producent zapewnia jednostce notyfikowanej, w celach przeprowadzenia inspekcji, dostęp do urządzeń produkcyjnych, kontrolnych i magazynów oraz przekazuje do dyspozycji wszelkie niezbędne dokumenty, w szczególności:

- dokumentację dotyczącą systemu zapewniania jakości,

- sprawozdania dotyczące jakości takie jak sprawozdania z kontroli, dane dotyczące badań, kalibracji, kwalifikacji zatrudnionych pracowników itd.
- 4.3 Jednostka notyfikowana przeprowadza okresowe kontrolne w celu zapewnienia, aby producent utrzymywał i stosował system zapewniania jakości i dostarcza mu sprawozdanie z kontroli.
- 4.4 Ponadto jednostka notyfikowana może składać producentowi niezapowiedziane wizyty. Podczas tych wizyt jednostka notyfikowana może, o ile to konieczne, przeprowadzać lub zlecić przeprowadzenie badania prawidłowego funkcjonowania systemu zapewniania jakości. Jednostka notyfikowana przekazuje producentowi sprawozdanie z wizyty, a w przypadku przeprowadzenia badania sprawozdanie z badania.
5. Producent przez co najmniej dziesięć lat od daty produkcji ostatniego produktu musi przechowywać do dyspozycji władz krajowych następujące dokumenty:
- dokumentację, o której mowa w pkt 3.1 akapit drugi tiret drugie,
 - aktualizacje, o których mowa w pkt 3.4 akapit drugi,
 - decyzje i sprawozdania jednostki notyfikowanej, o których mowa w pkt 3.4 akapit ostatni, pkt 4.3 i 4.4.
6. Każda jednostka notyfikowana podaje do wiadomości administracji Państw Członkowskich bandery oraz innych jednostek notyfikowanych na ich żądanie, odpowiednie dane dotyczące wydanych względnie cofniętych zatwierdzeń systemów zapewniania jakości.

ZAPEWNIANIE JAKOŚCI PRODUKTU (MODUŁ E)

1. Producent, który spełnia obowiązki określone w pkt 2, składa zapewnienie i oświadczenie, że określone produkty odpowiadają typowi określonemu w świadectwie badania typu WE. Producent albo jego upoważniony przedstawiciel, mający siedzibę na obszarze Wspólnoty, umieszcza na każdym produkcie oznaczenie i wystawia pisemne oświadczenie zgodności. Do oznaczenia dodawany jest numer identyfikacyjny jednostki notyfikowanej, która jest właściwa do nadzoru w imieniu WE, tak jak to zostało określone w pkt 4.
2. Producent musi utrzymywać zatwierdzony system zapewniania jakości produktu do ostatecznej kontroli i badania jak określono w pkt 3 i podlega nadzorowi w trybie określonym w pkt 4.
- 3. System zapewnienia jakości**
- 3.1. Producent występuje do jednostki notyfikowanej według swojego wyboru z wnioskiem o dokonanie oceny jego systemu zapewnienia jakości określonych produktów.

Wniosek musi zawierać:

- wszelkie istotne dane dotyczące przewidywanej kategorii produktów,

- dokumentację dotyczącą systemu zapewnienia jakości,
- dokumentację techniczną dotyczącą homologacji typu oraz kopie świadectwa badania typu WE.

3.2 W ramach systemu zapewnienia jakości kontrolowany jest każdy produkt. W celu zapewnienia zgodności z odpowiednimi wymogami dokumentów międzynarodowych. Wszelkie uwzględnione przez producenta elementy, wymogi i przepisy muszą zostać zebrane w systematycznej i uporządkowanej w formie dokumentacji polityki działania, procedur i instrukcji. Dokumentacja dotycząca systemu zapewniania jakości musi zapewniać, aby programy, plany, podręczniki i sprawozdania dotyczące systemów zapewnienia jakości były ogólnie zrozumiałe.

Muszą one zawierać w szczególności odpowiedni opis:

- celów jakościowych oraz struktury organizacyjnej, zakresów odpowiedzialności i uprawnień kierownictwa w zakresie jakości produktu,
- badań i testów przeprowadzonych po zakończeniu procesu produkcji,
- środków, za pomocą których nadzorowane jest efektywne funkcjonowanie systemu zapewnienia jakości,
- sprawozdań dotyczących jakości, takich jak sprawozdania z kontroli, dane dotyczące badań, kalibracji, sprawozdania dotyczące kwalifikacji zatrudnionych pracowników, itp.

3.3. Jednostka notyfikowana ocenia system zapewniania jakości w celu stwierdzenia, czy spełnione zostały wymogi ustanowione w pkt 3.2. W przypadku systemów zapewniania jakości, w których stosowana jest odpowiednia zharmonizowana norma, wychodzi się z założenia, że wymogi te zostały spełnione.

Przynajmniej jeden członek zespołu dokonującego oceny musi mieć doświadczenie w zakresie danej technologii produkcyjnej. Procedura dokonywania oceny obejmuje także wizytę w zakładzie produkcyjnym.

Decyzja jest podawana do wiadomości producenta. Zawiadomienie zawiera wyniki czynności sprawdzających oraz uzasadnienie.

3.4. Producent musi zobowiązać się do spełniania zobowiązań wynikających z zatwierdzonego systemu zapewniania jakości oraz do jego utrzymania, tak aby funkcjonował we właściwy sposób oraz był skuteczny.

Producent albo jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na obszarze Wspólnoty na bieżąco informuje jednostkę notyfikowaną, która zatwierdziła system zapewniania jakości, o wszelkich planowanych aktualizacjach systemu zapewnienia jakości.

Jednostka notyfikowana musi ocenić wszelkie planowane zmiany i podjąć decyzję, czy zmieniony system zapewniania jakości odpowiada jeszcze wymogom ustanowionym w pkt 3.2, czy też konieczne jest ponowne przeprowadzenie postępowania oceniającego.

Jednostka ta podaje decyzje do wiadomości producenta. Zawiadomienie zawiera wyniki czynności sprawdzających oraz uzasadnienie decyzji.

4. Nadzór, za który odpowiedzialna jest jednostka notyfikowana

- 4.1. Nadzór powinien zapewniać zgodne z przepisami wypełnianie przez producenta obowiązków wynikających z przyjętego systemu zapewniania jakości.
- 4.2. Producent zapewnia jednostce notyfikowanej dostęp do urządzeń odbiorczych, kontrolnych i magazynowych oraz przekazuje mu do dyspozycji wszelkie niezbędne dokumenty, w szczególności:
 - dokumentację dotyczącą systemu zapewniania jakości,
 - dokumentację techniczną,
 - sprawozdania dotyczące jakości, takie jak sprawozdania z kontroli, dane z badań, dane z kalibracji, sprawozdania dotyczące kwalifikacji pracowników zatrudnionych w tym zakresie, itd.
- 4.3. Jednostka notyfikowana przeprowadza okresowe kontrole zmierzające do zapewnienia utrzymania i stosowania przez producenta systemu zapewniania jakości i przekazuje mu sprawozdanie z kontroli.
- 4.4. Ponadto jednostka notyfikowana może składać producentowi niezapowiedziane wizyty. Podczas tych wizyt może, jeżeli okaże się to konieczne, przeprowadzać badanie prawidłowego funkcjonowania systemu zapewniania jakości albo zlecać przeprowadzanie takich badań. Jednostka notyfikowana przekazuje producentowi sprawozdanie z wizyty oraz, w przypadku przeprowadzenia badania, sprawozdanie z tego badania.
5. Producent musi, przynajmniej przez dziesięć lat od daty wyprodukowania ostatniego produktu, przechowywać do dyspozycji władz krajowych następujące dokumenty:
 - dokumentację, o której mowa w pkt 3.1 akapit drugi tiret trzecie;
 - aktualizacje, o których mowa w pkt 3.4 akapit drugi;
 - decyzje i sprawozdania jednostki notyfikowanej, o których mowa w pkt 3.4. akapit ostatni oraz w pkt 4.3.i 4.4.
6. Każda jednostka notyfikowana na żądanie podaje do wiadomości administracji Państwa Członkowskiego bandery i innych jednostek notyfikowanych właściwe dane dotyczące wydanych względnie cofniętych zatwierdzeń systemów zapewniania jakości.

WERYFIKACJA PRODUKTU (MODUŁ F)

1. Producent albo jego upoważniony przedstawiciel, mający siedzibę na obszarze Wspólnoty, musi sprawdzić i zaświadczyć, iż określone produkty, wobec których stosowane były przepisy pkt 3, odpowiadają typowi określonemu w świadectwie badania WE.
2. Producent musi podjąć wszelkie niezbędne środki zmierzające do tego, aby proces produkcyjny zapewniał zgodność produktów z typem określonym w świadectwie badania typu WE. Producent, albo jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na obszarze Wspólnoty, musi umieścić na każdym produkcie oznaczenie i wystawić oświadczenie zgodności.
3. Jednostka notyfikowana musi podjąć odpowiednie czynności sprawdzające oraz badania według wyboru producenta, albo poprzez czynności sprawdzające i badania każdego pojedynczego produktu zgodnie z pkt 4, albo poprzez kontrolę produktów na bazie statystycznej, zgodnie z pkt 5, w celu sprawdzenia produktu pod względem zgodności z wymogami dokumentów międzynarodowych.
- 3a. Producent albo jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na obszarze Wspólnoty musi przez przynajmniej dziesięć lat od daty produkcji ostatniego produktu przechowywać kopię oświadczenia zgodności.

4. Weryfikacja i sprawdzanie każdego poszczególnego produktu

- 4.1. Wszystkie produkty muszą być poddawane indywidualnym czynnościom sprawdzającym i poddawane odpowiednim badaniom w celu sprawdzenia ich zgodności z typem określonym w świadectwie badania typu WE.
- 4.2. Jednostka notyfikowana musi umieścić na każdym homologowanym produkcie swój numer identyfikacyjny albo zlecić jego umieszczenie oraz wystawić pisemne świadectwo zgodności odnoszące się do przeprowadzonych badań.
- 4.3. Producent albo jego upoważniony przedstawiciel, mający siedzibę na obszarze Wspólnoty, musi być władny do przedłożenia na żądanie świadectwa zgodności administracji Państwa Członkowskiego bandery.

5. Weryfikacja statystyczna

- 5.1. Producent musi przedstawić swoje produkty w formie jednorodnych partii i przyjmować wszelkie niezbędne środki zmierzające do tego, aby proces produkcyjny zapewniał jednorodność wszystkich produkowanych partii.
- 5.2. Wszystkie produkty muszą być dostępne do kontroli w jednorodnych partiach. Z każdej partii musi być pobierana losowa próbka. Próbkę muszą być kontrolowane pojedynczo i poddawane przy tym odpowiednim badaniom zmierzającym do sprawdzenia ich zgodności z odpowiednimi dokumentami międzynarodowymi i podjęcia decyzji, czy partia może zostać przyjęta, czy też powinna zostać odrzucona.
- 5.3. Jeżeli partia zostaje zaakceptowana, wówczas jednostka notyfikowana musi umieścić na każdym produkcie swój numer identyfikacyjny albo zlecić jego umieszczenie i

wystawić pisemny certyfikat zgodności odnoszący się do przeprowadzonych kontroli. Wszystkie produkty z określonej partii za wyjątkiem tych, u których nie stwierdzono zgodności, mogą zostać wprowadzone do obrotu.

Jeżeli partia jest odrzucona, wówczas jednostka notyfikowana albo właściwa władza musi przyjąć odpowiednie środki zmierzające do zapobieżenia wprowadzeniu partii do obrotu. W przypadku częstszego odrzucania partii jednostka notyfikowana może zaniechać przeprowadzania weryfikacji na bazie statystycznej.

Producent może, na odpowiedzialność jednostki notyfikowanej, umieszczać numer identyfikacyjny tej jednostki podczas procesu produkcyjnego.

- 5.4. Producent albo jego upoważniony przedstawiciel, mający siedzibę na obszarze Wspólnoty, musi zapewnić, że na żądanie jest w stanie przedłożyć administracji Państwa Członkowskiego bandery świadectwa zgodności wydane przez jednostkę.

KONTROLA INDYWIDUALNA (MODUŁ G)

1. Producent musi zapewnić i oświadczyć, że określony produkt, o którym mowa w pkt 2, dla którego zostało wystawione świadectwo, spełnia obowiązujące wymogi przewidziane w dokumentach międzynarodowych. Producent albo jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na obszarze Wspólnoty musi umieścić na każdym produkcie oznaczenie i wystawić oświadczenie o zgodności.
2. Jednostka notyfikowana musi dokonać czynności sprawdzających produkt i poddać go odpowiednim badaniom w celu sprawdzenia zgodności z określonymi wymogami przewidzianymi w dokumentach międzynarodowych.

Jednostka notyfikowana musi umieścić swój numer identyfikacyjny na zatwierdzonym produkcie albo zlecić jego umieszczenie i wydać świadectwo zgodności dotyczące przeprowadzonych kontroli.

3. Celem dokumentacji technicznej jest umożliwienie oceny zgodności z wymogami dokumentów międzynarodowych oraz zrozumienia projektu, produkcji i sposobu działania produktu.

KOMPLEKSOWE ZAPEWNIENIE JAKOŚCI (MODUŁ H)

1. Producent, który spełnia wymogi określone w ust. 2, musi zapewnić i zaświadczyć, że określone produkty spełniają wymogi zawarte w dokumentach międzynarodowych. Producent albo jego upoważniony przedstawiciel, mający siedzibę na obszarze Wspólnoty, musi umieścić na każdym produkcie oznaczenie i wydać pisemne oświadczenie o zgodności. Do oznaczenia dołącza się numer identyfikacyjny jednostki notyfikowanej, która zgodnie z pkt 4, jest właściwa do nadzoru.
2. Producent musi utrzymywać zatwierdzony system zapewniania jakości w odniesieniu do projektu, produkcji oraz końcowej kontroli i badania w trybie określonym w pkt 3 i musi podlegać nadzorowi w trybie określonym w pkt 4.
3. **System zapewnienia jakości**

- 3.1 Producent musi wystąpić z wnioskiem do jednostki notyfikowanej o dokonanie oceny swojego systemu zapewnienia jakości.

Wniosek musi zawierać:

- wszelkie potrzebne dane dotyczące określonej kategorii produktów, oraz
- dokumentację dotyczącą systemu zapewnienia jakości.

- 3.2 System zapewnienia jakości musi zapewniać zgodność produktu ze stosującymi się do niego wymogami dokumentów międzynarodowych.

Wszystkie te elementy, wymogi i przepisy muszą być zestawione przez producenta w sposób systematyczny i uporządkowane w formie pisemnej w zakresie polityki działania, procedur i instrukcji. Dokumentacja dotycząca systemu zapewniania jakości musi zapewniać, aby zasady i procedury zapewniania jakości, takie jak programy, plany, podręczniki i zapisy dotyczące zapewniania jakości podlegały jednolitej wykładni.

W szczególności musi ona zawierać odpowiedni opis następujących elementów:

- celów dotyczących jakości oraz struktury organizacyjnej, odpowiedzialności i uprawnień kierownictwa w zakresie jakości produktów,
- technicznych specyfikacji konstrukcyjnych, włącznie z normami, które będą stosowane i zapewnieniem, że podstawowe wymogi przewidziane w stosownych umowach międzynarodowych zostaną spełnione,
- technik kontroli oraz weryfikacji wyników projektowania, procesów oraz działań systematycznych, które mają zastosowanie do projektowania produktów należących do określonej kategorii,
- odpowiednich technik wytwarzania, kontroli i zapewnienia jakości, stosowanych procedur i systematycznych działań,
- sprawdzania i badań przeprowadzanych przed, w trakcie i po zakończeniu procesu produkcyjnego z podaniem ich częstotliwości,
- dokumentacji dotyczącej zapewnienia jakości, takiej jak sprawozdania z kontroli, dane dotyczące badań, dane dotyczące kalibracji, sprawozdania w sprawie kwalifikacji pracowników zatrudnionych przy wytwarzaniu produktów, itd.,
- środków, za pomocą których nadzorowane może być osiągnięcie wymaganej jakości projektowej i produkcyjnej oraz skuteczny sposób funkcjonowania systemu zapewniania jakości.

- 3.3 Jednostka notyfikowana musi ocenić system zapewnienia jakości, w celu określenia czy spełnia on wymagania ustanowione w pkt 3.2. W przypadku systemów zapewnienia jakości, których stosowana jest odpowiednio zharmonizowana norma, wychodzi się z założenia, że wymogi te zostały spełnione.

W składzie zespołu dokonującego kontroli musi być przynajmniej jedna osoba posiadająca doświadczenie w ocenianiu technologii wytwarzania danego produktu. Procedura oceny musi obejmować wizytę w zakładzie producenta.

Producent musi zostać poinformowany o decyzji. Powiadomienie musi zawierać wnioski z czynności sprawdzających i uzasadnienie decyzji.

- 3.4. Producent musi zobowiązać się do spełniania zobowiązań związanych z zatwierdzonym systemem zapewniania jakości oraz do dokładania starań, aby zawsze funkcjonował on w odpowiedni i efektywny sposób.

Producent albo jego przedstawiciel mający siedzibę na obszarze Wspólnoty musi informować jednostkę notyfikowaną, która dopuściła określony system zapewnienia jakości o wszelkich planowanych aktualizacjach systemu.

Jednostka notyfikowana musi zbadać wszelkie planowane zmiany i podjąć decyzję, czy zmieniony system zapewnienia jakości odpowiada jeszcze wymogom określonym w pkt 3.2. czy też konieczna jest ponowna ocena.

Decyzję podaje do wiadomości producenta. Zawiadomienie musi zawierać wyniki czynności sprawdzających oraz uzasadnienie decyzji.

4. Nadzór, za który odpowiedzialna jest jednostka notyfikowana

- 4.1 Celem nadzoru jest zapewnienie, aby producent należycie spełniał obowiązki związane z systemem zapewnienia jakości.

- 4.2 Producent musi zapewnić jednostce notyfikowanej, w celach przeprowadzenia inspekcji, dostęp do miejsc projektowych urządzeń produkcyjnych, kontrolnych i badawczych oraz magazynów i przekazać do jej dyspozycji wszelkie niezbędne dokumenty, w szczególności:

- dokumentację dotyczącą systemu zapewnienia jakości,
- akta dotyczące jakości, przewidziane dla części projektowej systemu zapewnienia jakości, takie jak wyniki analiz, obliczeń, badań itp.
- akta dotyczące jakości, przewidziane dla części produkcyjnej systemu zapewnienia jakości, takie jak sprawozdania z kontroli, dane dotyczące badań, kalibracji, kwalifikacji zatrudnionych pracowników itd.

- 4.3 Jednostka notyfikowana musi przeprowadzać okresowe kontrole w celu zapewnienia, że producent utrzymuje i stosuje system zapewnienia jakości i doręczać mu sprawozdanie z kontroli.

- 4.4 Ponadto jednostka notyfikowana może składać producentowi niezapowiedziane wizyty. Podczas tych wizyt może, o ile to konieczne, przeprowadzać lub zlecać przeprowadzenie badania prawidłowego funkcjonowania systemu zapewnienia jakości.

Jednostka notyfikowana musi przekazać producentowi sprawozdanie z wizyty, a w przypadku przeprowadzenia badania - sprawozdanie z badania.

5. Procent musi, przez co najmniej dziesięć lat od daty produkcji ostatniego produktu, przechowywać do dyspozycji władz krajowych:
 - dokumentację, o której mowa w pkt 3.1 akapit drugi tiret drugie;
 - aktualizacje, o których mowa w pkt 3.4 akapit drugi;
 - decyzje i sprawozdania jednostki notyfikowanej, o których mowa w pkt 3.4 akapit ostatni, pkt 4.3 i 4.4.
6. Każda jednostka notyfikowana musi podać do wiadomości administracji Państwa Członkowskiego bandery, na jego żądanie, odpowiednie dane dotyczące wydanych względnie cofniętych zatwierdzeń systemów zapewnienia jakości.

7. Badanie wzoru

- 7.1 Producent musi wystąpić do jednej jednostki notyfikowanej z wnioskiem o przeprowadzenie badania wzoru.
- 7.2 Wniosek musi umożliwiać poznanie wzoru, procesu produkcyjnego, zasad funkcjonowania produktu oraz ocenę zgodności z wymogami dokumentów międzynarodowych.

Wniosek musi zawierać:

- specyfikacje techniczne wraz ze stosowanymi normami,
 - niezbędny dowód stosowności, w szczególności wówczas gdy normy wskazane w art. 5 nie zostały zastosowane w całej rozciągłości. Dowód taki musi uwzględniać wyniki badań, które zostały przeprowadzone w odpowiednich laboratoriach producenta albo na zlecenie.
- 7.3 Jednostka notyfikowana musi zbadać wniosek i wystawić wnioskodawcy świadectwo badania wzoru WE, jeżeli wzór spełnia odpowiednie przepisy i dokumenty międzynarodowe. Świadectwo musi zawierać wyniki sprawdzania, warunki ich ważności, dane niezbędne do identyfikacji dopuszczonego wzoru a w określonych przypadkach także opis sposobu działania urządzenia.
 - 7.4 Wnioskodawca musi na bieżąco informować jednostkę notyfikowaną, która wydała świadectwo badania wzoru WE, o zmianach w zatwierdzonym wzorze. Zmiany w zatwierdzonym wzorze wymagają dodatkowego zatwierdzenia od jednostki notyfikowanej, która wydała świadectwo badania wzoru WE, o ile zmiany te mogą negatywnie wpłynąć na zgodność z podstawowymi wymogami dokumentów międzynarodowych albo zalecanymi warunkami eksploatacji produktu. Takie dodatkowe zezwolenie musi być wystawione w formie uzupełnienia pierwotnego świadectwa badania wzoru WE.

7.5 Jednostki notyfikowane muszą przekazywać władzom administracyjnym Państwa Członkowskiego bandery i innym jednostkom notyfikowanym na ich żądanie odpowiednie dane w sprawie:

- wydanych świadectw badania wzoru WE i ich uzupełnienia,
- cofniętych zatwierdzeń wzorów i uzupełnień zatwierdzeń.

Dodatek do załącznika B

Dokumentacja techniczna dostarczana przez producenta jednostce notyfikowanej

Przepisy niniejszego dodatku stosują się do wszystkich modułów zawartych w załączniku B.

Dokumentacja techniczna, o której mowa w załączniku B musi zawierać wszelkie odpowiednie dane i środki zastosowane przez producenta, aby zapewnić, że wyposażenie odpowiada podstawowym dotyczącym go wymogom.

Dokumentacja techniczna musi umożliwiać zrozumienie projektu, produkcji i sposobu działania produktu jak również ocenę zgodności z wymogami odpowiednich dokumentów międzynarodowych.

Jeżeli jest to niezbędne do oceny, dokumentacja zawiera:

- projekt koncepcyjny,
- ogólny opis typu, normy budowlane, rysunki produkcyjne i szkice elementów, podzespołów, obwodów, itd.,
- opisy i objaśnienia, które konieczne są do zrozumienia wymienionych rysunków, szkiców oraz sposób działania produktu,
- wyniki obliczeń konstruktorskich, niezależnie od przeprowadzonych czynności sprawdzających, itd.,
- bezstronne sprawozdania z badań,
- instrukcje dotyczące instalacji, użytkowania i konserwacji,

Jeżeli stosowne, dokumentacja musi obejmować również:

- atesty dotyczące podzespołów zainstalowanych w urządzeniu,
- atesty i świadectwa dotyczące procesu produkcyjnego i/lub inspekcji i/lub kontroli urządzenia,
- inne dokumenty, umożliwiające dokonanie oceny przez jednostkę notyfikowaną.

ZAŁĄCZNIK C

Minimalne kryteria stosowane przez Państwa Członkowskie przy notyfikowaniu jednostek

1. Jednostki notyfikowane muszą spełniać odpowiednie wymogi norm serii EN - 45000.
2. Jednostka notyfikowana musi być niezależna i nie może być kontrolowana ani przez producentów, ani przez dostawców.
3. Jednostka notyfikowana musi mieć siedzibę na obszarze Wspólnoty.
4. Jeżeli jednostka notyfikowana wydaje homologacje typu w imieniu Państwa Członkowskiego, wówczas to Państwo Członkowskie musi zapewnić, aby jednostka notyfikowana posiadała kwalifikacje, doświadczenie techniczne swoje i swojego personelu takie, aby była w stanie wydawać homologację typu, które odpowiadają wymogom niniejszej dyrektywy i gwarantują wysoki poziom bezpieczeństwa.
5. Jednostka notyfikowana musi wykazywać się wiedzą fachową w zakresie żeglugi.

Jednostka notyfikowana jest uprawniona do przeprowadzania procedur oceny zgodności w podmiotach gospodarczych na i spoza obszarów Wspólnoty.

Jednostka notyfikowana jest uprawniona do przeprowadzania postępowań w sprawie oceny zgodności we wszystkich Państwach Członkowskich albo w każdym innym państwie spoza Wspólnoty, za pomocą środków będących w dyspozycji w siedzibie tej jednostki albo personelu oddziału za granicą.

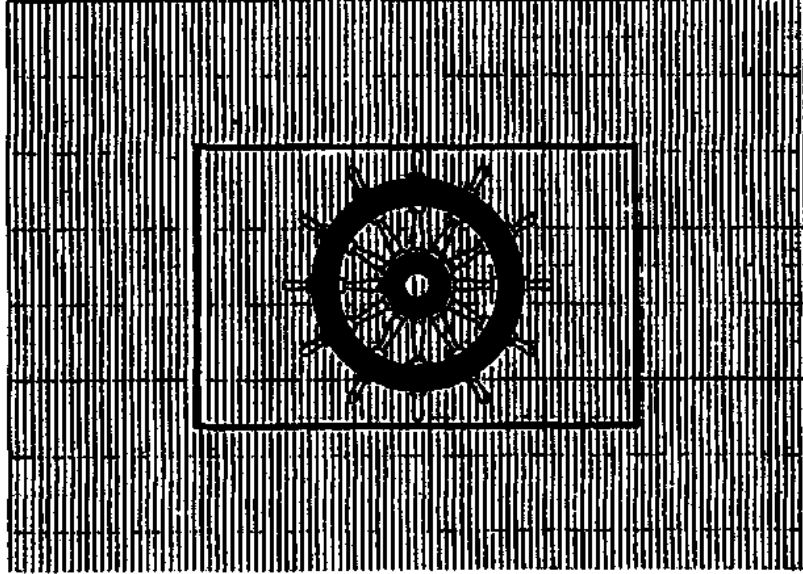
Jeżeli postępowanie w przedmiocie oceny zgodności przeprowadza filia, wówczas wszelkie dokumenty dotyczące oceny zgodności muszą być wystawione przez filię jednostki notyfikowanej w jej imieniu, nie zaś w imieniu filii.

Jednakże filia jednostki notyfikowanej, która ma siedzibę w innym Państwie Członkowskim, może wystawiać dokumenty dotyczące postępowania w przedmiocie oceny zgodności, jeżeli została ona wyznaczona przez to Państwo Członkowskie.

ZAŁĄCZNIK D

Znak zgodności

Znak zgodności musi mieć następującą formę:



Jeżeli znak jest pomniejszany lub powiększany muszą być przestrzegane proporcje pokazane na powyższym rysunku z przymiarem kreskowym.

Różne składniki znaku muszą mieć zasadniczo takie same wymiary pionowe, które nie mogą być mniejsze niż 5 mm.

Można odstąpić od tego najmniejszego wymiaru w przypadku małych urządzeń.

DYREKTYWA KOMISJI 98/85/WE

z dnia 11 listopada 1998 r.

zmieniająca dyrektywę Rady 96/98/WE w sprawie wyposażenia statków

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków¹, w szczególności tiret pierwsze i drugie,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) do celów dyrektywy Rady 96/98/WE, międzynarodowymi konwencjami, włączając Konwencję SOLAS z 1974 r. oraz normami badań są te, wraz ze zmianami, obowiązujące w dniu przyjęcia niniejszej dyrektywy;
- (2) zmiany Konwencji SOLAS i innych międzynarodowych konwencji oraz nowych norm badań weszły lub wkrótce wejdą w życie od chwili przyjęcia niniejszej dyrektywy;
- (3) dokumenty te określają nowe zasady dotyczące wyposażenia, które ma znajdować się na pokładzie statków;
- (4) dyrektywę 96/98/WE należy odpowiednio zmienić;
- (5) środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu powołanego na podstawie art. 12 dyrektywy Rady 93/75/EWG², ostatnio zmienionej dyrektywą Komisji 98/74/WE³,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 96/98/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) „urządzenie radiokomunikacyjne” oznacza urządzenie wymagane na mocy rozdziału IV Konwencji SOLAS z 1974 r., w wersji obowiązującej z dnia 1

¹ Dz.U. L 46 z 17.2.1997, str. 25.

² Dz.U. L 247 z 5.10.1993, str. 19.

³ Dz.U. L 276 z 13.10.1998, str. 7.

stycznia 1999 r. oraz radiotelefon VHF, znajdujący się na wyposażeniu łodzi i tratw ratunkowych, wymagany na mocy przepisu III/6.2.1 tej samej Konwencji;”

- b) w lit. d) i n), wyrazy „data przyjęcia niniejszej dyrektywy” zastępuje się „dnia 1 stycznia 1999 r.”.

2. Załącznik A zastępuje się tekstem Załącznika do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze oraz administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 30 kwietnia 1999 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 są określane przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie prześlą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie regulowanej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie trzeciego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 11 listopada 1998 r.

W imieniu Komisji

Neil KINNOCK

Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK A

Załącznik A.1: Urządzenia, dla których w międzynarodowych dokumentach * istnieją już szczegółowe normy badań

OPRÓCZ NORM BADAŃ SZCZEGÓLNIIE WYMIENIONYCH, LICZNE PRZEPISY, KTÓRE MUSZĄ BYĆ SPRAWDZONE PODCZAS BADANIA TYPU (HOMOLOGACJI TYPU), OKREŚLONE W ZAŁĄCZNIKU B, W MODUŁACH DOTYCZĄCYCH OCENY ZGODNOŚCI, MAJĄ SIĘ ZNALEŹĆ W WYMAGANIACH MAJĄCYCH ZASTOSOWANIE W MIĘDZYNARODOWYCH KONWENCJACH ORAZ REZOLUCJACH I OKÓLNIKACH MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI MORSKIEJ (IMO)

1. Sprzęt ratunkowy

Numer pozycji	Określenie pozycji	Prawidło SOLAS 74 ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Stosowane prawidła SOLAS 74, ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO ¹	Normy badań ²	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
A.1/1.1	Koła ratunkowe	prawidło III/4	prawidło III/7.1 oraz III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)		x	x	x		
A.1/1.2	Światła wskazujące pozycję dla sprzętu ratunkowego	prawidło III/4	prawidło III/7.1.3, III/22.3.1, III/32.2.2 oraz III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)		x	x	x		
A.1/1.3	Koła ratunkowe samoczynnie wyzwalające sygnały dymne	prawidło III/4	prawidło III/7.1 oraz III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)		x	x	x		
A.1/1.4	Kamizelki ratunkowe	prawidło III/4	prawidło III/7.2 oraz III/34,	rezolucja IMO A.689 (17)		x	x	x		

* W przypadku zaznaczenia modułu H w kolumnie szóstej, należy przez to rozumieć moduł H plus certyfikat badania projektu.

Numer pozycji	Określenie pozycji	Prawidło SOLAS 74 ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Stosowane prawidła SOLAS 74, ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO ¹	Normy badań ²	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
			rezolucja IMO MSC 48(66)	zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66) EN 394, EN 396 + A1, EN 399 + A1						
A.1/1.5	Nawodne skafandry nurkowe i ubrania chroniące przed działaniem czynników niebezpiecznych	prawidło III/4	prawidło III/7.3 oraz III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)		x	x	x		
A.1/1.6	Nawodne skafandry nurkowe i ubrania chroniące przed działaniem czynników niebezpiecznych sklasyfikowane jako kamizelki ratunkowe	prawidło III/4	prawidło III/7.3 oraz III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)		x	x	x		
A.1/1.7	Środki ochrony termicznej	prawidło III/4	prawidło III/22.4, III/32.3 oraz III/34, uchwała MSC 48(66)	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)		x	x	x		
A.1/1.8	Rakiety spadochronowe (środki pirotechniczne)	prawidło III/4	prawidło III/6.3 oraz III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)		x		x		
A.1/1.9	Flary ręczne (środki pirotechniczne)	prawidło III/4	prawidło III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)		x		x		
A.1/1.10	Pławki dymne (środki pirotechniczne)	prawidło III/4	prawidło III/34, rezolucja	rezolucja IMO A.689 (17)		x		x		

Numer pozycji	Określenie pozycji	Prawidło SOLAS 74 ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Stosowane prawidła SOLAS 74, ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO ¹	Normy badań ²	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
			IMO MSC 48(66)	zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)						
A.1/1.11	Wyrzutnie lin ratunkowych (środki pirotechniczne)	prawidło III/4	prawidło III/18 oraz III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)		x		x		
A.1/1.12	Tratwy ratunkowe pneumatyczne	prawidło III/4	prawidło III/21, III/31 oraz III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)		x				
A.1/1.13	Sztywne tratwy ratunkowe	prawidło III/4	prawidło III/21, III/31 oraz III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)		x				
A.1/1.14	Tratwy ratunkowe automatycznie samoprostujące się	prawidło III/4 oraz III/26.2.4	prawidło III/26.2 oraz III/34, rezolucja IMO MSC 48(66), okólnik IMO MSC/809	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66) oraz poprawiona w Załączniku do okólnika MSC/809 ³		x				
A.1/1.15	Odwracalne tratwy ratunkowe obciążone brezentem	prawidło III/4 oraz III/26.2.4	prawidło III/26.2 oraz III/34, rezolucja IMO MSC 48(66), okólnik IMO MSC/809	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66) oraz poprawiona w Załączniku do okólnika MSC/809 ³		x				

Numer pozycji	Określenie pozycji	Prawidło SOLAS 74 ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Stosowane prawidła SOLAS 74, ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO ¹	Normy badań ²	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
A.1/1.16	Urządzenia do swobodnego spływu tratw ratunkowych (hydrostatyczne zespoły zwalniające)	prawidło III/4	prawidło III/13.4 oraz III/34, rezolucja IMO MSC 48(66), okólnik IMO MSC/811	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)		x	x	x		
A.1/1.17	Łodzie ratunkowe	prawidło III/4	prawidło III/21, III/31 oraz III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)		x			x	
A.1/1.18	Sztynne łodzie ratownicze	prawidło III/4	prawidło III/21, III/31 oraz III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)		x			x	
A.1/1.19	Nadmuchiwane łodzie ratownicze	prawidło III/4	prawidło III/21, III/31 oraz III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)		x			x	
A.1/1.20	Szybkie łodzie ratownicze	prawidło III/4 oraz III/26.3.1	prawidło III/26.3 oraz III/34, rezolucja IMO MSC 48(66), okólnik IMO MSC/809	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66) oraz poprawiona w Załączniku do okólnika MSC/809 ³		x			x	
A.1/1.21	Urządzenia do spuszczenia na wodę wykorzystujące fał i wciągarkę (żurawików)	prawidło III/4	prawidło III/23, III/33 oraz III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)		x	x	x	x	

Numer pozycji	Określenie pozycji	Prawidło SOLAS 74 ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Stosowane prawidła SOLAS 74, ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO ¹	Normy badań ²	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
A.1/1.22	Urządzenia do swobodnego spływu łodzi i tratw ratunkowych	prawidło III/4	prawidło III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)		x	x	x		
A.1/1.23	Urządzenia do spuszczenia na wodę swobodnie spadających łodzi ratunkowych	prawidło III/4	prawidło III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)					x	
A.1/1.24	Urządzenia do spuszczenia na wodę tratw ratunkowych	prawidło III/4	prawidło III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)		x	x	x	x	
A.1/1.25	Urządzenia do spuszczenia na wodę szybkich łodzi ratowniczych	prawidło III/4 oraz III/26.3.2	prawidło III/26.3 oraz III/34, rezolucja IMO MSC 48(66), okólnik IMO MSC/809	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66) oraz poprawiona w Załączniku do okólnika MSC/809 ³		x	x	x		
A.1/1.26	Mechanizm zwalniający dla łodzi ratunkowych, łodzi ratowniczych oraz tratw ratunkowych spuszcanych na wodę za pomocą fału lub fałów	prawidło III/4	prawidło III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)		x	x	x		
A.1/1.27	Morskie systemy ewakuacji	prawidło III/4	prawidło III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO		x			x	

Numer pozycji	Określenie pozycji	Prawidło SOLAS 74 ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Stosowane prawidła SOLAS 74, ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO ¹	Normy badań ²	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
				MSC.54(66)						
A.1/1.28	Środki ratownicze	prawidło III/4	prawidło III/26.4 oraz III/34, rezolucja IMO MSC 48(66), okólnik IMO MSC/810	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66), okólnik MSC/810 (sekcja 3)		x				
A.1/1.29	Trapy burtowe	prawidło III/4	prawidło III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)		x	x	x		
A.1/1.30	Materiały odbłaskowe	prawidło III/4	prawidło III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.658 (16) załącznik 2		x	x	x		
A.1/1.31	Radiotelefon VHF dla jednostek ratowniczych	prawidło III/4	prawidło III/6.2.1, rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.809 (19), rezolucja IMO A.813 (19)	ETS 300 162, ETS 300 225, EN 300 828, EN 60945; IEC 61097-12, IEC 60945		x	x	x	x	
A.1/1.32	Transponder SAR (SART) o częstotliwości 9 GHz	prawidło III/4, IV/14 oraz X/3	prawidło III/6.2.2, IV/7.1.3, X/3, rezolucja IMO A.530 (13), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.802 (19), rezolucja IMO A.813	EN 61097-1, EN 60945-3; IEC 61097-1, IEC 60945		x	x	x	x	

Numer pozycji	Określenie pozycji	Prawidło SOLAS 74 ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Stosowane prawidła SOLAS 74, ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO ¹	Normy badań ²	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
			(19), ITU-R M.628-2							
A.1/1.33	Reflektor radarowy do łodzi ratunkowych i ratowniczych	prawidło III/4	prawidło III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.384(X), EN 8729; ISO 8729		x	x	x	x	
A.1/1.34	Kompas do łodzi ratunkowych i ratowniczych	prawidło III/4	prawidło III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	ISO 613, ISO 10316		x	x	x	x	
A.1/1.35	Przenośny sprzęt przeciwpożarowy dla łodzi ratunkowych i łodzi ratowniczych	prawidło III/4	prawidło III/34, rezolucja IMO MSC 48(66), rezolucja IMO A.602(15)	EN 3-1/A1, 3-2, 3-3, 3-4, 3-5, 3-6		x	x	x		
A.1/1.36	Silnik do napędu łodzi ratunkowe	prawidło III/4	prawidło III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)		x	x	x		
A.1/1.37	Silnik do napędu łodzi ratowniczej	prawidło III/4	prawidło III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	rezolucja IMO A.689 (17) zmieniona rezolucją IMO MSC.54(66)		x	x	x		

¹ Przytaczane zalecenia ITU są tymi, które są określone w międzynarodowych konwencji oraz stosownych rezolucjach i okólnikach IMO.

² W przypadku gdy jest przytaczana rezolucja IMO, stosowane są wyłącznie normy badań zawarte w stosownych częściach załączników do rezolucji a wyłączają przepisy samych rezolucji.

³ Zmiana wprowadzona załącznikiem do okólnika MSC Okólnik/809 jest wyłącznie stosowana, jeżeli wyposażenie ma być montowane na statkach pasażerskich typu ro - ro.

2. Zapobieganie zanieczyszczeniom morskim

Numer pozycji	Nazwa pozycji	Prawidło Marpol 73/78, ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Stosowane reguły Marpol 73/78, ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO	Normy badań ¹	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
A.1/2.1	Urządzenia do filtrowania oleju (do zawartości oleju w ściekach nieprzekraczającej 15 ppm)	załącznik I, prawidło 16 (4), (5) oraz (7)	załącznik I, prawidło 16 (1) oraz (2)	MEPC 60 (33)		x	x	x		
A.1/2.2	Wykrywacze mieszaniny oleju i wody	załącznik I, prawidło 15 (3) (b)	załącznik I, prawidło 15 (3) (b)	MEPC 5 (XIII)		x	x	x		
A.1/2.3	Przyrządy do pomiaru zawartości oleju	załącznik I, prawidło 16 (5)	załącznik I, prawidło 16 (2)	MEPC 60 (33)		x	x	x		
A.1/2.4	Przystawki technologiczne przeznaczone do przyłączania do istniejącego urządzenia oddzielającego wodę zanieczyszczoną olejem (do zawartości oleju w ściekach nieprzekraczającej 15 ppm)	załącznik I, prawidło 16 (5)	załącznik I, prawidło 16 (5)	rezolucja IMO A.444 (XI) MEPC 60 (33)		x	x	x		
A.1/2.5	System monitorowania i kontroli odprowadzania oleju dla zbiornikowców	załącznik I, prawidło 15 (3)	załącznik I, prawidło 15 (3)	rezolucja IMO A.586 (14)		x	x	x		
A.1/2.6	Oczyszczalnie ścieków	załącznik IV, prawidło 8 (b)	załącznik IV, prawidło 8 (b)	MEPC 2 (VI)		x	x	x	x	
A.1/2.7	Spalarnie okrętowe	załącznik VI, prawidło 16 (2)	załącznik VI, prawidło 16 (2)	MEPC 76(40)		x	x	x	x	

¹ W przypadku gdy jest przytaczana rezolucja IMO, wyłącznie normy badań zawarte w stosownych częściach załączników do rezolucji są stosowane a wyłączają przepisy samych rezolucji.

3. Ochrona przeciwpożarowa

Numer pozycji	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w	Odpowiednie prawidła SOLAS 74,	Normy badań ¹	Moduły oceny zgodności
---------------	---------------	----------------------------------	--------------------------------	--------------------------	------------------------

		przypadku, gdy wymagana jest homologacja typu	ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO							
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
A.1/3.1	Powłoki wstępne pokładu	prawidło II-2/34.8, II-2/49.3	prawidło II-2/34.8, II-2/49.3	rezolucja IMO A.687 (17), okólnik IMO MSC 549, rezolucja IMO MSC 61(67) część 2 i 6 załącznika 1, oraz załącznik 2		x				
A.1/3.2	Przenośne gaśnice przeciwpożarowe	prawidło II-2/6.1	prawidło II-2/6, rezolucja IMO A.602 (15)	EN 3-1/A1, 3-2, 3-3, 3-4, 3-5, 3-6		x	x	x		
A.1/3.3	Wyposażenie przeciwpożarowe: odzież ochronna	prawidło II-2/17.1.1.1	prawidło II-2/17.1.1.1	EN 366, EN 469 lub EN 531, EN 532, EN 20811		x				
A.1/3.4	Wyposażenie przeciwpożarowe: buty	prawidło II-2/17.1.1.2	prawidło II-2/17.1.1.2	EN 344, EN 344-2, EN 345, EN 345-2		x				
A.1/3.5	Wyposażenie przeciwpożarowe: rękawice	prawidło II-2/17.1.1.2	prawidło II-2/17.1.1.2	EN 659		x				
A.1/3.6	Wyposażenie przeciwpożarowe: hełm	prawidło II-2/17.1.1.3	prawidło II-2/17.1.1.3	EN 443		x				
A.1/3.7	Samodzielny aparat oddechowy na sprężone powietrze	prawidło II-2/17.1.2	prawidło II-2/17.1.2.2	EN 137		x				
A.1/3.8	Aparat oddechowy z doprowadzaniem powietrza do stosowania z hełmem lub maską chroniącymi przed dymem ¹	prawidło II-2/17.1.2	prawidło II-2/17.1.2.1	EN 138, EN 139		x				
A.1/3.9	Systemy zraszające równoważne do tych określonych w prawidło II-2/12 Konwencji SOLAS	prawidło II-2/36.1.2, II-2/36.2, II-2/41-2.5	prawidło II-2/12, II-2/36.1.2, II-2/36.2, II-2/41-2.5	rezolucja IMO A.800 (19)		x			x	

Numer pozycji	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku, gdy wymagana jest homologacja typu	Odpowiednie prawidła SOLAS 74, ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO	Normy badań ¹	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
A.1/3.10	Dysze do stałych ciśnieniowych wodnych zraszających systemów gaśniczych w pomieszczeniach maszynowych	prawidło II-2/10.1	prawidło II-2/10.1	okólnik IMO MSC/668 zmieniony okólnikiem IMO MSC/728		x	x	x		
A.1/3.11	Szczelność pożarowa przedziałów klasy „A” i „B”	prawidło II-2/3.3.5, II-2/3.4.4	prawidło II-2/3.3.5, II-2/16.11, II-2/3.4.4	rezolucja IMO A 754 (18), rezolucja IMO MSC.61 (67) część 3 załącznika 1, oraz załącznik 2		x	x	x		
A.1/3.12	Urządzenia zapobiegające przemieszczaniu się płomienia do zbiorników z ładunkiem w zbiornikowcach	prawidło II-2/59.1.5, II-2/59.1.4, II-2/59.2	prawidło II-2/59.1.5, II-2/59.1.4, II-2/59.2	okólnik IMO MSC/450/Rev.1 okólnik IMO MSC/677		x	x	x		
A.1/3.13	Materiały niepalne stosowane w przedziałach klasy „A” i „B”	prawidło II-2/3.1, II-2/3.3.4, II-2/3.4.3, II-2/3.5	prawidło II-2/3.1, II-2/3.3.4, II-2/3.4.3, II-2/3.5	rezolucja IMO A 799 (19), rezolucja IMO MSC.61 (67) część 1 załącznika 1, oraz załącznik 2		x	x	x		
A.1/3.14	Materiały inne niż stal na rury przechodzące przez przedziały klasy „A” lub „B”	prawidło II-2/3.3.5, II-2/3.4.4, II-2/18.2.1	prawidło II-2/18.2.1	rezolucja IMO A 753 (18), rezolucja IMO A 754 (18), rezolucja IMO MSC.61 (67) część 3 załącznika 1,		x	x	x		

N Numer pozycji	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku, gdy wymagana jest homologacja typu	Odpowiednie prawidła SOLAS 74, ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO	Normy badań ¹	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
A.1/3.15	Materiały inne niż stal na rury doprowadzające olej lub olej napędowy	prawidło II-2/3.3.5, II-2/18.2.2.	prawidło II-2/18.2.2	rezolucja IMO A 753 (18)		x	x	x		
A.1/3.16	Drzwi pożarowe	prawidło II-2/3.3.5, II-2/3.4.4, II-2/30.2, II-2/31.1, II-2/47	prawidło II-2/30.2, II-2/31.1, II-2/47	rezolucja IMO A 754 (18), rezolucja IMO MSC.61 (67) część 3 załącznika 1,		x	x	x		
A.1/3.17	Systemy sterowania drzwiami pożarowymi	prawidło II-2/30.4.15	prawidło II-2/30.4.15	rezolucja IMO A 754 (18), rezolucja IMO MSC.61 (67) część 4 załącznika 1,		x	x	x		
A.1/3.18	Materiały powierzchniowe i pokrycia podłogowe o niskiej charakterystyce rozprzestrzeniania się płomienia	prawidło II-2/3.8, II-2/34.7, II-2/49.2	prawidło II-2/3.8, II-2/3.23.4, II-2/3.23.5, II-2/16.1.1, II-2/32.1.4.3.1, II-2/34.2, II-2/34.3, II-2/49.1, II-2/50.3.1	rezolucja IMO A 653 (16), rezolucja IMO MSC.61 (67) części 2 i 5 załącznika 1, oraz załącznik 2 ISO 17162 ²		x	x	x		
A.1/3.19	Zasłony, firanki i inne zawieszane materiały włókiennicze i błony	prawidło II-2/3.23.3	prawidło II-2/3.23.3	rezolucja IMO MSC.61 (67) część 7 załącznika 1,		x	x	x		
A.1/3.20	Meble tapicerowane	prawidło II-2/3.23.6	prawidło II-2/3.23.6, II-2/34	rezolucja IMO A 652 (16), rezolucja IMO MSC.61		x	x	x		

N Numer pozycji	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku, gdy wymagana jest homologacja typu	Odpowiednie prawidła SOLAS 74, ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO	Normy badań ¹	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
				(67) część 8 załącznika 1,						
A.1/3.21	Części pościeli	prawidło II-2/3.23.7	prawidło II-2/3.23.7, II-2/34	rezolucja IMO A.688 (17), rezolucja IMO MSC.61 (67) część 9 załącznika 1,		x	x	x		
A.1/3.22	Tłumiki ognia	prawidło II-2/3.3.5, II-2/16.11	prawidło II-2/16, II-2/32, II-2/48	rezolucja IMO A.754 (18), rezolucja IMO MSC.61 (67) część 3 załącznika 1, oraz załącznik 2		x	x	x		
A.1/3.23	Niepalne przewody przechodzące przez przedziały klasy „A”	prawidło II-2/3.3.5, II-2/16.11, II-2/18.1.1	prawidło II-2/16, II-2/32, II-2/48	rezolucja IMO A.754 (18), rezolucja IMO MSC.61 (67) część 3 załącznika 1, oraz załącznik 2		x	x	x		
A.1/3.24	Kable elektryczne przechodzące przez przedziały klasy „A”	prawidło II-2/3.3.5, II-2/18.1.1, II-2/18.1.2	prawidło II-2/18.1.1, II-2/18.1.2	rezolucja IMO A.754 (18), rezolucja IMO MSC.61 (67) część 3 załącznika 1, oraz załącznik 2		x	x	x		
A.1/3.25	Okna i iluminatory burtowe	prawidło II-2/3.3.5, II-2/33	prawidło II-2/33	rezolucja IMO A.754 (18),		x	x	x		

Numer pozycji	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku, gdy wymagana jest homologacja typu	Odpowiednie prawidła SOLAS 74, ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO	Normy badań ¹	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
				rezolucja IMO MSC.61 (67) część 3 załącznika 1, oraz załącznik 2 okólnik MSC/727						

¹ W przypadku gdy przytaczane są rezolucje IMO, wyłącznie normy badań zawarte w stosownych częściach załączników do rezolucji są stosowane a wyłączają przepisy samych rezolucji.

² W przypadku gdy jest wymagane, aby materiały powierzchniowe posiadały maksymalną wartość kaloryczną, jest ono mierzona zgodnie z ISO 1716.

4. Urządzenia nawigacyjne

Numer pozycji	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Stosowane prawidła SOLAS 74 ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO ¹	Normy badań ²	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
A.1/4.1	Kompas magnetyczny	prawidło V/12 (r), prawidło X/3	prawidło V/12 (b), prawidło X/3, rezolucja IMO A.382 (X), rezolucja IMO A.694 (17)	EN 61162-1, EN 60945, ISO 449, ISO 613, ISO 694, ISO 1069, ISO 2269, ISO 10316		x	x	x	x	
A.1/4.2	Kompas elektromagnetyczny	prawidło V/12 (r), prawidło X/3	prawidło V/12 (b), prawidło X/3, rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.813 (19)	EN 61162-1, EN 60945, ISO 11606, IEC 60945		x	x	x	x	
A.1/4.3	Żyrokompas	prawidło V/12 (r)	prawidło V/12 (d),	EN 61162-1, EN 60945,		x	x	x	x	

Numer pozycji	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Stosowane prawidła SOLAS 74 ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO ¹	Normy badań ²	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
			rezolucja IMO A.424 (XI), uchwała A.694 (17), rezolucja IMO A.813 (19)	EN 8728; IEC 61162-1, IEC 60945, ISO 8728						
A.1/4.4	Sprzęt radarowy	prawidło V/12 (r)	prawidło V/12 (g), prawidło V/12 (h), rezolucja IMO A.477 (XII), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.813 (19), rezolucja IMO MSC64(67) załącznik 4	EN 60936, EN 60945, EN 61162-1; IEC 60936, IEC 60945, IEC 61162-1		x	x	x	x	
A.1/4.5	ARPA	prawidło V/12 (r)	prawidło V/12 (j), rezolucja IMO A.422 (XI), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.813 (19), rezolucja IMO A.823 (19)	EN 60872, EN 60945, EN 61162-1; IEC 60872, IEC 60945, IEC 61162-1		x	x	x	x	
A.1/4.6	Echosondy	prawidło V/12 (r), prawidło X/3	prawidło V/12 (k), prawidło X/3, rezolucja IMO A.224 (VII), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja	EN 9875, EN 61162-1, EN 60945; ISO 9875, IEC 61162-1, IEC 60945		x	x	x	x	

Numer pozycji	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Stosowane prawidła SOLAS 74 ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO ¹	Normy badań ²	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
			IMO A.813 (19), rezolucja IMO MSC74(69) załącznik 4							
A.1/4.7	Urządzenia do pomiaru prędkości i odległości	prawidło V/12 (r), prawidło X/3	prawidło V/12 (l), prawidło X/3, rezolucja IMO A.478 (XII), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.813 (19), rezolucja IMO A.824 (19)	EN 61023, EN 61162-1, EN 60945; IEC 61023, IEC 61162-1, IEC 60945		x	x	x	x	
A.1/4.8	Wskaźnik kąta wychylenia steru, obrotów na minutę, skoku	prawidło V/12 (r),	prawidło V/12 (m), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.813 (19)	EN 60945; IEC 60945		x	x	x	x	
A.1/4.9	Wskaźnik zmiany kursu	prawidło V/12 (r), prawidło X/3	prawidło V/12 (n), prawidło X/3, rezolucja IMO A.526 (13), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.813 (19)	EN 61162-1, EN 60945; IEC 61162-1, IEC 60945		x	x	x	x	
A.1/4.10	Namiernik	prawidło V/12 (r), prawidło X/3	prawidło V/12 (p), prawidło X/3, rezolucja IMO A.529 (13),	EN 60945; IEC 60945		x	x	x	x	

Numer pozycji	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Stosowane prawidła SOLAS 74 ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO ¹	Normy badań ²	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
			rezolucja IMO A.665 (16), rezolucja IMO A.694 (17), uchwała IMO A.813 (19)							
A.1/4.11	Urządzenie Loran-C (impulsowy system radionawigacji dalekiego zasięgu)	prawidło V/12 (r), prawidło X/3	prawidło V/12 (p), prawidło X/3, rezolucja IMO A.529 (13), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.813 (19), rezolucja IMO A.818 (19)	EN 61075, EN 61162-1, EN 60945; IEC 61075, IEC 61162-1, IEC 60945		x	x	x	x	
A.1/4.12	Urządzenie Chayka	prawidło V/12 (r), prawidło X/3	prawidło V/12 (p), prawidło X/3, rezolucja IMO A.529 (13), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.813 (19), rezolucja IMO A.818 (19)	EN 61075, EN 61162-1, EN 60945; IEC 61075, IEC 61162-1, IEC 60945		x	x	x	x	
A.1/4.13	Urządzenie systemu radionawigacyjnego Decca	prawidło V/12 (r), prawidło X/3	prawidło V/12 (p), prawidło X/3, rezolucja IMO A.529 (13), rezolucja IMO A.694	EN 61135, EN 61162-1, EN 60945; IEC 61135, IEC 61162-1, IEC 60945		x	x	x	x	

Numer pozycji	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Stosowane prawidła SOLAS 74 ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO ¹	Normy badań ²	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
			(17), rezolucja IMO A.813 (19), rezolucja IMO A.816 (19)							
A.1/4.14	Urządzenie GPS	prawidło V/12 (r), prawidło X/3	prawidło V/12 (p), prawidło X/3, rezolucja IMO A.529 (13), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.813 (19), rezolucja IMO A.819 (19)	EN 61108-1, EN 61162-1, EN 60945; IEC 61108-1, IEC 61162-1, IEC 60945		x	x	x	x	
A.1/4.15	Urządzenie GLONASS	prawidło V/12 (r), prawidło X/3	prawidło V/12 (p), prawidło X/3, rezolucja IMO A.529 (13), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.813 (19), uchwała MSC.53(66)	EN 61108-2, EN 61162-1, EN 60945; IEC 61108-2, IEC 61162-1, IEC 60945		x	x	x	x	
A.1/4.16	Pilot automatyczny (system sterowania kursem)	prawidło V/19	prawidło V/19, rezolucja IMO A.342(IX), zmieniona rezolucją IMO MSC 64(67) załącznik 3, rezolucja IMO A.694	ISO/TR 11674, EN 61162-1, EN 60945; ISO/TR 11674, IEC 61162-1, IEC 60945		x	x	x	x	

Numer pozycji	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Stosowane prawidła SOLAS 74 ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO ¹	Normy badań ²	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
			(17), rezolucja IMO A.813 (19)							
A.1/4.17	Mechanicznie sterowany podnośnik	prawidło V/17 (b),	prawidło V/17 (b), rezolucja IMO A.426(XI), okólnik IMO MSC 568/Rev.1	rezolucja IMO A.667(16), ISO 799						

¹ Przytaczane zalecenia ITU są tymi, które są określone w międzynarodowych konwencjach oraz stosownych rezolucjach i okólnikach IMO.

² W przypadku przytaczane są rezolucje IMO, wyłącznie normy badań zawarte w stosownych częściach załączników do rezolucji są stosowane a wyłączają przepisy samych rezolucji.

5. Sprzęt łączności radiowej

Numer pozycji	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Stosowane regulacje SOLAS 74, ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO ¹	Normy badań ²	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
A.1/5.1	Instalacja radiowa VHF przystosowana do nadawania i odbioru DSC i radiotelefonii	prawidło IV/14, prawidło X/3	prawidło IV/7.1.1, prawidło X/3, rezolucja IMO A.524 (13), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.803 (19), rezolucja IMO A.813 (19), rezolucja IMO MSC 68(68) załącznik 1,	ETS 300 162-2, ETS 300 338, EN 300 828, EN 60945; IEC 61097-3, IEC 61097-7, IEC 60945		x	x	x	x	

Numer pozycji	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Stosowane regulacje SOLAS 74, ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO ¹	Normy badań ²	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
			ITU-R 493, ITU-R 541							
A.1/5.2	Odbiornik nasłuchowy VHF DSC	prawidło IV/14, prawidło X/3	prawidło IV/7.1.2, prawidło X/3, rezolucja IMO A.609 (15), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.803 (19), rezolucja IMO A.813 (19), rezolucja IMO MSC 68(68) załącznik 1, ITU-R 493, ITU-R 541	ETS 300 162-2, ETS 300 338, ETS 300 828, EN 301 033, EN 60945; IEC 61097-3, IEC 61097-8, IEC 60945		x	x	x	x	
A.1/5.3	Odbiornik NAVTEX	prawidło IV/14, prawidło X/3	prawidło IV/7.1.4, prawidło X/3, rezolucja IMO A.525 (13), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.813 (19), ITU-R 540, ITU-R 625	ETS 300 065 + A1, EN 301 011, EN 60945; IEC 61097-6, IEC 60945		x	x	x	x	
A.1/5.4	Odbiornik EGC	prawidło IV/14, prawidło X/3	prawidło IV/7.1.5, prawidło X/3, rezolucja IMO A.570 (14), rezolucja IMO A.694 (16), rezolucja	ETS 300 460 + A1, EN 300 829, EN 60945; IEC 61097-4, IEC 60945		x	x	x	x	

Numer pozycji	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Stosowane regulacje SOLAS 74, ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO ¹	Normy badań ²	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
			IMO A.694 (17) rezolucja IMO A.813 (19)							
A.1/5.5	Urządzenie HF do obsługi morskich sygnałów ratunkowych (odbiornik HF NBDP)	prawidło IV/14, prawidło X/3	prawidło IV/7.1.5, prawidło X/3, rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.700 (17), rezolucja IMO A.806 (19), rezolucja IMO A.813 (19), ITU-R 491, ITU-R 492, ITU-R 625, ITU-R 688	ETS 300 067 oraz A1, EN 60945; IEC 61097-11, IEC 60945		x	x	x	x	
A.1/5.6	Radiopława 406 MHz EPIRB (COSPAS-SARSAT)	prawidło IV/14, prawidło X/3	prawidło IV/7.1.6, prawidło X/3, rezolucja IMO MSC56(66), rezolucja IMO A.662 (16), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.696 (17), rezolucja IMO A.763 (18), rezolucja IMO A.810 (19), rezolucja IMO A.813 (19), ITU-R	ETS 300 066-2, EN 60945; IEC 61097-2, IEC 60945		x	x	x	x	

Numer pozycji	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Stosowane regulacje SOLAS 74, ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO ¹	Normy badań ²	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
			633							
A.1/5.7	Radiopława EPIRB na pasmo L (INMARSAT)	prawidło IV/14, prawidło X/3	prawidło IV/7.1.6, prawidło X/3, rezolucja IMO A.661 (16), rezolucja IMO A.662 (16), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.812 (19), rezolucja IMO A.813 (19), ITU-R 632-3	ETS 300 372, EN 60945; IEC 61097-5, IEC 60945		x	x	x	x	
A.1/5.8	Odbiornik nasłuchowy 2182 kHz	prawidło IV/14, prawidło X/3	prawidło IV/7.2, prawidło X/3, rezolucja IMO A.383 (X), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.813 (19), ITU-R M 291, ITU-R 693	ETS 300 441, EN 301090, EN 60945; IEC 61097-15, IEC 60945		x	x	x	x	
A.1/5.9	Generator dwutonowych sygnałów alarmowych	prawidło IV/14, prawidło X/3	prawidło IV/7.3, prawidło X/3, rezolucja IMO A.421 (XI), rezolucja IMO A.571 (14), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja	ETS 300 373 + A1, EN 60945; IEC 61097-9, IEC 60945		x	x	x	x	

Numer pozycji	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Stosowane regulacje SOLAS 74, ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO ¹	Normy badań ²	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
			IMO A.813 (19) ITU-R M 219							
A.1/5.10	Instalacja radiowa MF przystosowana do nadawania i odbioru DSC i radiotelefonii	prawidło IV/14, prawidło X/3	prawidło IV/9.1.1, prawidło IV/10.1.2, prawidło X/3, rezolucja IMO A.334 (IX), rezolucja IMO A.610 (15), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.804 (19), rezolucja IMO A.813 (19), rezolucja IMO MSC 68 (68) załącznik 2, ITU-R M 219, ITU-R M 493, ITU-R M 541	ETS 300 338, ETS 300 373 + A1, EN 60945: IEC 61097-3, IEC 61097-9, IEC 60945		x	x	x	x	
A.1/5.11	Radiotelefoniczny odbiornik MF DSC	prawidło IV/14, prawidło X/3	prawidło IV/9.1.2, prawidło IV/10.1.3, prawidło X/3, rezolucja IMO A.610 (15), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.804 (19), rezolucja IMO A.813	ETS 300 338, ETS 300 373, EN 301 033, EN 60945: IEC 61097-3, IEC 61097-8, IEC 60945		x	x	x	x	

Numer pozycji	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Stosowane regulacje SOLAS 74, ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO ¹	Normy badań ²	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
			(19), rezolucja IMO MSC 68 (68) załącznik 2, ITU-R M 493, ITU-R M 541							
A.1/5.12	Inmarast-B SES	prawidło IV/14, prawidło X/3	prawidło IV/10.1.1, prawidło X/3, rezolucja IMO A.570 (14), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.698 (17), rezolucja IMO A.808 (19), rezolucja IMO A.813 (19),	IEC 61097-10, IEC 60945		x	x	x	x	
A.1/5.13	Inmarsat-C SES	prawidło IV/14, prawidło X/3	prawidło IV/10.1.1, prawidło X/3, rezolucja IMO A.570 (14), rezolucja IMO A.663 (16), rezolucja IMO A.664 (16), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.807 (19), rezolucja IMO A.813 (19), rezolucja	ETS 300 460 + A1, EN 300 829, EN 60945; IEC 61097-4, IEC 60945		x	x	x	x	

Numer pozycji	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Stosowane regulacje SOLAS 74, ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO ¹	Normy badań ²	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
			IMO MSC 68(68) załącznik 4							
A.1/5.14	Instalacja radiowa MF/HF przystosowana do nadawania i odbioru DSC, NBDP i radiotelefonii	prawidło IV/14, prawidło X/3	prawidło IV/10.1.2, prawidło X/3, rezolucja IMO A.613 (15), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.806 (19), rezolucja IMO A.813 (19), rezolucja IMO MSC 68(68) załącznik 3, ITU-R 476, ITU-R 492, ITU-R 493, ITU-R 541, ITU-R 625	ETS 300 338, ETS 300 373, + A.1, ETS 300 067 + A1, EN 60945; IEC 61097-3, IEC 61097-9, IEC 61097-11, IEC 60945		x	x	x	x	
A.1/5.15	Radiotelefoniczny odbiornik nasłuchowy MF/HF DSC	prawidło IV/14, prawidło X/3	prawidło IV/10.2.2, prawidło X/3, rezolucja IMO A.613 (15), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.806 (19), rezolucja IMO A.813 (19), rezolucja IMO MSC 68(68) załącznik 3, ITU-R 493	ETS 300 338, ETS 300 373, ETS 301 033, EN 60945; IEC 61097-3, IEC 61097-8, IEC 60945		x	x	x	x	

Numer pozycji	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Stosowane regulacje SOLAS 74, ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki IMO ¹	Normy badań ²	Moduły oceny zgodności					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
A.1/5.16	Radiotelefon lotniczy VHF	prawidło IV/14, prawidło X/3	prawidło IV/7.5, prawidło X/3, rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.813 (19), Konwencja ICAO załącznik 10 Przepisy dot. łączności radiowej	TS 101 089, EN 60945; IEC 60945		x	x	x	x	

¹ Przytaczane zalecenia ITU są tymi, które są określone w międzynarodowych konwencjach oraz stosownych rezolucjach i okólnikach IMO.

² W przypadku przytaczane są rezolucje IMO, wyłącznie normy badań zawarte w stosownych częściach załączników do rezolucji są stosowane a wyłączają przepisy samych rezolucji.

Załącznik A.2: Wyposażenie, dla którego nie istnieją szczegółowe normy badań w dokumentach w międzynarodowych

1. Sprzęt ratunkowy

Numer pozycji.	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74 ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Normy badań
A.2/1.1	Reflektor radarowy do tratw ratunkowych	prawidło III/4, III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	
A.2/1.2	reflektory nastawne dla łodzi ratunkowych oraz łodzi ratowniczych	prawidło III/4, III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	
A.2/1.3	materiały na nawodne skafandry ratunkowe	prawidło III/4, III/34, rezolucja IMO MSC 48(66)	

2. Zapobieganie zanieczyszczeniom morskim

P.M.

3. Ochrona przeciwpożarowa

Numer pozycji.	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku, gdy wymagana jest homologacja typu	Normy badań
A.2/3.1	Gaśnice nieprzenośne i przewoźne	prawidło II-2/6, II-2/7.1.3, II-2/7.2.3, II-2/7.3.1	
A.2/3.2	Systemy zraszające (ograniczone do głowic zraszających oraz metody automatycznego zraszania i sygnalizacji)	prawidło II-2/12.3, II-2/36.1.2, II-2/36.2, II-2/41-2.5, II-2/52.2	ISO 6182
A.2/3.3	Dysze do stałych ciśnieniowych wodnych zraszających systemów do pomieszczeń szczególnej kategorii	prawidło II-2/37.1.3	rezolucja IMO A 123(V)
A.2/3.4	Urządzenia do rozruchu zespołu generatorów przy niskich temperaturach (urządzenia rozruchowe)	prawidło II-1/44.2	
A.2/3.5	Wężę pożarowe	prawidło II-2/4.7.1	EN 1924-4 (projekt)
A.2/3.6	Dysze o podwójnym zastosowaniu (strumień rozproszony i strumień zwarty)	prawidło II-2/4.8.4 prawidło II-2/41-2.1.5	
A.2/3.7	Stale przeciwpożarowe systemy przeciwpożarowe oraz alarmy przeciwpożarowe w pomieszczeniach maszynowni okresowo bezobsługowych	prawidło II-2/14.1	EN 54-2
A.2/3.8	Wykrywacze dymu	prawidło II-2/13.3.2	EN 54-7
A.2/3.9	Czujniki wysokiej temperatury	prawidło II-2/13.3.3	EN 54-5
A.2/3.10	Elektryczna lampa	prawidło II-2/17.1.1.4	

Numer pozycji.	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku, gdy wymagana jest homologacja typu	Normy badań
	bezpieczeństwa		
A.2/3.11	Odzież ochronna odporna na szkodliwe działanie chemiczne	prawidło II-2/54.2.6.1	EN 368, EN 369
A.2/3.12	Urządzenia do analizy tlenu i wykrywania gazu	prawidło VI/3.1	
A.2/3.13	Nisko zainstalowane systemy oświetleniowe	prawidło II-2/28.1.10, II-2/41-2.4.7	rezolucja IMO A.752 (18), ISO/CD 15370

4. Urządzenia nawigacyjne

Numer pozycji.	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Normy badań
A.2/4.1	Żyrokompas do szybkich jednostek	prawidło X/3, rezolucja IMO MSC.36(63)	rezolucja IMO A.694 (17) rezolucja IMO A.813 (19) rezolucja IMO A.821 (19) EN 60945, EN 61162-1; IEC 60945, IEC 61162-1
A.2/4.2	Urządzenia radarowe dla szybkich jednostek	prawidło X/3, rezolucja IMO MSC.36(63)	rezolucja IMO A.694 (17) rezolucja IMO A.813 (19) rezolucja IMO A.820 (19) EN 60945, EN 61162-1; IEC 60945, IEC 61162-1, przyszły IEC 60936-2
A.2/4.3	Pilot automatyczny (system sterowania kursem) dla szybkich jednostek	prawidło X/3, rezolucja IMO MSC.36(63)	rezolucja IMO A.694 (17) rezolucja IMO A.813 (19) rezolucja IMO A.822 (19) EN 60945, EN 61162-1; IEC 60945, IEC 61162-1
A.2/4.4	Kompas elektromagnetyczny dla szybkich jednostek	prawidło V/12 (r) prawidło X/3	rezolucja IMO A.694 (17) rezolucja IMO A.813 (19) EN 60945, EN 61162-1; IEC 60945, IEC 61162-1, przyszły ISO 11606
A.2/4.5	Lampa sygnalizacji dziennej dla szybkich jednostek	prawidło X/3, rezolucja IMO MSC.36(63)	rezolucja IMO A.694 (17) rezolucja IMO A.813 (19) EN 60945; IEC 60945
A.2/4.6	Reflektory poszukiwawcze do szybkich jednostek	prawidło X/3, rezolucja IMO MSC.36(63)	rezolucja IMO A.694 (17) rezolucja IMO A.813 (19) EN 60945, EN 61162-1; IEC 60945, IEC 61162-1
A.2/4.7	Noktowizor dla szybkich jednostek	prawidło X/3, rezolucja IMO MSC.36(63)	rezolucja IMO A.694 (17) rezolucja IMO A.813 (19) EN 60945, EN 61162-1; IEC 60945, EN 61162-1
A.2/4.8	System kontroli kursu	projekt reguły V/19.1	rezolucja IMO A.694 (17) rezolucja IMO A.813 (19) rezolucja IMO MSC 74(69) załącznik 2, EN 61162-1, przyszła EN 62065, EN 60945 IEC 61162-1, przyszły IEC 62065, IEC 60945

Numer pozycji.	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Normy badań
A.2/4.9	Automatyczne urządzenie śledzenia ech radarowych (ATA)	projekt reguły V/19.1	rezolucja IMO A.694 (17) rezolucja IMO A.813 (19) rezolucja IMO MSC 64(67) załącznik 4, EN 61162-1, przyszła EN 60872-2, EN 60945; IEC 61162-1, przyszły IEC 60872-2, IEC 60945
A.2/4.10	Elektroniczne środki nakreślenia (EPA)	projekt reguły V/19.1	rezolucja IMO A.694 (17) rezolucja IMO A.813 (19) rezolucja IMO MSC64 (67) załącznik 4, EN 61162-1, przyszła EN 60872-3, EN 60945; IEC 61162-1, przyszły IEC 60872-3, IEC 60945
A.2/4.11	System obrazowania elektronicznych map i informacji nawigacyjnych (ECDIS)	projekt reguły V/19.1	rezolucja IMO A.694 (17) rezolucja IMO A.813 (19) rezolucja IMO A.817 (19) rezolucja IMO MSC64 (67) załącznik 5, EN 61174, EN 61162-1, EN 60945; IEC 61174, IEC 61162-1, IEC 60945
A.2/4.12	Radar nawigacyjny – Zapasowy system obrazowania elektronicznych map i informacji nawigacyjnych (ECDIS)	projekt reguły V/19.1	rezolucja IMO A.694 (17) rezolucja IMO A.813 (19) rezolucja IMO MSC64(67) załącznik 5, EN 61162-1, przyszła EN 60936-4, EN 60945; IEC 61162-1, przyszły IEC 60936-4, IEC 60945
A.2/4.13	System obrazowania map rastrowych (RCDS)	projekt reguły V/19.1	rezolucja IMO A.694 (17) rezolucja IMO A.813 (19) EN 61162-1, EN 60945; IEC 61162-1, IEC 60945
A.2/4.14	Połączone urządzenie GPS/GLONASS	projekt reguły V/19.1	rezolucja IMO A.529 (13), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.813 (19), rezolucja IMO MSC74(69) załącznik 1, EN 61162-1, przyszła EN 61108-3, EN 60945; IEC 61162-1, przyszły IEC 61108-3, IEC 60945
A.2/4.15	Urządzenia DGPS, DGLONASS	projekt reguły V/19.1	rezolucja IMO A.529 (13), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.813 (19), rezolucja IMO MSC64(67) załącznik 2, EN 61162-1, przyszła EN 61108-4, EN 60945; IEC 61162-1, przyszły IEC 61108-4, IEC 60945
A.2/4.16	Uniwersalne urządzenia	projekt reguły V/19.1	rezolucja IMO A.694 (17),

Numer pozycji.	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Normy badań
	automatycznego systemu identyfikacji (AIS)		rezolucja IMO A.813 (19), rezolucja IMO MSC74(69) załącznik 3, EN 61162-1, przyszła EN 61993-2, EN 60945; IEC 61162-1, przyszły IEC 61993-2, IEC 60945
A.2/4.17	Rejestrator danych z rejsu	projekt reguły V/19.1, V/22	rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.813 (19), rezolucja IMO A.861 (20) EN 61162-1, przyszła EN 61996, EN 60945; IEC 61162-1, przyszły IEC 61996, IEC 60945
A.2/4.18	Zintegrowany system nawigacyjny	projekt reguły V/19.1	rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.813 (19), rezolucja IMO A (...) w przygotowaniu przez NAVEN 61162-1, EN 61924, EN 60945; IEC 61162-1, IEC 61924, IEC 60945
A.2/4.19	System mostka zintegrowanego	projekt reguły V/19.1	rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.813 (19), rezolucja IMO MSC64(67) załącznik 1, EN 61162-1, EN 61209, EN 60945; IEC 61162-1, IEC 61209, IEC 60945
A.2/4.20	Wzmacniacz sygnałów radiolokacyjnych	projekt reguły V/19.1	rezolucja IMO A.615 (15), rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.813 (19), EN 60945; IEC 60945

5. Urządzenia radiokomunikacyjne

Numer pozycji.	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Normy badań
A.2/5.1	Radiopława VHF EPIRB	prawidło IV/14 prawidło X/3,	rezolucja IMO A.612 (15), rezolucja IMO A.662 (16), rezolucja IMO A.694 (17) rezolucja IMO A.805 (19) rezolucja IMO A.813 (19) ITU-R 693 EN 60945; IEC 60945
A.2/5.2	Zapassowe źródło zasilania radioodbiorników	prawidło IV/14	przyszła EN 61097-14, EN 60945; przyszła EN 61097-14, IEC 60945

6. Urządzenia wymagane przez COLREG 72

Numer pozycji.	Nazwa pozycji	Prawidło COLREG 72, ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Normy badań
A.2/6.1	Światła nawigacyjne	załącznik I/14	rezolucja IMO A.694 (17), rezolucja IMO A.813 (19), EN 60945; IEC 60945
A.2/6.2	Urządzenia do sygnalizacji dźwiękowej	załącznik III/3	

7. Urządzenia bezpieczeństwa na masowcach

Numer pozycji.	Nazwa pozycji	Prawidło SOLAS 74, ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest homologacja typu	Normy badań
A.2/7.1	Urządzenia do załadunku	prawidło XII/11 rezolucja 5 Konferencji SOLAS 1997 r.	zalecenie nr 48 IACS w sprawie urządzeń służących do przeładunku (SOLAS / CONF.4/7)”

DYREKTYWA KOMISJI 2002/75/WE

z dnia 2 września 2002 r.

zmieniająca dyrektywę Rady 96/98/WE w sprawie wyposażenia statków

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

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

uwzględniając dyrektywę Rady 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków¹, ostatnio zmienioną dyrektywą Komisji 2001/53/WE², w szczególności jej art. 17 tiret pierwsze i drugie,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) Do celów dyrektywy 96/98/WE, międzynarodowe konwencje włącznie z Konwencją SOLAS z 1974 r. oraz normy badań, wraz ze zmianami do nich, weszły w życie z dniem 1 stycznia 2001 r.
- 2) Zmiany do Konwencji SOLAS i do innych międzynarodowych konwencji oraz nowe normy badań weszły w życie po dniu 1 stycznia 2001 r. albo wkrótce wejdą w życie.
- 3) W powyższych dokumentach zostały ustanowione nowe zasady dotyczące wyposażenia, które musi być umieszczane na statkach.
- 4) Dyrektywa 96/98/WE powinna być odpowiednio zmieniona.
- 5) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią komitetu powołanego na podstawie art. 12 dyrektywy Rady 93/75/EWG³,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 96/98/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

W lit. c), d) i n) datę „1 stycznia 2001 r.” zastępuje się datą „1 lipca 2002 r.”;

2. Załącznik A zastępuje się tekstem znajdującym się w Załączniku do niniejszej

¹ Dz.U. nr L 46 z 17.2.1997, str. 25.

² Dz.U. nr L 204 z 28.7.2001, str. 1.

³ Dz.U. nr L 247 z 5.10.1993, str. 19.

dyrektywy.

Artykuł 2

Wyposażenie wymienione jako „nowa pozycja” w kolumnie „nazwa pozycji” załącznika A.1, które zostało wyprodukowane przed datą określoną w art. 3 ust. 1, zgodnie z procedurami przewidzianymi dla homologacji typu obowiązującymi przed datą przyjęcia niniejszej dyrektywy na terytorium poniższego Państwa Członkowskiego, a także wyposażenie wymienione w sekcji 4 i 5 załącznika A.1, noszące znak i wyprodukowane przed datą określoną w art. 3 ust. 1, może być wprowadzone na rynek i na statek wspólnotowy, dla którego świadectwa zostały wystawione przez lub w imieniu Państwa Członkowskiego zgodnie z konwencjami międzynarodowymi w ciągu dwóch lat następujących po dacie określonej w art. 3 ust. 1.

Artykuł 3

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie, najpóźniej w ciągu 6 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy, przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Jeżeli Państwa Członkowskie przyjmują te przepisy, powinny one zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to powinno towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Państwa Członkowskie ustalają sposób dokonania takiego odniesienia.

2. Państwa Członkowskie prześlą Komisji przepisy prawa krajowego, przyjęte w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4

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

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 2 września 2002 r.

W imieniu Komisji

Loyola DE PALACIO

Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK A

ZAŁĄCZNIK A.1: Wyposażenie, dla którego istnieją już szczegółowe normy badań w dokumentach międzynarodowych

Uwagi do całego załącznika A.1

- Ogólne: w uzupełnieniu do wyszczególnionych norm badań istnieją pewne przepisy, których przestrzeganie musi być sprawdzane podczas badania typu (homologacji typu) jak określono w modułach oceny zgodności w załączniku B, według obowiązujących wymagań konwencji międzynarodowych oraz odpowiednich rezolucji i okólników MOM.
- Kolumna 5: W przypadku powołania się na rezolucje MOM, stosuje się jedynie normy badań zawarte w odpowiednich częściach załączników do rezolucji, natomiast wyłącza się stosowanie przepisów samych rezolucji.
- Kolumna 5: Do celów prawidłowego wskazania odpowiednich norm podaje się w sprawozdaniach z badań i odpowiednich świadectwach homologacji typu zastosowaną normę badań i jej wersję, wskazaną w kolumnie 5.
- Kolumna 5: W przypadku wskazania dwóch zestawów norm badań (oddzielonych znakami „;” lub oddzielonych określeniem „lub”) każdy zestaw spełnia wszystkie wymagania badań zgodnie z parametry eksploatacyjne MOM. W związku z tym badanie według jednego zestawu norm jest wystarczające dla wykazania zgodności z wymogami dokumentów międzynarodowych.
- Kolumna 6: Przez moduł H, rozumie się moduł H oraz świadectwo badania wzoru.

1. Sprzęt ratunkowy

Uwagi do sekcji 1: Sprzęt ratunkowy

- Kolumny 3 i 4: Gdy kolumny te są podzielone na dwa poziomy w opisie danej pozycji, górny poziom odnosi się, gdzie stosowne, do statków zbudowanych zgodnie z Kodeksem HSC przed dniem 1 lipca 2002 r., a dolny poziom odnosi się, gdzie stosowne, do statków działających zgodnie z Kodeksem HSC w dniu 1 lipca 2002 r. lub po tym dniu.

nr	Nazwa pozycji	Prawidła SOLAS 74 zmianeniona w przypadku, gdy wymagana jest „homologacja typu”	Stosowane prawidła SOLAS 74 ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki MOM	Normy badań	Moduły oceny zgodności					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
1	2	3	4	5	6					
A.1/1.1	Koła ratunkowe	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/7.1 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1.3, 8.3 (Kodeks HSC 1994)	rezolucja MOM MSC.81 (70)		X	X	X		
		prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/7.1 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.97 (73) 8.1, 8.3 (Kodeks HSC 2000)							
A.1/1.2	Światłne wskaźniki położenia dla sprzętu ratunkowego a) Dla jednostek ratowniczych i łodzi ratowniczych b) Dla kół ratunkowych	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/7.1.3, III/22.1.2, III/22.3.1, III/32.1, III/32.2 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1, 8.3 i 8.10 (Kodeks HSC 1994), okólnik MOM MSC/885	rezolucja MOM MSC.81 (70), z wyjątkiem wymogów dotyczących baterii określonych w EN 394 (1993) stosowanych jedynie w odniesieniu do świateł dla kamizelek		X	X	X		

1	2	3	4	5	6						
	c) Dla kamizelek ratunkowych			ratunkowych							
		prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/7.1.3, III/22.1.2, III/22.3.1, III/32.1, III/32.2 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.97(73), 8.1, 8.3, 8.10 (Kodeks HSC 2000), okólnik MOM MSC/885								
A.1/1.3	Koła ratunkowe samoczynnie wyzwalające sygnały dymne	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/7.1.3 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1, 8.3 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM MSC.81 (70)		X	X	X			
		prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/7.1.3 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.97(73) 8.1, 8.3 (Kodeks HSC 2000)								
A.1/1.4	Kamizelki ratunkowe	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/7.2 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1, 8.3 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucją MOM MSC.81 (70), z wyjątkiem wymogów dotyczących baterii określonych w EN 394 (1993)		X	X	X			

1	2	3	4	5	6						
		prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/7.2 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC. 97(73) 8.1, 8.3 (Kodeks HSC 2000)	stosowanych jedynie w odniesieniu do świateł dla kamizelek ratunkowych							
A.1/1.5	Skafandry do nurkowania i ubrania chroniące przed działaniem czynników niebezpiecznych — izolowane i nie izolowane	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/7.3, III/22.4, III/32.3 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1, 8.3 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM MSC.81 (70)		X	X	X			
A.1/1.6	Skafandry do nurkowania i ubrania chroniące przed działaniem czynników niebezpiecznych klasyfikowane jako kamizelki ratunkowe	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/7.3, III/22.4, III/32.3 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1, 8.3 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM MSC.81(70)		X	X	X			

1	2	3	4	5	6						
		Prawidła III/4, prawidła X/3	Prawidła III/7.3, III/22.4, III/32.3 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.97(73) 8.1, 8.3 (Kodeks HSC 2000)								
A.1/1.7	Środki ochrony termicznej	prawidła III/4	prawidła III/7.3, III/22.4, III/32.3 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66)	Rezolucja MOM MSC.81(70)		X	X	X			
A.1/1.8	Rakiety spadochronowe (środki pirotechniczne)	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/6. 3 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1, 8.2 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM MSC.81(70)		X		X			
		prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/6. 3 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC 97(73) 8.1, 8.2 (Kodeks HSC 2000)								
A.1/1.9	Rakiety ręczne (środki pirotechniczne)	prawidła III/4	prawidła III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66)	Rezolucja MOM MSC.81(70)		X		X			
A.1/1.10	Pławki dymne (środki pirotechniczne)	prawidła III/4	prawidła III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66)	Rezolucja MOM MSC.81(70)		X		X			
A.1/1.11	Wyrzutnie lin ratunkowych (środki pirotechniczne)	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/18 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1, 8.8 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM MSC.81(70)		X		X			

1	2	3	4	5	6				
A.1/1.14	Tratwy ratunkowe automatycznie samo prostujące się (niewywrotne)	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/26.2.4 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), okólnik MOM MSC/809 (1), okólnik MOM MSC/811, rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1, 8.5, 8.6, 8.7 i 8.10 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM MSC.81(70)		X			
		prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/26.2.4 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), okólnik MOM MSC/809 (1), okólnik MOM MSC/811, rezolucja MOM MSC.97 (73) 8.1, 8.5, 8.6, 8.7 i 8.10 (Kodeks HSC 2000)						
A.1/1.15	Dwustronne tratwy ratunkowe zadaszone	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/26.2.4 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), okólnik MOM MSC/809 C), okólnik MOM MSC/811, rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1, 8.5, 8.6 8.7 i 8.10 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM MSC.81(70)		X			
		prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/26.2.4 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), okólnik MOM MSC/809 (1), okólnik MOM MSC/811, rezolucja MOM MSC.97 (73) 8.1, 8.5, 8.6, 8.7 i 8.10 (Kodeks HSC 2000)						
A.1/1.16	Urządzenia do uwalniania hydrostatycznego tratw ratunkowych	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/1 3.4.2, III/26.2.2 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), okólnik MOM MSC/811, rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1 i 8.6 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM MSC.81(70)		X	X	X	

1	2	3	4	5	6						
		Prawidła III/4, prawidła X/3	Prawidła III/1 3.4.2, III/26.2.2 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), okólnik MOM MSC/811, rezolucja MOM MSC.97 (73) 8.1 i 8.6 (Kodeks HSC 2000)								
A.1/1.17	Łodzie ratunkowe	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/21.1, III/31.1.1.1, III/31.1.2.1, III/31.1.6, III/31.1.7 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66)	Rezolucja MOM MSC.81(70)		X					X
A.1/1.18	Sztywne łodzie ratownicze	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/21.2, III/31.2 i III/34, rezolucja MOM MSC.48(66), rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1, 8.10 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM MSC.81(70)		X					X
		prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/21.2, III/31.2 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.97(73) 8.1, 8.10 (Kodeks HSC 2000)								
A.1/1.19	Nadmuchiwane łodzie ratownicze	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/21.2, III/31.2 i III/34, rezolucja MOM MSC.48(66), rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1, 8.5, 8.6, 8.7 i 8.10 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM MSC.81(70)		X					X
		Prawidła III/4, prawidła X/3	Prawidła III/21.2, III/31.2 i III/34, rezolucja MOM MSC.48(66), rezolucja MOM MSC.97 (73) 8.1, 8.5, 8.6, 8.7 i 8.10 (Kodeks HSC 2000)								

1	2	3	4	5	6				
A.1/1.20	Szybkie łodzie ratownicze	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/26.3 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1 (Kodeks HSC 1994), okólnik MOM MSC 809 ¹	Rezolucja MOM MSC.81(70)		X			X
		Prawidła III/4, prawidła X/3	Prawidła III/26.3 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.97 (73) 8.1 (Kodeks HSC 2000), okólnik MOM MSC/809 ¹						
A.1/1.21	Urządzenia do spuszczenia na wodę z wykorzystaniem talii i wciągarki (żurawików)	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/23, III/33 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1, 8.5, 8.6 i 8.7 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM MSC.81(70)		X	X	X	X
		prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/23, III/33 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.97 (73) 8.1, 8.5, 8.6 i 8.7 (Kodeks HSC 2000)						
A.1/1.22	Urządzenia do swobodnego spływania niezatapialnych jednostek ratowniczych	Przeniesione do załącznika A.2							

1	2	3	4	5	6					
A.1/1.23	Urządzenia do swobodnego spuszczenia na wodę przy pomocy talii łodzi ratunkowych	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/33 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.36(63) 8.1, 8.5 i 8.7 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM MSC.81(70)					X	
		prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/33 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.97 (73) 8.1, 8.5 i 8.7 (Kodeks HSC 2000)							
A.1/1.24	Urządzenia do spuszczenia na wodę tratw ratunkowych	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1, 8.5, 8.6 i 8.7 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM MSC.81(70)		X	X	X	X	
		prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.97 (73) 8.1, 8.5, 8.6 i 8.7 (Kodeks HSC 2000)							
A.1/1.25	Urządzenia do spuszczenia na wodę szybkich łodzi ratowniczych	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/26.3.2 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1 (Kodeks HSC 1994), okólnik MOM MSC/809 ¹	Rezolucja MOM MSC.81(70)		X	X	X		

1	2	3	4	5	6						
		prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/26.3.2 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.97 (73) 8.1 (Kodeks HSC 2000), okólnik MOM MSC/809 ¹								
A.1/1.26	Mechanizm zwalniający dla a) łodzi ratunkowych i jednostek ratowniczych oraz b) tratw ratunkowych, spuszcanych na wodę z wykorzystaniem talii linowych lub bloków taliowych	prawidła III/4, prawidła X/3 i prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1 i 8.5 (Kodeks HSC 1994) prawidła III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.97 (73) 8.1 i 8.5 (Kodeks HSC 2000)	Rezolucja MOM MSC.81(70)		X	X	X			
A.1/1.27	Morskie systemy ewakuacji	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/15, III/26.2.1, III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1, 8.7 i 8.10 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM MSC.81(70)		X				X	

1	2	3	4	5	6						
		prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/15, III/26.2.1, III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.97 (73) 8.1, 8.7 i 8.10 (Kodeks HSC 2000)								
A.1/1.28	Środki ratownicze	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/26.4 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), okólnik MOM MSC/810 (²), rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1, 8.5 i 8.10 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM MSC.81(70) MSC/okólnik 810		X					
		prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/26.4 i III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), okólnik MOM MSC/810 (²) rezolucja MOM MSC.97 (73) 8.1, 8.5 i 8.10 (Kodeks HSC 2000)								
A.1/1.29	Trapy do zaokrętowania	Pozycja przeniesiona do A.2/1.4									
A.1/1.30	Materiały odblaskowe	prawidła III/4	prawidła III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66)	Rezolucja MOM A.658 (16) załącznik 2		X	X	X			
A.1/1.31	Nadawczo-odbiorcza aparatura Radiotelefoniczna bardzo wysokiej częstotliwości (VHF) do jednostek ratowniczych	Przeniesiona do A.1/5.17 i A.1/5.18									
A.1/1.32	Odzewowe urządzenie Radiolokacyjne	Przeniesione do A.1/4.18									

1	2	3	4	5	6					
	(transponder) SAR (SART) o częstotliwości 9 GHz									
A.1/1.33	Reflektor Radarowy do łodzi ratunkowych i ratowniczych	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66)	Rezolucja MOM A.384 (X), EN/ISO 8729 (1998) Rezolucja MOM A.384 (X), ISO 8729 (1997)		X	X	X	X	
A.1/1.34	Kompas do łodzi ratunkowych i ratowniczych	Przeniesiony do A. 1/4. 2 3								
A.1/1.35	Przenośny sprzęt przeciwpożarowy dla łodzi ratunkowych i łodzi ratowniczych	Przeniesiony do A.1/3.38								
A.1/1.36	Silnik do napędu łodzi ratunkowej/ratowniczej	prawidła III/4	prawidła III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66)	Rezolucja MOM MSC.81(70)		X	X	X		
A.1/1.37	Silnik przyczepny do napędu łodzi ratowniczej	prawidła III/4	prawidła III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66)	Rezolucja MOM MSC.81(70)		X	X	X		

1	2	3	4	5	6					
A.1/1.38	Reflektory poszukiwawcze do łodzi ratunkowych i ratowniczych	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66)	Rezolucja MOM MSC.81(70)		X	X	X		
A.1/1.39	Otwarte dwustronne tratwy ratunkowe	prawidła III/4, prawidła X/3	Rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1, 8.5, 8.7 i 8.10 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM MSC.36 (63) załącznik 10 (Kodeks HSC 1994)		X				
		prawidła III/4, prawidła X/3	Rezolucja MOM MSC.97 (73) 8.1, 8.5, 8.6, 8.7 i 8.10 (Kodeks HSC 2000)	Rezolucja MOM MSC.97(73) załącznik 11 (Kodeks HSC 2000)						
A.1/1.40 A.1/4.17	Mechanicznie sterowany podnośnik	prawidła V/17 (b) Prawidła V/23	prawidła V/17 (f), rezolucja MOM A.889 (21), okólnik MOM MSC/773 Prawidła V/23.6, rezolucja MOM A.889 (21), okólnik MOM MSC/773	ISO 799 (1986)		X	X	X		

¹ Okólnik MSC 809 stosuje się jedynie w przypadku sprzętu umieszczanego na statkach pasażerskich ro-ro.

² Okólnik SC 810 stosuje się jedynie w przypadku sprzętu umieszczanego na statkach pasażerskich ro-ro.

2. Zapobieganie zanieczyszczeniu morza

nr	Nazwa pozycji	Prawidła Marpol 73/78 ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest „homologacja typu”	Stosowane prawidła Marpol 73/78 ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki MOM	Normy badań	Moduły oceny zgodności					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
1	2	3	4	5	6					
A.1/2.1	Urządzenia do filtrowania oleju (przy zawartości oleju w ściekach nieprzekraczającej 15 ppm)	załącznik I, prawidła 16(4) i (5)	załącznik I, prawidła 16(1) i (2)	Rezolucja MOM MEPC.60 (33)		X	X	X		
A.1/2.2	Wykrywacze rozdziału faz oleju i wody	Załącznik I, prawidła 15(3)(b)	Załącznik I, prawidła 15(3)(b)	Rezolucja MOM MEPC.5 (XIII)		X	X	X		
A.1/2.3	Przyrządy do pomiaru zawartości oleju	Załącznik I, prawidła 16(4) i (5)	Załącznik I, prawidła 16(1) i (2)	Rezolucja MOM MEPC.60 (33)		X	X	X		
A.1/2.4	Jednostki technologiczne przeznaczone do przyłączenia do istniejącego urządzenia oddzielającego wodę zanieczyszczoną olejem (przy	Pozycja skreślona								

nr	Nazwa pozycji	Prawidła Marpol 73/78 ze zmianami w przypadku gdy wymagana jest „homologacja typu”	Stosowane prawidła Marpol 73/78 ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki MOM	Normy badań	Moduły oceny zgodności						
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H	
1	2	3	4	5	6						
	zawartości oleju w ściekach nieprzekraczającej 15 ppm)										
A.1/2.5	System monitorowania kontroli odprowadzania oleju dla zbiornikowców	Załącznik I, prawidła 15(3)(a)	Załącznik I, prawidła 15(3)	Rezolucja MOM A.586 (14)		X	X	X			
A.1/2.6	Oczyszczalnie ścieków	Załącznik IV, prawidła 8(1)(b)	Załącznik IV, prawidła 8(1)(b)	Rezolucja MOM MEPC.2 (VI)		X	X	X	X		
A.1/2.7	Spalarnie okrętowe	Załącznik VI, prawidła 16(2)(a)	Załącznik VI, prawidła 16(2)(a)	Rezolucja MOM MEPC.76 (40)		X	X	X	X		

3. Ochrona przeciwpożarowa

Uwagi do sekcji 3: Ochrona przeciwpożarowa

Kolumny 3 i 4: Gdy kolumny te są podzielone na dwa poziomy w opisie danej pozycji, górny poziom odnosi się do reguł mających zastosowanie do statków zbudowanych przed dniem 1 lipca 2002 r., natomiast dolny poziom odnosi się do statków zbudowanych w dniu 1 lipca 2002 r. lub po tym dniu, (ale może mieć także zastosowanie do statków zbudowanych przed dniem 1 lipca 2002 r.).

nr	Nazwa pozycji	Prawidła SOLAS 74 ze zmianami w przypadku, gdy wymagana jest homologacja typu	Odpowiednie prawidła SOLAS 74 ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki MOM	Normy badań	Moduły oceny zgodności					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
1	2	3	4	5	6					
A.1/3.1	Powłoki gruntowe pokładu	prawidła II-2/34.8, II-2/49.3	prawidła II-2/34.8, II-2/49.3	Rezolucja MOM MSC.61(67) załącznik 1, część 2 i 6, załącznik 2, okólnik MOM MSC/1004		X				
		prawidła II-2/4.4.4, II-2/6.3	prawidła II-2/4.4.4, II-2/6.3							
A.1/3.2	Przenośne gaśnice przeciwpożarowe	prawidła II-2/6.1, prawidła X/3	prawidła II-2/6, rezolucja MOM A.602 (15), rezolucja MOM MSC.36(63) 7.7.7 i 7.8.4.1.3 (Kodeks HSC 1994)	EN 3-1 (1996), 3-2 (1996), 3-3 (1994), 3-4 (1996), 3-5 (1996) + AC (1997), 3-6 (1995) + Al: (1999)		X	X	X		
		prawidła II-2/10.3.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 4.1.2 (Kodeks FSS)	prawidła II-2/10.3, rezolucja MOM A.602(15), uchwała MOM MSC.97(73) 7.7.4, 7.8.4.1.3. 7.17.3.7 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 4.1.2., 4.2.1 (Kodeks FSS)							
A.1/3.3	Wyposażenie przeciwpożarowe: odzież ochronna (odzież stosowana przy bliskim kontakcie z pożarem)	prawidła II-2/17.1.1.1, prawidła X/3	prawidła II-2/1 7.1.1.1, rezolucja MOM MSC.36(63) 7.10.3.1.1 (Kodeks HSC 1994), okólnik MOM MSC/847	EN 469 (1995), EN 531 (1995) + Al (1998), EN 1486 (1996), ISO 15538 (2001)		X				

1	2	3	4	5	6					
		prawidła II-2/10.10.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 3.2.1.1.1 (Kodeks FSS)	prawidła II-2/10.10.1, rezolucja MOM MSC. 97(73) 7.10.3.1.1 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC. 98(73) rozdział 3.2.1.1.1 (Kodeks FSS)							
A.1/3.4	Wyposażenie przeciwpożarowe: buty	prawidła II-2/1 7.1. 1.2, prawidła X/3	prawidła II-2/1 7.1.1.2, rezolucja MOM MSC.36 (63) 7.10.3.1.2 (Kodeks HSC 1994)	EN 344 (1992) + AC (1993) + AI (1997), EN 344-2 (1996), EN 345 (1992) + AI (1997), EN 345-2 (1996) klasa 2, IEC 60903 (1993)		X				
		prawidła II-2/10.10.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 3.2.1.1.2 (Kodeks FSS)	prawidła II-2/10.10.1, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.10.3.1.2 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 3.2.1.1.2 (Kodeks FSS)							
A.1/3.5	Wyposażenie przeciwpożarowe: rękawice	prawidła II-2/1 7.1. 1.2, prawidła X/3	prawidła II-2/1 7.1.1.2, rezolucja MOM MSC.36(63) 7.10.3.1.2 (Kodeks HSC 1994), okólnik MOM MSC/847	EN 659 (1996)		X				
		prawidła II-2/10.10.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 3.2.1.1.1 (Kodeks FSS)	prawidła II-2/10.10.1, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.10.3.1.2 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 3.2.1.1.1 (Kodeks FSS)							
A.1/3.6	Wyposażenie przeciwpożarowe: hełm	prawidła II-2/1 7.1. 1.3, prawidła X/3	prawidła II-2/17.1.1.3, rezolucja MOM MSC.36(63) 7.10.3.1.3 (Kodeks HSC 1994)	EN 443 (1997)		X				

1	2	3	4	5	6				
		<p>prawidła II-2/10.10.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 3.2.1.1.3 (Kodeks FSS)</p>	<p>prawidła II-2/10.10.1, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.10.3.1.3 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 3.2.1.1.3 (Kodeks FSS)</p>						
A.I/3.7	<p>Samodzielny aparat oddechowy na sprężone powietrze¹</p>	<p>prawidła II-2/1 7.1. 2, prawidła X/3</p>	<p>prawidła II-2/1 7.1.2.2, II-2/17.2, II-2/54.2.6.2, rezolucja MOM MSC.36(63) 7.10.3.2.2, 7.10.3.2.3 (Kodeks HSC 1994)</p>	<p>EN 137 (1993), EN 136 (1998)</p>		<p>X</p>			
		<p>prawidła II-2/10.10.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 3.2.1, 3.2.1.2 (Kodeks FSS)</p>	<p>prawidła II-2/10.10.1, II-2/19.3.6.2, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.10.3.2.2 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 3.2.1.2, 3.2.1.3 (Kodeks FSS)</p>						
A.I/3.8	<p>Aparat oddechowy doprowadzający powietrze do stosowania z hełmem lub maską chroniącymi przed dymem¹</p>	<p>prawidła II-2/17.1. 2, prawidła X/3</p>	<p>prawidła II-2/1 7.1.2.1, rezolucja MOM MSC.36 (63) 7.10.3.2.1 (Kodeks HSC 1994)</p>	<p>EN 138 (1994)</p>		<p>X</p>			
		<p>Uwaga²</p>							
A.I/3.9	<p>Części do systemów zraszaczy do pomieszczeń mieszkalnych, użytkowych oraz stanowisk sterowania, równoważne do części określonych w regule II-2/12 Konwencji SOLAS 74</p>	<p>prawidła II-2/36.1.2, II-2/36.2, II-2/41-2.5, II-2/52.2</p>	<p>prawidła II-2/12, II-2/36.1.2, II-2/36.2, II-2/41-2.5, II-2/42.5.2, II-2/52.2</p>	<p>Rezolucja MOM A.800(19)</p>		<p>X</p>			<p>X</p>

1	2	3	4	5	6					
		prawidła II-2/7.5.3.2, II-2/7.5.5.2, II-2/10.6.1.1, II-2/10.6.1.2, II-2/10.6.2, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 8.1 (Kodeks FSS)	prawidła II-2/7.5.3.2, II-2/7.5.5.2, II-2/10.6.1.1, II-2/10.6.1.2, II-2/10.6.2, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 8.1 (Kodeks FSS)							
A.1/3.10	Dysze do stałych systemów przeciwpożarowych rozpylających wodę pod ciśnieniem stosowanych w maszynowniach	Przeniesione do A2/3.11								
A.1/3.11	Szczelność przeciwpożarowa przedziałów klasy „A” i „B” a) przedziały klasy „A” b) przedziały klasy „B”	prawidła II-2/3.3.5, II-2/3.4.4 prawidła II-2/3.2.5, II-2/3.4.4	prawidła II-2/3.3.5, II-2/3.4.4, II-2/16.11 prawidła II-2/3.2.5, II-2.3.4.4	Rezolucja MOM A. 7 54 (18), rezolucja MOM MSC.61(67) załącznik 1, część 3 i załącznik 2 (Kodeks FTP). Okólnik MOM MSC/916, okólnik MOM MSC/1004, okólnik MOM MSC/1005		X	X	X		
A.1/3.12	Urządzenia zapobiegające przemieszczaniu się płomienia do zbiorników z ładunkiem w zbiornikowcach (jedynie zawory szybko	prawidła II-2/59.1.5, II-2/59.1.9.4, II-2/59.2	prawidła II-2/59.1.5, II-2/59.1.9.4, II-2/59.2	Okólnik MOM MSC/677, MSC/1009		X	X	X		

1	2	3	4	5	6					
		prawidła II-2/4.5.3.3, II-2/4.5.3.4.1.4, II-2/4.5.6.1, II-2/16.3.2.2.3	prawidła II-2/4.5.3.3, II-2/4.5.3.4.1.4, II-2/4.5.6.1, II-2/16.3.2.2.3							
A.1/3.13	Materiały niepalne	prawidła II-2/3.1, prawidła X/3	prawidła II-2/3.1, rezolucja MOM MSC.36(63) 7.2.4 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM A.799(19), rezolucja MOM MSC.61(67) załącznik 1, część 1 i załącznik 2		X	X	X		
		prawidła II-2/3.33, prawidła X/3	prawidła II-2/3.33, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.2.3 (Kodeks HSC 2000)							
A.1/3.14	Materiały inne niż stal na rury przechodzące przez przedziały klasy „A” lub „B”	prawidła II-2/18.2.1	prawidła II-2/1 8.2.1	Rezolucja MOM A.753(18), rezolucja MOM A.754(18), rezolucja MOM MSC.61(67) załącznik 1, część 3		X	X	X		
		prawidła II-2/9.3.1, II-2/9.3.2	prawidła II-2/9.3.1, II-2/9.3.2							
A.1/3.15	Materiały inne niż stal na rury doprowadzające olej lub olej napędowy a) rury i armatura b) zawory c) zestawy rur giętkich	prawidła II-2/1 5.2.8, II-2/1 8.2.2, prawidła X/3	prawidła II-2/1 5.2.8, II-2/18.2.2, rezolucja MOM MSC.36(63) 7.5.4 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM A.753(18), ISO 15540 (1999), ISO 15541 (1999)		X	X	X		

1	2	3	4	5	6						
		prawidła II-2/4.2.2.5.1, II-2/4.2.2.5.6, prawidła X/3	prawidła II-2/4.2.2.5.1, II-2/4.2.2.5.6. Rezolucja MOM MSC.97(73) 7.5.4 (Kodeks HSC 2000)								
A.I/3.16	Drzwi przeciwpożarowe	prawidła II-2/30.2, II-2/31.1.1 i II-2/47	prawidła 11-2/30.2,11-2/31.1.1, II-2/47	Rezolucja MOM A. 754(18), rezolucja MOM MSC.61(67) załącznik 1, część 3, okólnik MOM MSC/916, okólnik MOM MSC/1004		X	X	X			
		prawidła II-2/9.4.1.1.2, II-2/9.4.1.2.1, II-2/9.4.2	prawidła II-2/9.4.1.1.2, II-2/9.4.1.2.1, II-2/9.4.2								
A.I/3.17	Części systemów sterowania drzwiami przeciwpożarowymi ³	prawidła II-2/30.4.15, prawidła X/3	prawidła II-2/30.4.15, rezolucja MOM MSC.36(63) 7.9.3.3 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM MSC.61(67) załącznik 1, część 4		X	X	X			
		prawidła II-2/9.4.1.1.4.15, prawidła X/3	prawidła II-2/9.4.1.1.4.15, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.9.3.3 (Kodeks HSC 2000)								

1	2	3	4	5	6					
A.1/3.18	<p>Materiały powierzchniowe i wykładziny podłogowe trudnopalne⁴:</p> <p>a) forniry dekoracyjne</p> <p>b) systemy malarskie</p> <p>c) wykładziny podłogowe</p> <p>d) pokrycia izolacyjne do rur</p>	<p>prawidła II-2/3.8, II-2/34.3, II-2/34.7, II-2/49.1, II-2/49.2, prawidła X/3</p> <p>prawidła II-2/3.29, II-2/5.3.2.4, II-2/6.2, prawidła X/3</p>	<p>prawidła II-2/3.8, II-2/3.23.4, II-2/3.23.5, II-2/16.1.1, II-2/32.1.4.3.1, II 2/34.2, II 2/34.3, II-2/49.1, II-2/49.2, II-2/50.3.1, II 2/34.7, rezolucja MOM MSC.36(63) 7.4.3.4, 7.4.3.5 i 7.4.3.6 (Kodeks HSC 1994)</p> <p>prawidła II-2/3.29, II-2/3.40.4, 11-2/3.40.5, 11-2/9.7.1.1.1, II- 2/9.7.4.4. 3.1, II-2/5.3.1.1, II-2/5.3.2.4, II-2/6.2, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.4.3.4, 7.4.3.5 i 7.4.3.6 (Kodeks HSC 2000)</p>	<p>Rezolucja MOM A.653(16), rezolucja MOM MSC.61(67), załącznik 1, część 2 i 5 oraz załącznik 2 ISO 1716 (1973) (⁵) Okólnik MOM MSC/916 zmieniony okólnikiem MOM MSC/1008, okólnik MOM MSC/1004</p> <p>Rezolucja MOM MSC.61(67) załącznik 1, część 7</p> <p>Rezolucja MOM A.652(16), rezolucja MOM MSC.61(67) załącznik 1, część</p>		X	X	X		
A.1/3.19	<p>Zasłony, firanki i inne zawieszane materiały włókiennicze i folie</p>	<p>prawidła II-2/3.23.3, prawidła X/3</p> <p>prawidła II-2/3.40.3, II-2/9.2.2.3.2, prawidła X/3</p>	<p>prawidła II-2/3.23.3, rezolucja MOM MSC.36(63) 7.4.3.3.3 (Kodeks HSC 1994)</p> <p>prawidła II-2/3.40.3, II-2/9.2.2.3.2, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.4.3.3.3 (Kodeks HSC 2000)</p>	<p>Rezolucja MOM MSC.61(67) załącznik 1, część 7</p>		X	X	X		
A.1/3.20	<p>Meble tapicerowane</p>	<p>prawidła II-2/3.23.6, prawidła X/3</p>	<p>prawidła II-2/3.23.6, II-2/34.6, rezolucja MOM MSC.36(63) 7.4.3.3.4 (Kodeks HSC 1994)</p>	<p>Rezolucja MOM A.652(16), rezolucja MOM MSC.61(67) załącznik 1, część</p>		X	X	X		

1	2	3	4	5	6						
				8							
		prawidła II-/3.40.6, II-2/9.2.2.3.2, prawidła X/3	prawidła 11-2/3.40.6,11-2/9.2.2.3.2, II-2/5.3.3, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.4.3.3.4 (Kodeks HSC 2000)								
A.1/3.21	Elementy pościelowe	prawidła II-2/3.23.7, II-2/26.2, prawidła X/3	prawidła II-2/3.23.7, II-2/26.2, rezolucja MOM MSC.36(63) 7.4.3.3.5 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM A.688(17), rezolucja MOM MSC.61(67) załącznik 1, część 9		X	X	X			
		prawidła II-2/3.40.7, II-2/9.2.2.3.2, prawidła X3	prawidła II-2/3.40.7, II-2/9.2.2.3.2, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.4.3.3.5 (Kodeks HSC 2000)								
A.1/3.22	Tłumiki ognia	prawidła II-2/16.11.1	prawidła II-2/16, II-2/32, II-2/48	Rezolucja MOM A. 7 54(18), rezolucja MOM MSC.61(67) załącznik 1, część 3		X	X	X			
		prawidła II-2/9.7.1.2	prawidła II-2/9.7.1.1								
A.1/3.23	Niepalne przewody przechodzące przez przedziały klasy „A”	Przeniesione do A.1/3.26									

1	2	3	4	5	6					
A.1/3.24	Kable elektryczne przechodzące przez przedziały klasy „A”	Przeniesione do A.1/3.26								
A.1/3.25	Okna i iluminatory burtowe	prawidła II-2/33	prawidła II-2/33, okólnik MSC/847	Rezolucja MOM A.754(18),		X	X	X		
		prawidła II-2/9.4.1.3	prawidła II-2/9.4.1.3, okólnik MSC/847	rezolucja MOM MSC.61(67) załącznik 1 część 3, ISO 614 (1989), ISO 1095 (1989), ISO 1751 (1993), ISO 3254 (1989), ISO 3903 (1993), ISO 3904 (1994), okólnik MOM MSC/1004						
A.1/3.26	Przechodzenie przez przedziały klasy „A” a) kabli elektrycznych b) rur, kanałów, szybów itd.	prawidła II-2/18.1.1	prawidła II-2/18.1.1	Rezolucja MOM A. 754(18),		X	X	X		
		prawidła II-2/9.3.1	prawidła II-12/9.3.1	rezolucja MOM MSC.61(67) załącznik 1, część 3						
A.1/3.27	Przechodzenie przez przedziały klasy „B”	prawidła II-2/18.1.2	prawidła II-2/18.1.2	Rezolucja MOM A. 754(18), rezolucja MOM		X	X	X		

1	2	3	4	5	6					
A.1/3.30	Sprzęt do analizy tlenu i wykrywania gazu	prawidła VI/3.1	prawidła II-2/59.5, II-2/59.4.4.1, II-2/62.17, II-2/59.5, prawidła VI/3.1, okólnik MSC/774 (stałe instalacje)	EN 50104 (1999) tlen, EN 50054 (1991), EN 50057 (1999) gazy łatwopalne		X	X	X		
			prawidła II-2/4.5.7.1, II-2/4.5.7.2.1, II-2/4.5.7.2.2, rezolucja MOM MSC.98 (73) rozdział 15.2.4.2.4 (Kodeks FSS)							
A.1/3.31	Części do stałych systemów zraszaczy dla statków o dużej szybkości	prawidła X/3	Rezolucja MOM MSC.36 (63) 7.13.1 (Kodeks HSC 1994), okólnik MSC/912 Rezolucja MOM MSC.97 (73) 7.13.1 (Kodeks HSC 2000), okólnik MOM MSC/912	Rezolucja MOM MSC.44(65), rezolucja MOM A.800(19)		X	X	X	X	
A.1/3.32	Materiały trudopalne (oprócz mebli) dla statków o dużej szybkości	prawidła X/3	Rezolucja MOM MSC.36 (63) 7.2.2 (Kodeks HSC 1994) Rezolucja MOM MSC.97 (73) 7.2.2 (Kodeks HSC 2000)	Rezolucja MOM MSC.40(64), rezolucja MOM MSC.90(71)		X	X	X		
A.L/3.33	materiały trudopalne do mebli dla statków o dużej szybkości	prawidła X/3	Rezolucja MOM MSC.36 (63) 7.2.2 (Kodeks HSC 1994) Rezolucja MOM MSC.97 (73) 7.2.2 (Kodeks HSC 2000)	Rezolucja MOM MSC.40(64), rezolucja MOM MSC.90(71)		X	X	X		
A.1/3.34	Przegrody ogniotrwałe dla statków o dużej szybkości	prawidła X/3	Rezolucja MOM MSC.36 (63) 7.2.1 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM MSC.45(65)		X	X	X		

1	2	3	4	5	6					
A.1/3.38 dawniej A.1/1.35	Przenośny sprzęt przeciwpożarowy dla łodzi ratunkowych i łodzi ratowniczych	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM A.602 (15), rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1.2 (Kodeks HSC 1994)	EN 3-1 (1996), 3-2 (1996), 3-3 (1994), 3-4 (1996), 3-5 (1996) + AC (1997), 3-6(1995) + AI (1999)		X	X	X		
			Prawidła III/34, rezolucja MOM MSC.97(73) 8.1.2 (Kodeks HSC 2000)							
A.1/3.39	Alternatywne układy części do halonowych systemów przeciwpożarowych w maszynowniach i pompowniach – równoważne w stosunku do części wodnych systemów przeciwpożarowych	prawidła II-2/10.1, II-2/63.1.3 prawidła II-2/10.4.1.1.3, II-2/10.9.1	prawidła II-2/10.1, II-2/63.1.3 prawidła II-2/10.4.1.1.3, II-2/10.9.1, II-2/10.9.3, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 7.2.2 (Kodeks FSS)	Okólnik MOM MSC/668, okólnik MOM MSC/728		X	X	X		
A.1/3.40	Nisko zainstalowane systemy oświetleniowe (jedynie części)	prawidła II-2/28.1.10, II-2/28.1.11, II-2/41-2.4.7	prawidła II-2/28.1.10, II-2/28.1.11, II-2/41-2.4.7	Rezolucja MOM A.752 (18) lub ISO 15370(2001)		X	X	X	X	

(Nowa pozycja)

1	2	3	4	5	6					
		prawidła II-2/13. 3.2.5.1, II-2/13.3.2.5.2, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 11 (Kodeks FSS)	prawidła II-2/1 3.3.2.5.1, II-2/1 3.3.2.5.2, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 11 (Kodeks FSS)							
A.1/3.41	Urządzenia do oddychania stosowane podczas awaryjnej ewakuacji (EEBD) (Nowa pozycja)	⁶		EN 400 (1993), EN 401 (1993), EN 402 (1993), EN 1146 (1997), EN 1061 (1996)		X	X	X		
		prawidła II-2/1.2.2.2, 11-2/13.3.4, 11-2/13.4.3	prawidła II-2/1.2.2.2, II-2/13.3.4, II-2/1 3.4.3, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 3.2.2 (Kodeks FSS), okólnik MOM MSC/849							
A.1/3.42	Części do systemów na gaz obojętny (Nowa pozycja)	prawidła II-2/62.1	prawidła II-2/62, okólnik MOM MSC/847	okólniki MOM MSC/1009, 677, 485, 450/Rev. 1, 387, 353 i 282, rezolucja MOM A.567(14) i sprostowanie		X	X	X	X	
		prawidła II-2/4.5.5	prawidła II-2/4.5.5, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 15 (Kodeks FSS), okólnik MOM MSC/847							
A.1/3.43	Części do systemów przeciwpożarowych (automatycznych lub ręcznych) do urządzeń do smażenia w głębokim tłuszczu (Nowa pozycja)	⁷		ISO 15371 (2000), ISO 6182-1 (1993)		X	X	X	X	

1	2	3	4	5	6						
		prawidła II-2/1. 2.2.3, II-2/10.6.4, prawidła X/3	prawidła II-2/1. 2.2.3, II-2/10.6.4.2-5, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.7.6 (Kodeks HSC 2000)								
A.1/3.44	Wyposażenie przeciwpożarowe – lina ratunkowa (Nowa pozycja)	prawidła II-2/17.2, prawidła X/3	prawidła II-2/17.2, rezolucja MOM MSC.36(63) 7.10.3.3 (Kodeks HSC 1994)	MOM MSC.98(73) rozdział 3.2.1.3 (Kodeks FSS) ⁸		X	X	X			
		prawidła II-2/10.1, prawidła X/3	prawidła II-2/10.1, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.10.3.3 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 3.2.1.3 (Kodeks FSS)								
A.1/3.45	Części równoważne względem stałych gazowych systemów przeciwpożarowych do maszynowni i przepompowni ładunku (Nowa pozycja)	prawidła II-2/7.1.1, II-2/63, prawidła X/3 prawidła II-2/10.4.1.1.1, II-2/10.9.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 5.2.5 (Kodeks FSS)	prawidła II-2/7.1.1, II-2/63, rezolucja MOM MSC.36(63) 7.7.4 (Kodeks HSC 1994) prawidła II-2/10.4.1.1.1., II-2/10.9.1, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.7.3.1 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 5.2.5 (Kodeks FSS)	Okólnik MOM MSC/848		X	X	X			
A.1/3.46	Elementy równoważne względem stałych gazowych	prawidła II-2/7.1.1, prawidła X/3	prawidła II-2/7.1.1, rezolucja MOM MSC.36(63) 7.7.4 (Kodeks HSC 1994)	Okólnik MOM MSC/1007		X	X	X			

1	2	3	4	5	6				
	systemów przeciwpożarowych do maszynowni (systemy aerozolowe) (Nowa pozycja)								
		prawidła II-2/10.4.1.1.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 5.2.5 (Kodeks FSS)	prawidła II-2/10.4.1.1.1., rezolucja MOM MSC.97(73) 7.7.3.1 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 5.2.5 (Kodeks FSS)						
A.1/3.47	Koncentrat do stałych systemów przeciwpożarowych stosujących pianę o wysokiej rozprężalności dla maszynowni i przepompowni ładunku ⁹ (Nowa pozycja)	prawidła II-2/9	prawidła II-2/9	Okólnik MOM MSC/670		X	X	X	X
		prawidła II-2/10.4.1.1.2	prawidła II-2/10.4.1.1.2, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 6.2.2 (Kodeks FSS)						
A.1/3.48	Elementy do stałych lokalnych wodnych systemów przeciwpożarowych stosowanych w maszynowniach kategorii „A” (Nowa pozycja)	¹⁰		Okólnik MOM MSC/913		X	X	X	X

1	2	3	4	5	6						
		prawidła II-2/1. 2.2.4, II-2/10.5.6, prawidła X/3	prawidła II-2/1. 2.2.4, II-2/10.5.6, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.7.3.2.1 (Kodeks HSC 2000)								
A.1/3.49	Dysze do stałych systemów przeciwpożarowych rozpylających wodę pod ciśnieniem do pomieszczeń specjalnej kategorii, pomieszczeń ładunkowych ro-ro, pomieszczeń ro-ro oraz pomieszczeń przeznaczonych dla pojazdów (Nowa pozycja)	prawidła II-2/37.1. 3, II-2/54.2.9, prawidła X/3 prawidła II-2/19.3.1. 3, II-2/19.3.9, II-2/20.6.1.2, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 7 (Kodeks FSS)	prawidła II-2/37.1.3, II-2/38.2.2, II-2/38-1.2, II-2/38-1/3, II-2/53.2.2.1.4, II-2/53.2.2, II-2/54.2.9, rezolucja MOM MSC.36(63) 7.8.2 (Kodeks HSC 1994) prawidła II-2/19.3.1.3, II-2/19.3.9, II-2/20.6.1.1.3, II-2/20.6.1.2, II-2/20.6.1.3, II-2/20.6.1.4, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.8.2 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM 98 (73) rozdział 7 (Kodeks FSS)	Rezolucja MOM A.123 (V) (wykonanie), okólnik MOM MSC/914		X	X	X			
A.1/3.50	Odzież ochronna odporna na szkodliwe działanie chemiczne (Nowa pozycja)	prawidła II-2/54.2.6.1 prawidła II-2/19.3.6.1	prawidła II-2/54.2.6.1 prawidła II-2/19.3.6.1	EN 368 (1992), EN 369 (1993), EN 463 (1994), EN 943-2 (2001)		X	X	X			

¹ Do wykorzystania w wypadkach z udziałem towarów niebezpiecznych wymagana jest maska ciśnieniowa.

² Nie zawarte w nowym rozdziale II-2 prawidła (rezolucja MOM MSC99(73)) lub w Kodeksie FSS (Rezolucja MOM MSC.98(73)).

³ W przypadku stosowania w kolumnie 2 określenia „części systemu” może zachodzić konieczność badania pojedynczego elementu, zespołu części lub całego systemu w celu zapewnienia, że spełnione są międzynarodowe wymagania.

⁴ Powierzchnie określone w prawidłach II-2/34.3, 34.7, 49.1 i 49.2 w kolumnach 3 i 4 są odpowiednio powierzchniami grodzi, pokładów, wykładzinami podłogowymi, wykładzinami ściennymi i sufitowymi. Wymagania opisane w tych prawidłach nie mają zastosowania do rur z tworzyw sztucznych, kabli elektrycznych i mebli (dot. okólnik MSC/965).

⁵ Gdy dla danego materiału powierzchniowego wymagana jest określona maksymalna wartość kaloryczna, jest ona mierzona zgodnie z normą ISO 1716.

⁶ Statki zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r. są zgodne z prawidłami II-2/1.2.2 i II-2/13.4.3 (Rezolucja MOM MSC.99(73)) nie później niż do dnia pierwszego przeglądu dokonanego po dniu 1 lipca 2002 r.

⁷ Statki zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r. są zgodne z prawidłami II-2/1.2.2.3 i II-2/10.6.4 (Rezolucja MOM MSC.99(73)) jedynie w odniesieniu do nowych instalacji.

⁸ Norma ta stosuje się jedynie do statków zbudowanych w dniu 1 lipca 2002 r. lub po tym dniu.

⁹ Stały system przeciwpożarowy stosujący pianę o wysokiej rozprężalności dla maszynowni i przepompowni ładunku musi być jeszcze zbadany z homologowanym koncentratem zgodnie z wymogami administracji.

¹⁰ Statki pasażerskie o tonażu brutto 2000 r. i powyżej, z wyjątkiem statków pasażerskich o dużej szybkości, zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r. są zgodne z prawidłami II-2/1.2.2.4 i II-2/10.5.6 (Rezolucja MOM MSC.99(73)) nie później niż do dnia 1 października 2005 r.

4. Urządzenia nawigacyjne

Uwagi do sekcji 4: Nawigacja

Kolumny 3 i 4: Gdy kolumny te są podzielone na dwa poziomy w opisie danej pozycji, górny poziom odnosi się do reguł mających zastosowanie do statków zbudowanych przed dniem 1 lipca 2002 r., natomiast dolny poziom odnosi się do statków zbudowanych w dniu 1 lipca 2002 r. lub po tym dniu (ale może być także stosowany do statków zbudowanych przed dniem 1 lipca 2002 r.).

Kolumna 4: Przytaczane zalecenia ITU są określone w międzynarodowych konwencjach oraz odpowiednich rezolucjach i okólnikach MOM.

Kolumna 5: W przypadku powołania się na EN/IEC 61 162 należy sprawdzić odpowiednią normę badań dla danego produktu w celu określenia stosowanej części EN/IEC 61 162.

nr	Nazwa pozycji	Prawidła SOLAS 74 zmienione w przypadku, gdy wymagana jest „homologacja typu”	Stosowane prawidła SOLAS 74 ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki MOM	Normy badań	Moduły oceny zgodności					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
1	2	3	4	5	6					
A. 1/4.1	Kompas magnetyczny	prawidła V/12.(r)	prawidła V/12 (b), rezolucja MOM A.382 (X), rezolucja MOM A.694 (17)	EN ISO 449 (1999), EN ISO 694 (2001), ISO 1069 (1973), ISO 2269 (1992), EN 60945 (1997)		X	X	X	X	
		prawidła V/18.1	prawidła V/19.2.1.1, rezolucja MOM A.382 (X), rezolucja MOM A.694 (17)							
A. 1/4.2	Przyrząd magnetyczny do określania kursu (poprzednio kompas elektromagnetyczny)	prawidła V/12(r), prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.13.1 (Kodeks HSC 1994)	prawidła V/12 (b), rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.2.5, (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.86 (70) załącznik 2, rezolucja MOM A.694 (17)	EN ISO 11606 (2001), EN 60945 (1997), EN 61162; ISO 11606 (2000) IEC 60945 (1996), IEC 61162		X	X	X	X	

1	2	3	4	5	6					
		prawidła V/18.1, prawidła X/3, rezolucja MOM 97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/19.2.3.5, rezolucja MOM 97 (73) 13.2.5, (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.86 (70) załącznik 2, rezolucja MOM A.694 (17)							
A. 1/4.3	Żyrokompas	prawidła V/12 (r)	prawidła V/12 (d), rezolucja MOM A.424 (XI), rezolucja MOM A.694 (17)	EN ISO 8728 (1998), EN 60945 (1997), EN 61162		X	X	X	X	
		prawidła V/18.1	prawidła V/19.2.5.1, rezolucja MOM A.424 (XI), rezolucja MOM A.694 (17)	ISO 8728 (1997), IEC 60945 (1996), IEC 61162						
A. 1/4.4	Sprzęt Radarowy	Przeniesiony do A.1/4.34, A.1/4.35 i A.1/4.36								
A. 1/4.5	Środki automatycznego wykreślenia Radarowego (ARPA)	Przeniesione do A.1/4.34								
A. 1/4.6	Echosondy	prawidła V/12 (r), prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.13.1 (Kodeks HSC 1994)	prawidła V/12 (k), rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.4 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM A. 2 24 (VII) zmieniona rezolucją MOM MSC74 (69) załącznik 4, rezolucja MOM A. 6 94 (17)	EN ISO 9875 (1997), EN 60945 (1997), EN 61162; ISO 9875 (2000), IEC 60945 (1996), IEC 61162		X	X	X	X	

1	2	3	4	5	6					
		prawidła V/18.1, prawidła X/3, rezolucja MOM 97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/19.2.3.1, rezolucja MOM 97 (73) 13.4.1 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A. 2 24 (VII) zmieniona rezolucją MOM MSC74 (69) załącznik 4, rezolucja MOM A.694 (17)							
A. 1/4.7	Urządzenia do pomiaru prędkości i odległości (SDME)	prawidła V/12 (r), prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.13.1 (Kodeks HSC 1994)	Rozporządzenie V/12 (1), rezolucja MOM A.824 (19) zmieniona rezolucją MOM MSC.96(72), rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.3 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM A.694 (17)	EN 61023 (1999), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 61023 (1999), IEC 60945 (1996), IEC 61162		X	X	X	X	
		prawidła V/18.1, prawidła X/3, rezolucja MOM 97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/19.2.3.4, rezolucja MOM A.824 (19) zmieniona rezolucją MOM MSC.96(72), rezolucja MOM 97 (73) 13.3 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.694 (17)							
A. 1/4.8	Wskaźnik kąta wychylenia steru, obrotów na minutę, skoku	Pozycja podzielona na trzy pozycje. Przeniesiona do A.1/4.20-21-22								
A. 1/4.9	Wskaźnik stopnia zmiany kursu	prawidła V/12 (r), prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.13.1 (Kodeks HSC 1994)	prawidła V/12 (n), rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.7.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM A.526 (13), rezolucja MOM A. 694 (17)	Rezolucja MOM A.526 (13), EN 60945 (1997), EN 61162; rezolucja MOM		X	X	X	X	

1	2	3	4	5	6					
				A.526 (13), IEC 60945 (1996), IEC 61162						
		prawidła V/18.1, prawidła X/3, rezolucja MOM 97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/19.2.9.1, rezolucja MOM 97 (73) 13.7.1 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.526 (13), rezolucja MOM A. 694 (17)							
A.1/4.10	Namiernik	Pozycja skreślona								
A.1/4.11	Urządzenie Loran-C	prawidła V/12 (r), prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.13.1 (Kodeks HSC 1994)	prawidła V/12 (p), rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.6 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM A.694 (17), rezolucja MOM A.818 (19)	EN 61075 (1993), EN 60945 (1997) EN 61162; IEC 61075 (1991), IEC 60945 (1996), IEC 61162		X	X	X	X	
		prawidła V/18.1, prawidła X/3, rezolucja MOM 97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/19.2.1.6, rezolucja MOM 97 (73) 13.6 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.818 (19), rezolucja MOM A.694 (17)							
A.1/4.12	Urządzenie Chayka	prawidła V/12 (r), prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.13.1 (Kodeks HSC 1994)	prawidła V/12 (p), rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.6 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM A.818 (19), rezolucja MOM A.694 (17)	EN 61075 (1993), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 61075 (1991), IEC 60945 (1996), IEC 61162		X	X	X	X	

1	2	3	4	5	6					
		prawidła V/18.1, prawidła X/3, rezolucja MOM 97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/19.2.1.6, rezolucja MOM 97 (73) 13.6 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.818 (19), rezolucja MOM A.694 (17)							
A.1/4.13	Urządzenie systemu Radionawigacyjnego Decca	Pozycja skreślona								
A.1/4.14	Urządzenie GPS	prawidła V/12 (r), prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.13.1 (Kodeks HSC 1994)	prawidła V/12 (p), rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.6 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM A.819 (19), rezolucja MOM A.694 (17)	EN 61108-1 (1996), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 61108-1 (1994), IEC 60945 (1996), IEC 61162		X	X	X	X	
		prawidła V/18.1, prawidła X/3, rezolucja MOM 97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/19.2.1.6, rezolucja MOM 97 (73) 13.6 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.819 (19), rezolucja MOM A.694 (17)							
A.1/4.15	Urządzenie GLONASS	prawidła V/12 (r), prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.13.1 (Kodeks HSC 1994)	prawidła V/12 (p), rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.6 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.53 (66), rezolucja MOM A.694 (17)	EN 61108-2 (1998), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 61108-2 (1998), IEC 60945 (1996), IEC 61162		X	X	X	X	
		prawidła V/18.1, prawidła X/3, rezolucja MOM 97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/19.2.1.6, rezolucja MOM 97 (73) 13.6 (Kodeks HSC 2000 rezolucja MOM MSC.53 (66), rezolucja MOM A.694 (17)							

1	2	3	4	5	6				
A.1/4.16	System sterowania kursem (HCS) (poprzednio autopilot)	prawidła V/18.1	prawidła V/1 9.2.8.2, rezolucja MOM A.342 (IX) zmieniona rezolucją MOM MSC.64 (67) załącznik 3, rezolucja MOM A.694 (17)	EN/ISO 11674 (2001), EN 60945 (1997), EN 61162; ISO 11674(2000), IEC 60945 (1996), IEC 61162		X	X	X	X
A.1/4.17	Mechanicznie sterowany podnośnik	Przeniesiony do A.1/1.40							
A.1/4.18	Odzewowe urządzenie Radiolokacyjne (transponder) SAR (SART) o częstotliwości 9 GHz	prawidła III/4, prawidła IV/14, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.13.1 (Kodeks HSC 1994)	prawidła III/6.2.2, prawidła IV/7.1.3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.2.1.2 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM A.530 (13), rezolucja MOM A.802 (19), rezolucja MOM A.694 (17), ITU-R M.628-3 (11/93)	EN 61097-1 (1993), EN 60945 (1997); IEC 61097-1 (1992), IEC 60945 (1996)		X	X	X	X
		prawidła III/4, prawidła IV/14, prawidła X/3, rezolucja MOM 97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła III/6.2.2, prawidła IV/7.1.3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 14.7.1.3 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.530 (13), rezolucja MOM A.802 (19), rezolucja MOM A.694 (17), ITU-R M.628-3 (11/93)						
A.1/4.19	Sprzęt Radarowy do statków o dużej szybkości	Przeniesiony do A. 1/4.37							

1	2	3	4	5	6					
A.1/4.20	Wskaźnik kąta wychylenia steru	prawidła V/12 (r), prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.13.1 (Kodeks HSC 1994)	prawidła V/12 (m), rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.7.2 (Kodeks HSC 1994) rezolucja MOM A.694 (17)	EN 60945 (1997); IEC 60945 (1996)		X	X	X	X	
		prawidła V/18.1, prawidła X/3, rezolucja MOM 97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/19.2.5.4, rezolucja MOM 97 (73) 13.7.2 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.694 (17)							
A.1/4.21	Wskaźnik obrotów śruby	prawidła V/12 (r)	prawidła V/12 (m), rezolucja MOM A.694 (17)	EN 60945 (1997);		X	X	X	X	
		prawidła V/18.1	prawidła V/19.2.5.4, rezolucja MOM A.694 (17)	IEC 60945 (1996)						
A.1/4.22	Wskaźnik skoku	prawidła V/12 (r)	prawidła V/12 (m), rezolucja MOM A.694 (17)	EN 60945 (1997);		X	X	X	X	
		prawidła V/18.1	prawidła V/19.2.5.4, rezolucja MOM A.694 (17)	IEC 60945 (1996)						
A.1/4.23	Kompas do łodzi i ratunkowych ratowniczych	prawidła III/4, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.13.1 (Kodeks HSC 1994)	prawidła III/34, rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.48 (66) 4.4.8.5, 5.1.2.2.3	EN ISO 613 (2001), ISO 10316 (1990)		X	X	X	X	
		prawidła III/4, prawidła X/3, rezolucja MOM 97 (73) 8.1.6 i 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła III/34, rezolucja MOM 97 (73) 8.1.2 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.48 (66) 4.4.8.5, 5.1.2.2.3	ISO 613 (2000), ISO 10316 (1990)						

1	2	3	4	5	6				
A.1/4.24	Środki automatycznego wykreślania Radarowego (ARPA) dla statków o dużej szybkości	Przeniesione do A.1/4.37							
A.1/4.25	Środki do automatycznego kreślenia kursu (ATA)	Przeniesione do A.1/4.35							
A.1/4.26	Środki do automatycznego kreślenia kursu (ATA) dla statków o dużej szybkości	Przeniesione do A.1/4.38							
A.1/4.27	Elektroniczne środki wykresowe (EPA)	Przeniesione do A.1/4.36							
A.1/4.28	Zintegrowany mostek (Nowa pozycja)	prawidła V/18.7, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.17.4 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/19.6, rezolucja MOM MSC.97 (73) 15.4.3 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.64 (67) załącznik 1, rezolucja MOM A.694 (17)	EN 61209 (1999), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 61209 (1999), IEC 60945 (1996), IEC 61162		X	X	X	X

1	2	3	4	5	6					
A.1/4.29	Przyrząd rejestrujący dane dotyczące rejsu (VDR) (Nowa pozycja)	prawidła V/18.1, V/20.2, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/20, rezolucja MOM A.861 (20), rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.16 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.694 (17)	EN 61996 (2001), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 61996 (2000) IEC 60945 (1996), IEC 61162		X	X	X	X	
A.1/4.30	Elektroniczny system wyświetlania map i informacji (ECDIS) z urządzeniami pomocniczymi oraz system wyświetlania siatki mapy (RCDS) (Nowa pozycja)	prawidła V/18.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/19.2.1.4, prawidła V/19.2.1.5, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.8 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.817 (19) zmieniona rezolucją MOM MSC.64 (67) załącznik 5 i rezolucją MOM MSC.86 (70) załącznik 4, rezolucja MOM A.694 (17)	EN 61174 (2002), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 61174 (2002), IEC 60945 (1996), IEC 61162		X	X	X	X	
A.1/4.31	Żyrokompas dla statków o dużej szybkości (Nowa pozycja)	prawidła X/3, prawidła MOM MSC.36 (63) 13.13.1 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.2.6 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM A.821 (19), rezolucja MOM A.694 (17)	ISO 16328 (2001), EN 60945 (1997), EN 61162; ISO 16328 (2001)		X	X	X	X	
		prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.17.4 (Kodeks HSC 2000)	Rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.2.6 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.821 (19), rezolucja MOM A.694 (17)	IEC 60945 (1996), IEC 61162						

1	2	3	4	5	6				
A.1/4.32	Urządzenie do systemu uniwersalnej automatycznej identyfikacji (AIS) (Nowa pozycja)	prawidła V/18.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/19.2.4, rezolucja MOM MSC.74 (69) załącznik 3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.15 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.694 (17), ITU R. M. 1371-1 (10/00)0	EN 61993-2 (2002), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 61993-2 (2002), IEC 60945 (1996), IEC 61162		X	X	X	X
A.1/4.33	System kontroli toru (Nowa pozycja)	prawidła V/18.7, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.17.4 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/1 9.2.8.2, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.12 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.74 (69) załącznik 2, rezolucja MOM A.694 (17)	IEC 62065 (2002), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 62065 (2002), IEC 60945 (1996), IEC 61162		X	X	X	X
A.1/4.34	Sprzęt Radarowy ze środkami automatycznego wykreślenia Radarowego (ARPA)	prawidła V/12 (r)	prawidła V/12 (g), prawidła V/12 (h), prawidła V/12 (j), rezolucja MOM A.278 (VIII), rezolucja MOM A. 477 (XII) zmieniona rezolucją MOM MSC.64 (67) załącznik 4, rezolucja MOM A.823 (19), rezolucja MOM A.694 (17), ITU-R M.628-3 (11/93), ITU-R M.1 177-2 (05/00)	EN 60936-1 (2000), EN 60872-1 (1998), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 60936-1 (1999), IEC 60872-1 (1998), IEC 60945 (1996), IEC 61162		X	X	X	X

1	2	3	4	5	6				
		prawidła V/18.1	prawidła V/19.2.3.2, prawidła V/19.2.7.1, prawidła V/19.2.8.1, rezolucja MOM A.278 (VIII), rezolucja MOM A.477 (XII) zmieniona rezolucją MOM MSC.64 (67) załącznik 4, rezolucja MOM A.823 (19), rezolucja MOM A.694 (17), ITU-R M.628-3 (11/93), ITU-R M.1 177-2 (05/00)						
A.1/4.35	Sprzęt Radarowy ze środkami do automatycznego kreślenia kursu (ATA)	prawidła V/12 (r)	prawidła V/12 (g), prawidła V/12 (h), prawidła V/12 (i), rezolucja MOM A.278 (VIII), rezolucja MOM A. 477 (XII) zmieniona rezolucją MOM MSC.64 (67) załącznik 4, rezolucja MOM A.694 (17) ITU-R M.628-3 (11/93), ITU-R M.1 177-2 (05/00)	EN 60936-1 (2000), EN 60872-2 (1998), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 60936-1 (1999), IEC 60872-2 (1998), IEC 60945 (1996), IEC 61162		X	X	X	X

1	2	3	4	5	6				
		prawidła V/18.1	prawidła V/19.2.3.2, prawidła V/19.2.7.1, prawidła V/19.2.5.5, rezolucja MOM A.278 (VIII) rezolucja MOM A. 477 (XII) zmieniona rezolucją MOM MSC.64 (67) załącznik 4, rezolucja MOM A.694 (17), ITU-R M.628-3 (11/93), ITU-R M.1177-2 (05/00)						
A.1/4.36	Sprzęt Radarowy z elektronicznymi środkami wykresowymi (EPA)	prawidła V/12 (r)	prawidła V/12 (g), prawidła V/12 (h), prawidła V/12 (i), rezolucja MOM A.278 (VIII) rezolucja MOM A. 477 (XII) zmieniona rezolucją MOM MSC.64 (67) załącznik 4, rezolucja MOM A.694 (17), ITU-RM.628-3 (11/93), ITU-R M.1177-2 (05/00)	EN 60936-1 (2000), EN 60872-3 (1999), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 60936-1 (1999), IEC 60872-3 (1999), IEC 60945 (1996), IEC 61162		X	X	X	X
		prawidła V/18.1	prawidła V/19.2.3.2, prawidła V/19.2.3.3, prawidła V/19.2.7.1, rezolucja MOM A.278 (VIII), rezolucja MOM A. 477 (XII) zmieniona rezolucją MOM MSC.64 (67) załącznik 4, rezolucja MOM A.694 (17), ITU-R M.628-3 (11/93), ITU-R M.1 177-2 (05/00)						

1	2	3	4	5	6				
A.1/4.37	Sprzęt Radarowy ze środkami automatycznego wykreślenia Radarowego (ARPA) dla statków o dużej szybkości	prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.13.1 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.5 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM A.820 (19), rezolucja MOM A.823 (19), rezolucja MOM A.694 (17), ITU-RM.628-3 (11/93), ITU-R M.1 177-2 (05/00)	EN 60936-2 (1999), EN 60872-1 (1998), EN 61162, EN 60945 (1997); IEC 60936-2 (1998), IEC 60872-1 (1998), IEC 61162, EN 60945 (1997)		X	X	X	X
A.1/4.38	Sprzęt Radarowy ze środkami do automatycznego kreślenia kursu (ATA) dla statków o dużej szybkości	prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.13.1 (Kodeks HSC 1994)	Rezolucja MOM MSC.36 (63) 13.5 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM A.820 (19), rezolucja MOM MSC.64 (67) załącznik 4, rezolucja MOM A.694 (17), ITU-R M.628-3 (11/93), ITU-R M.1 177-2 (05/00)	EN 60936-2 (1999), EN 60872-2 (1998), EN 61162, EN 60945 (1997); IEC 60936-2 (1998), IEC 60872-2 (1998), IEC 61162, EN 60945 (1997)		X	X	X	X
		prawidła X/3, rezolucja MOM 97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	Rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.5 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.820 (19), rezolucja MOM MSC.64 (67) załącznik 4, rezolucja MOM A.694 (17), ITU-R M.628-3 (11/93), ITU-R M.1 177-2 (05/00)						

1	2	3	4	5	6					
A.1/4.39	Reflektory Radarowe (Nowa pozycja)	prawidła V/18.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97(73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/19.2.1.7, rezolucja MOM MSC. 9 7(7 3) 13.13	Rezolucja MOM A. 3 84 (X), EN 60945 (1997), EN ISO 8729 (1998); rezolucja MOM A. 3 84 (X), IEC 60945 (1996), ISO 8729 (1997)		X	X	X	X	

¹ ITUR.M.1 371-1 Załącznik 3 stosuje się jedynie zgodnie z wymaganiami rezolucji MOM MSC.74 (69).

5. Sprzęt Radiokomunikacyjny

Uwagi do sekcji 5: Sprzęt Radiokomunikacyjny

Kolumna 4: Przytoczone zalecenia ITU są określone w międzynarodowych konwencjach i odpowiednich rezolucjach i okólnikach MOM.

Kolumna 5: W przypadku sprzeczności między wymogami okólnika MOM MSC/862, przytoczonym dla niektórych pozycji, oraz wymaganiami norma badań dla danych produktów, pierwszeństwo mają wymagania okólnika MOM MSC/862.

Kolumna 5: W przypadku powołania się na EN/IEC 61 162 należy sprawdzić odpowiednią normę badan dla danego produktu w celu określenia stosownej części EN/IEC 61 162.

nr	Nazwa pozycji	Prawidła SOLAS 74 zmienione w przypadku, gdy wymagana jest „homologacja typu”	Stosowane prawidła SOLAS 74 ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki MOM	Normy badań	Moduły oceny zgodności						
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H	
1	2	3	4	5	6						
A.1/5.1	Radio bardzo wysokiej częstotliwości (VHF) zdolne do nadawania i odbioru DSC i Radiotelefonu	prawidła IV/14, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.13.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła IV/7.1.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.6.1.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97 (73) 14.7.1.1 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.385 (X), rezolucja MOM A.524 (13), rezolucja MOM A.803 (19) zmieniona rezolucją MOM MSC.68 (68) załącznik 1, rezolucja MOM A.694 (17), ITU R. M.489-2 (10/95), ITU-R M.493-10 (05/00), ITU-R. M.541-8 (10/97), ITU-R M.689-2 (11/93), okólnik MOM MSC/862	ETS 300 162-1 (2000-12), EN 301 925 (VI. 1.1), EN 300 338 (VI.2.1 1999.04), EN 300 828 (VI. 1.1 1998-03), okólnik MOM MSC/862, EN 61162; IEC 61097-3 (1994), IEC 61097-7 (1996), IEC 60945 (1996), okólnik MOM MSC/862, IEC 61162		X	X	X	X		

1	2	3	4	5	6				
A.1/5.2	Odbiornik nasłuchowy bardzo wysokiej częstotliwości VHF DSC	prawidła IV/14, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.13.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła IV/7.1.2, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.6.1.2 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97 (73) 14.7.1.2 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.803 (19), rezolucja MOM MSC.68 (68) załącznik 1, rezolucja MOM A.694 (17), ITU R M 489-2 (10/95), ITU-R.M 493-10 (05/00), ITU-R M 541-8 (10/97).	EN 300 338 (VI.2.1 1999-04), EN 301 033 (VI. 1.1 1998-08), EN 300 828 (VI. 1.1 1998-03), EN 60945 (1997); IEC 61097-3 (1994), IEC 61097-8 (1998), IEC 60945 (1996).		X	X	X	X
A.1/5.3	Odbiornik NAVTEX	prawidła IV/14, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.13.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła IV/7.1.4, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.6.1.4 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97 (73) 14.7.1.4 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.525 (13), rezolucja MOM A.694 (17), ITU-R M 540-2 (06/90), ITU-R M 625-3 (10/95)	EN 300 065 V 1.1.3 (2001-5), EN 301 011 VI. 1.1 (1998-09); IEC 61097-6 (1995), IEC 60945 (1996)		X	X	X	X
A.1/5.4	Odbiornik EGC	prawidła IV/14, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.13.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97(73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła IV/7.1.5, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.6.1.5 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97 (73) 14.7.1.5 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.570 (14), rezolucja MOM A.664 (16), rezolucja MOM A.694 (17)	ETS 300 460 Ed.1 (1997-11) +A1 (1997-11), EN 300 829 VI. 1.1 (1998-03); IEC 61097-4 (1994), IEC 60945 (1996)		X	X	X	X

1	2	3	4	5	6				
A.1/5.5	Urządzenie wysokiej częstotliwości (odbiornik HF NBDP) informujące o bezpieczeństwie na morzu	prawidła IV/14, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.13.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97(73) 3.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła IV/7.1.5, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.6.1.5 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97 (73) 14.7.1.5 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.699(17), rezolucja MOM A.700 (17), rezolucja MOM A.806 (19), rezolucja MOM A.694 (17), ITU-R M.491-1 (07/86), ITU-R M.492-6 (10/95), ITU-R M.540-2 (06/90), ITU-R M.625-3 (10/95), ITU-R M.688 (06/90)	ETS 300 067 Ed.1 (1992-09) +A1 (1998-09), EN 60945 (1997), EN 61162; ETS 300 067 Ed.1 (1992-09) +A1 (1998-09), IEC 60945 (1996), IEC 61162		X	X	X	X
A.1/5.6	406 MHz (COSPAS-SARSAT)	Prawidła IV/14, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.13.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97(73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	Prawidła IV/7.1.6, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.6.1.6 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97 (73) 14.7.1.6 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.662 (16), rezolucja MOM A.696 (17), rezolucja MOM A.810 (19) zmieniona rezolucją MOM MSC.56 (66) i rezolucją MOM MSC.120 (74), rezolucja MOM A.694 (17), ITU-R M633-2 (05/00), ITU-R M.690-1 (10/95), okólnik MOM MSC/862	ETS 300 066 V 1.3.1 (2001-01), EN 60945 (1997), okólnik MSC/862 ¹ ; IEC 61097-2 (1994), IEC 60945 (1996), okólnik MSC/862		X	X	X	X

1	2	3	4	5	6					
A.1/5.7	EPIRB (INMARSAT) na pasmo L	prawidła IV/14, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.13.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97(73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła IV/7.1.6, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.6.1.6 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97 (73) 14.7.1.6 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.662 (16), rezolucja MOM A.812 (19), rezolucja MOM A.694 (17), ITU-R M.632-3 (02/97), ITU-R M.690-1 (10/95), okólnik MOM MSC/862	ETS 300 372 Ed.1 (1996-05), EN 60945 (1997), okólnik MSC/862 ¹ ; IEC 61097-5 (1997), okólnik MSC/862		X	X	X	X	
A.1/5.8	Odbiornik nasłuchowy o częstotliwości 2182 kHz	Pozycja skreślona								
A.1/5.9	Generator alarmu dwutonowego	Pozycja skreślona								
A.1/5.10	Radio średniej częstotliwości (MF) zdolne do nadawania i odbioru DSC i Radiotelefonu (2)	prawidła IV/14, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.13.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97(73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła IV/9.1.1, IV/10.1.2, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.8.1.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97 (73) 14.9.1.1 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.804 (19) zmieniona rezolucją MOM MSC.68 (68) załącznik 2, rezolucja MOM A.694 (17), ITU-R M 493-10 (05/00), ITU-R	EN 300 338 VI. 2.1 (1999-04), ETS 300 373 ed.1 (1995-08) + A1 (1997-08), EN 60945 (1997), okólnik MSC/862, EN 61162; IEC 61097-3 (1994), IEC 61097-9 (1997), IEC 60945 (1996), okólnik MSC/862, IEC 61162		X	X	X	X	

1	2	3	4	5	6				
			M 541-8 (10/97)						
A.1/5.11	Odbiornik nasłuchowy średniej częstotliwości MF DSC	prawidła IV/14, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.13.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97(73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła IV/9.1.2, prawidła IV/10.1.3, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.8.1.2 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97 (73) 14.9.1.2 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.804 (19) zmieniona rezolucją MOM MSC.68 (68) załącznik 2, rezolucja MOM A.694 (17), ITU R M 493-10 (05/00), ITU R M.541-8 (10/97), ITU R.M.1 173 (10/95)	EN 301 033 VI. 1.1 (1998-08), EN 300 338 VI. 2.1 (1999-04), EN 60945 (1997) IEC 61097-3 (1994), IEC 61097-8 (1998), IEC 60945 (1996)		X	X	X	X

1	2	3	4	5	6				
A.1/5.12	Inmarsat-B SES	prawidła IV/14, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.13.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła IV/10.1.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.9.1.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97 (73) 14.10.1.1 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.570 (14), rezolucja MOM A.808 (19), rezolucja MOM A.694 (17), okólnik MOM MSC/862	IEC 61097-10 (1999), okólnik MSC/862, IEC 60945 (1996)		X	X	X	X
A.1/5.13	Inmarsat-C SES	prawidła IV/14, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.13.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97(73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła IV/10.1.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.9.1.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97 (73) 14.10.1.1 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.570 (14), rezolucja MOM A.664 ³ , rezolucja MOM A.807 (19) zmieniona rezolucją MOM MSC.68 (68) załącznik 4, rezolucja MOM A.694 (17), okólnik MOM MSC/862	ETS 300 460 ed.1 (1996-05) +A1 (1997-11), EN 300 829 VI. 1.1 (1998-03), EN 61162, okólnik MSC/862; IEC 61097-4 (1994), IEC 60945 (1996), IEC 61162, okólnik MSC/862		X	X	X	X
A.1/5.14	Radio średniej i wysokiej częstotliwości	Prawidła IV/14, prawidła X/3, rezolucja MOM	Prawidła IV/10.2.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63)	ETS 300 373 ed.1 (1995-08) + A1 1997-08), EN 300 338 VI.2.1 (1999-04), ETS		X	X	X	X

1	2	3	4	5	6				
	MF/HF zdolne do nadawania i odbioru DSC, NBDP i Radiotelefonu ⁴	MSC.36 (63) 14.13.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97(73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	14.9.2.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97 (73) 14.10.2.1 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.806 (19) zmieniona rezolucją MOM MSC.68 (68) załącznik 3, rezolucja MOM A.694 (17), ITU-R M.476-5 (10/95), ITU-R M.491-1 (07/86), ITU-R M.492-6 (10/95), ITU-R M.493-10 (05/00), ITU-R M.541-8 (10/97), ITU-R.M.625-3 (10/95), ITU-R.M.1173 (10/95), okólnik MOM IMO MSC/862	300 067 Ed.1 (1990-11) +A1 (1993-10), EN 60945 (1997), EN 61162, okólnik MSC/862; IEC 61097-3 (1994), IEC 61097-9 (1997), IEC 61097-11 (2000), IEC 60945 (1996), IEC 61162, okólnik MSC/862					
A.1/5.15	Odbiornik nasłuchowy średniej i wysokiej częstotliwości MF/HF DSC	prawidła IV/14, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.13.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97(73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła IV/10.2.2, prawidła X/3, rezolucją MOM MSC.36 (63) 14.9.2.2 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97 (73) 14.10.2.2 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.806 (19) zmieniona rezolucją MOM MSC.68 (68) załącznik 3, rezolucja MOM A.694 (17), ITU-R M.493-10 (05/00), ITU-	EN 301 033 VI.1.1 (1998-08), ETS 300 338 VI.2.1 (1999-04), EN 60945 (1997); IEC 61097-3 (1994), IEC 61097-8 (1998), IEC 60945 (1996)		X	X	X	X

1	2	3	4	5	6				
			R.M 541-8 (10/97)						
A.1/5.16	Radiotelefoniczny sprzęt lotniczy nadawczo -odbiorczy bardzo wysokiej częstotliwości VHF	prawidła IV/14, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.13.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97(73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła IV/7.5, rezolucja MOM 97 (73) 14.7.2 (Kodeks HSC 2000) rezolucja MOM MSC.80 (70) załącznik 1 i 2; rezolucja MOM A.694 (17), Konwencja ICAO, załącznik 10, prawidła dotycząca Radia	EN 301 688 VI.1.1 (2000-07), EN 60945 (1997); EN 301 688 VI.1.1 (2000-07), IEC 60945 (1996)		X	X	X	X
A.1/5.17	Przenośny aparat Radiotelefoniczny nadawczo-odbiorczy bardzo wysokiej częstotliwości (VHF) dla jednostek ratowniczych	prawidła III/4, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.13.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC.97 (73) 8.1.6 i 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła III/6.2.1, rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.2.1.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM 97 (73) 8.2.1.1 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.809 (19) załącznik 1, rezolucja MOM A.694 (17), ITU R M.489-2 (10/95), ITU-R M.542.1 (07/82)	ETS 300 225 Ed 3 (1998-01), EN 300 828 VI. 1.1 (1998-03), EN 60945 (1997); IEC 61097-12 (1996), IEC 60945 (1996)		X	X	X	X

1	2	3	4	5	6					
A.1/5.18	Zainstalowany na stałe aparat Radiotelefoniczny nadawczo-odbiorczy bardzo wysokiej częstotliwości (VHF) dla jednostek ratowniczych	prawidła III/4, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.36 (63) 14.13.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM MSC. 97(73) 8.1.6 i 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła III/6.2.1, rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.2.1.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM 97 (73) 8.2.1.1 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.809 (19) załącznik 2, rezolucja MOM A.694 (17), ITU R M.489-2 (10/95)	EN 301 466 (2000-11), EN 60945 (1997); EN 301 466 (2000-11), IEC 60945 (1997)		X	X	X	X	

¹ Okólnik MOM MSC/862 stasuje się jedynie do dodatkowego urządzenia do zdalnej aktywacji, a nie do samego EPIRB.

² Zgodnie z decyzjami MOM i ITU wymagań dotyczących generatora alarmu dwutonowego i nadawania na H3E nie stosuje się już w normach badań.

³ Stosuje się jedynie w przypadku, gdy Inmarsat CSES zawiera funkcje EGC.

⁴ Zgodnie z decyzjami MOM i ITU wymagań dotyczących generatora alarmu dwutonowego i nadawania na A3H nie stosuje się już w normach badań.

ZAŁĄCZNIK A.2: WYPOSAŻENIE, DLA KTÓREGO NIE ISTNIEJĄ SZCZEGÓŁOWE NORMY BADAŃ W DOKUMENTACH MIĘDZYNARODOWYCH

Uwagi do całego załącznika A.2

Kolumna 5: Gdy zestaw norm badań jest wskazany dla danej pozycji, jest on niekompletny albo zawiera normy, które jeszcze nie zostały przyjęte.

1. Sprzęt ratowniczy

nr	Nazwa pozycji	Prawidła SOLAS 74 zmieniona w przypadku, gdy wymagana jest „homologacja typu”	Stosowane prawidła SOLAS 74 ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki MOM	Normy badań	Moduły oceny zgodności					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
1	2	3	4	5	6					
A.2/1.1	Reflektor Radarowy do tratw ratunkowych	prawidła III/4, III/34, do prawidła X/3	Rezolucja MOM MSC 48 (66)							
A.2/1.2	Materiały skafandry nurkowania	na do prawidła III/4, III/34	Rezolucja MOM MSC 48 (66)							
A.2/1.3 dawniej A.1/1.22	Urządzenia swobodnego spławiania niezatapialnych	do prawidła III/34	Rezolucja MOM MSC 48 (66)							

1	2	3	4	5	6					
	jednostek ratowniczych									
A.2/1.3 (Nowa pozycja)	System głośnikowy i ogólnego alarmowania o niebezpieczeństwie	prawidła 111/6(5)	Kodeks LSA 7.2, rezolucja MOM A.830 (18), okólnik MSC/808, rezolucja MOM MSC.97(73) 4.2.2 (Kodeks HSC 2000)							
A. 2/1.4 dawniej A.1/1.29	Trapy do zaokręgowania	prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.36 (63) 8.1 (Kodeks HSC 1994)	ISO 799-1980						
		prawidła III/4, prawidła X/3	prawidła III/34, rezolucja MOM MSC.48 (66), rezolucja MOM MSC.97 (73) 8.1 (Kodeks HSC 2000)							

2. Zapobieganie zanieczyszczeniu morza

nr	Nazwa pozycji	Prawidła SOLAS 74 zmieniona w przypadku, gdy wymagana jest „homologacja typu”	Stosowane prawidła SOLAS 74 ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki MOM	Normy badań	Moduły oceny zgodności					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
1	2	3	4	5	6					
A.2/2.1 (Nowa pozycja)	Pokładowe urządzenia do monitorowania i rejestrowania poziomu NO _x	Załącznik VI rezolucja 2 rozdział 1 prawidła 1.3.9, rezolucja 2 rozdział 2 prawidła 2.1.2.5 i rezolucja 2 rozdział 6.1	Załącznik VI rezolucja 2 rozdział 1 prawidła 1.3.9, rezolucja 2 rozdział 2 prawidła 2.1.2.5 i rezolucja 2 rozdział 6.1	Do opracowania przez MOM						
A.2/2.2 (Nowa pozycja)	Pokładowe systemy do usuwania gazów	Załącznik VI prawidła 13.3(b)(i) i prawidła 14.4(b)	Załącznik VI prawidła 13.3(b)(i) i prawidła 14.4(b)	Do opracowania przez MOM						
A.2/2.3 (Nowa pozycja)	Równoważne pokładowe metody redukcji emisji NO _x	Załącznik VI prawidła 13.3(b)(ii)	Załącznik VI prawidła 13.3(b)(ii)	Do opracowania przez MOM						
A.2/2.4 (Nowa pozycja)	Inne metody technologiczne ograniczania emisji SO _x	Załącznik VI prawidła 14.4(c)	Załącznik VI prawidła 14.4(c)	Do opracowania przez MOM						

3. Ochrona przeciwpożarowa

nr	Nazwa pozycji	Prawidła SOLAS 74 zmianeniona w przypadku, gdy wymagana jest „homologacja typu”	Stosowane prawidła SOLAS 74 ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki MOM	Normy badań	Moduły oceny zgodności					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
1	2	3	4	5	6					
A.2/3.1	Gaśnice nieprzenośne i przenośne	prawidła II-2/6.1, II-2/7.1.3, II-2/7.2.3, II- 2/7.3.1, prawidła X/3	prawidła II-2/6.1, II-2/7.1.3, II- 2/7.2.3, II-2/7.3.1, rezolucja MOM MSC.36(63) 7.5.6.11.2, 7.5.6.11.3 (Kodeks HSC 1994)	EN 1866 (1998) ISO 11601 (1999)						
		prawidła II-2/10.5.1.2.2, II-2/10.5. 2.2.2, II- 2/10.5. 3.2.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC. 98 (73) rozdział 4.1.2 (Kodeks FSS)	prawidła II-2/10.5.1.2.2, II-2/10.5. 2.2.2, II-2/10.5.3.2.1, rezolucja MOM MSC. 97 (73) 7.5.6.11.2, 7.5.6.11.3 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC. 98 (73) rozdział 4.1.2 (Kodeks FSS)							
A.2/3.2	Dysze do stałych systemów przeciwpożarowy ch rozpylających wodę pod ciśnieniem do pomieszczeń szczególnej kategorii	Przeniesione do A.1/3.49								
A.2/3.3	Urządzenia do rozruchu zespołu generatorów przy niskich temperaturach (urządzenia rozruchowe)	prawidła II- 1/44. 2, prawidła X/3	prawidła II-1/44.2, rezolucja MOM MSC.36(63) 12.4 (Kodeks HSC 1994)							

1	2	3	4	5	6					
			prawidła II-1/44.2, rezolucja MOM MSC.97(73) 12.4 (Kodeks HSC 2000)							
A.2/3.4	Dysze podwójnego działania (typ: rozpylające/strumień swobodny)	prawidła II-2/4.8.4, II-2/41-2.1.5, prawidła X/3 Prawidła II-2/10.2.3.3.4, prawidła X/3	prawidła II-2/4.8.4, II-2/41-2.1.5, rezolucja MOM MSC.36(63) 7.7.8.6 (Kodeks HSC 1994) prawidła II-2/10.2.3.3.4, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.7.5.6 (Kodeks HSC 2000)							
A.2/3.5	Stałe części do systemów wykrywania pożaru i pożarnej sieci sygnalizacyjnej do stanowisk sterowania, pomieszczeń użytkowych, mieszkalnych, maszynowni oraz do maszynowni bez nadzoru	prawidła II-2/13, II-2/14.1, prawidła X/3 prawidła II-2/7.2.2, II-2/7.4, II-2/7.4.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 9 (Kodeks FSS)	prawidła II-2/13, II-2/14.1, rezolucja MOM MSC. 36 (63) 7.7.1 (Kodeks HSC 1994) prawidła II-2/7.2.2, II-2/7.4, II-2/7.4.1, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.7.1 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 9 (Kodeks FSS)	EN 54-2 (1997) + AC (1999) EN 54-4 (1997) + AC (1999)						
A.2/3.6	Wykrywacze dymu	prawidła II-2/1 3. 3.2, prawidła X/3	prawidła II-2/13.3.2, rezolucja MOM MSC. 36 (63) 7.7.1 (Kodeks HSC 1994)	EN 54-7 (2000), pr EN 54-12, pr EN 54-15						

1	2	3	4	5	6					
		prawidła II-2/7.2.2, II-2/7.4, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 9.2.3.1.2 (Kodeks FSS)	prawidła II-2/7.2.2, II-2/7.4, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.7.1 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 9.2.3.1.2 (Kodeks FSS)							
A.2/3.7	Wykrywacze ciepła	prawidła II-2/13.3, prawidła X/3	prawidła II-2/1 3.3.3, rezolucja MOM MSC. 3 6(6 3) 7.7.1 (Kodeks HSC 1994)	EN 54-5 (2000), EN 54-6 (1982) + AI (1998), pr EN 54-15						
		prawidła II-2/7.2.2, II-2/7.4, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 9.2.3.1.3 (Kodeks FSS)	prawidła II-2/7.2.2, II-2/7.4, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.7.1 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 9.2.3.1.3 (Kodeks FSS)							
A.2/3.8	Elektryczna lampa bezpieczeństwa	prawidła II-2/1 7.1. 1.4, prawidła X/3	prawidła II-2/1 7.1.1.4, rezolucja MOM MSC.36(63) 7.10.3.1.4 (Kodeks HSC 1994)	Publikacja IEC 79						
		prawidła II-2/10.10, prawidła X.3, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 3.2.1.1.4 (Kodeks FSS)	prawidła II-2/10, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.10.3.1.4 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 3.2.1.1.4 (Kodeks FSS)							
A.2/3.9	Odzież ochronna odporna na szkodliwe działanie chemiczne	Przeniesiona do A.1/3.50								
A.2/3.10	Nisko zainstalowane systemy oświetleniowe	Przeniesione do A.1/3.40								

1	2	3	4	5	6					
A.2/3.11 dawniej A.1/3.10	Dysze do stałych systemów przeciwpożarowych rozpylających wodę pod ciśnieniem do maszynowni	<p>prawidła II-2/10.1, prawidła X/3</p> <p>prawidła II-2/10.4, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 7 (Kodeks FSS). nb. Nie zawarto w Kodeksie HSC 2000</p>	<p>prawidła II-2/10.1, rezolucja MOM MSC.36(63) 7.7.4 (Kodeks HSC 1994)</p> <p>prawidła II-2/10.4, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 7 (Kodeks FSS)</p>							
A.2/3.12	Systemy równoważne względem stałych gazowych systemów przeciwpożarowych do maszynowni i przepompowni ładunku	Przeniesione do A.1/3.45								
A.2/3.13	Aparaty oddechowe na sprężone powietrze	<p>prawidła II-2/1 7.1. 2, prawidła X/3</p> <p>prawidła II-2/10.10.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 3 (Kodeks FSS)</p>	<p>prawidła II-2/1 7.1.2, rezolucja MOM MSC.36 (63) 7.10.3.2.1 (Kodeks HSC 1994)</p> <p>prawidła II-2/10.10.1, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.10.3.2.1 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 3 (Kodeks FSS)</p>	EN 139(1994) + AC (1995) + AI (1999)						

1	2	3	4	5	6					
A.2/3.14	Węże pożarnicze (zwijane)	prawidła II-2/4.7.1, prawidła X/3	prawidła II-2/4.7.1, rezolucja MOM MSC.36 (63) 7.7.8.5 (Kodeks HSC 1994)	EN 671-1 (1994) + AC (1995)						
		prawidła II-2/10.2.3.1.1, II-2/10.2.3.3.2, prawidła X/3	prawidła II-2/10.2.3.1.1, II-2/10.2.3.3.2, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.7.5.5 (Kodeks HSC 2000)							
A.2/3.15	Części do systemów wykrywaczy dymów na bazie próbek	prawidła II-2/13-1	prawidła II-2/13-1							
		prawidła II-2/7.6, II-2/19.3.3, II-2/20.4.2, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 10 (Kodeks FSS)	prawidła II-2/7.6, II-2/19.3.3, II-2/20.4.2, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 10 (Kodeks FSS)							
A.2/3.16	Wykrywacze płomieni	prawidła II-2/132, prawidła X/3	prawidła II-2/13, rezolucja MOM MSC.36 (63) 7.7.1 (Kodeks HSC 1994)	Pr EN 54-10						
		prawidła II-2/7.1, II-2/7.2.2, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 9.2.3.1.1 (Kodeks FSS)	prawidła II-2/7.1, II-2/7.2.2, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.7.1, 7.7.1..5 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 9.2.3.1.1 (Kodeks FSS)							
A.2/3.17	Punkty ręcznych połączeń	prawidła II-2/13, prawidła X/3	prawidła II-2/13, rezolucja MOM MSC.36 (63) 7.7.1 (Kodeks HSC 1994)	Pr EN 54-11						

1	2	3	4	5	6				
		<p>prawidła II-2/7.1, II-2/7.2.2, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 9.2.1.1 (Kodeks FSS)</p>	<p>prawidła II-2/7.1, II-2/7.2.2, rezolucja MOM MSC.97(73) 7.7.1 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 9.2.1.1 (Kodeks FSS)</p>						
A.2/3.18	Urządzenia alarmowe	<p>prawidła II-2/13, prawidła X/3</p>	<p>prawidła II-2/13, rezolucja MOM MSC.36 (63) 7.7.1 (Kodeks HSC 1994)</p>	Pr EN 54-3 (2001)					
A.2/3.19	Części do stałych lokalnych wodnych systemów przeciwpożarowych do stosowania w maszynowniach kategorii „A”	Przeniesione do A.1/3.48							
A.2/3.20	Meble tapicerowane	Przeniesione do A.1/3.20							
A.2/3.21 (Nowa pozycja)	Części do systemów przeciwpożarowych do magazynków na farby i ciecze łatwopalne	prawidła II-2/18.7	prawidła II-2/18.7	Okólnik MOM MSC/847					

1	2	3	4	5	6					
		prawidła II-2/10.6.3	prawidła II-2/10.6.3							
A.2/3.22 (Nowa pozycja)	Części do stałych systemów przeciwpożarowych do kuchennych przewodów wentylacyjnych	prawidła II-2/16.7.4, II-2/32.1.9.3	prawidła II-2/16.7.4, II-2/32.1.9.3							
		prawidła II-2/9.7.5	prawidła II-2/9.7.5							
A.2/3.23 (Nowa pozycja)	Części do stałych systemów przeciwpożarowych do pokładów dla helikopterów	prawidła II-2/18.8.2.3	prawidła II-2/18.8.2.3	Rezolucja MOM A.855(20)						
		prawidła II-2/18.1.2	prawidła II-2/18.1.2							
A.2/3.24 (Nowa pozycja)	Przenośne aplikatory do piany	prawidła II-2/6.4, prawidła X/3	prawidła II-2/6.4, rezolucja MOM MSC. 36(63) 7.8.4.1.2 (Kodeks HSC 1994)							
		prawidła X/3	Rezolucja MOM MSC. 97(73) 7.8.4.1.2 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC. 98 (7 3) rozdział 4.1.2 (Kodeks FSS)							
A.2/3.25 (Nowa pozycja)	Przedziały klasy C	prawidła II-2/3.5	prawidła II-2/3.5	Rezolucja MOM A.799(19), rezolucja MOM A.653(16), rezolucja MOM MSC. 61(67) załącznik 1 część 1, 2 i 5 oraz załącznik 2, ISO 1716(1973)						

1	2	3	4	5	6					
		prawidła II-2/3.10	prawidła II-2/3.5							
A.2/3.26 (Nowa pozycja)	Części do systemów stosujących paliwo gazowe do celów gospodarczych	prawidła II-2/51	prawidła II-2/51							
		prawidła II-2/4.3	prawidła II-2/4.3							
A.2/3.27 (Nowa pozycja)	Części do stałych gazowych systemów przeciwpożarowych (CO ₂)	prawidła II-2/5.2, prawidła X/3	prawidła II-2/5.2, II-2/7.1.1.1, II-2/38.2.1, II-2/39.1, II-2/53.1, II-2/53.2.2.1, II-2/63.1.1, rezolucja MOM MSC. 36(63) 7.7.6.2, 7.15 (Kodeks HSC 1994)	Pr EN.12094, część 1—20						
		prawidła II-2/10.4.1.1.1, prawidła X/3	prawidła II-2/10.4.1.1.1, 1-2/10.5.1.1, II-2/10.6.3.1.1, II-2/10.7.1.1.II-2/10.7.1.3, II-2/10.9.1.1, rezolucja MOM 97(73) 7.7.3.3, 7.15,7.17.3.8.1 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 5.2.2 (Kodeks FSS)							
A.2/3.28 (Nowa pozycja)	Części do systemów przeciwpożarowych stosujących pianę o średniej rozprężalności instalowanych na pokładach zbiornikowców	prawidła II-2/61.4	prawidła II-2/61.4	Okólnik MOM MSC/798						

1	2	3	4	5	6					
		prawidła II-2/10.8.1	prawidła II-2/10.8.1, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 14 (Kodeks FSS)							
A.2/3.29 (Nowa pozycja)	Części do systemów przeciwpożarowych stosujących pianę o niskiej rozprężalności instalowanych w maszynowniach i na pokładach zbiornikowców dla ich ochrony	prawidła II-2/8, II-2/61.4 prawidła II-2/10.8.1	prawidła II-2/8, II-2/61.4 prawidła II-2/10.8.1, rezolucja MOM MSC.98(73) rozdział 6.2.3. rozdział 14 (Kodeks FSS)	Okólnik MOM MSC/582 i sprostowanie 1						
A.2/3.30 (Nowa pozycja)	Piana rozprężalna do systemów przeciwpożarowych instalowanych na chemikaliowcach	Rezolucja MOM MSC.4(48) rozdział 11 ust. 11.3 (Kodeks IBC)	Rezolucja MOM MSC.4(48) rozdział 11 ust. 11.3 (Kodeks IBC)	Okólnik MOM MSC/799, 582, 553						

4. Urządzenia nawigacyjne

Uwagi do załącznika A.2 sekcja 4 Urządzenia nawigacyjne.

Kolumny 3 i 4: Odniesienia do rozdziału V SOLAS są odniesieniami do SOLAS 1974 ze zmianami według MSC 73 wchodzącymi w życie z dniem 1 lipca 2002 r.

Kolumna 4: Przytoczone zalecenia ITU są określone w międzynarodowych konwencjach i odpowiednich rezolucjach i okólnikach MOM.

nr	Nazwa pozycji	Prawidła SOLAS 74 zmieniona w przypadku, gdy wymagana jest „homologacja typu”	Stosowane prawidła SOLAS 74 ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki MOM	Normy badań	Moduły oceny zgodności						
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H	
1	2	3	4	5	6						
A.2/4.1	Żyrokompas do statków o dużej szybkości	Pozycja przeniesiona do A. 1/4. 31									
A.2/4.2	System sterowania kursem dla statków o dużej szybkości (poprzednio autopilot)	prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	Rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.12 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.822 (19), rezolucja MOM A.694 (17)	Przyszłe ISO 16329, EN 60945 (1997), EN 61162; Przyszłe ISO 16329, IEC 60945 (1996), IEC 61162							
A.2/4.3	Przyrząd do określania kursu THD (metoda GNSS) (poprzednio kompas elektromagnetyczny)	prawidła V/18.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/19.2.5.1, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.2.5 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.382 (X), rezolucja MOM MSC.116 (73), rezolucja MOM A.694(17)	Przyszłe ISO 22090-X, EN 60945 (1997), EN 61162; Przyszłe ISO 22090-X, IEC 60945 (1996), IEC 61162							

1	2	3	4	5	6					
A.2/4.4	Lampa sygnalizacji dziennej	prawidła V/18.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/1 9.2.2.2, rezolucja MOM MSC.95 (72), rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.9 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.694 (17)	EN 60945 (1997); IEC 60945 (1996)						
A.2/4.5	Reflektory poszukiwawcze do statków o dużej szybkości	prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	Rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.9 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.694 (17)	EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 60945 (1996), IEC 61162						
A.2/4.6	Noktowizor dla statków o dużej szybkości	prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	Rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.10 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.94 (72), rezolucja MOM A.694 (17)	Przyszłe EN ISO 16273, EN 60945 (1997), EN 61162; Przyszłe ISO 16273, IEC 60945 (1996), IEC 61162						
A.2/4.7	System kontroli toru	Przeniesiony do A. 1/4.33								
A.2/4.8	Elektroniczny system wyświetlania map i informacji (ECDIS)	Przeniesiony do A. 1/4.30								
A.2/4.9	Urządzenia pomocnicze do elektronicznego systemu wyświetlania map	Przeniesione do A. 1/4.30								

1	2	3	4	5	6
	informacji (ECDIS)				
A.2/4.10	System wyświetlania siatki mapy (RCDS)	Przeniesiony do A. 1/4.30			
A.2/4.11	Urządzenie GPS/GLONASS	prawidła V/18.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/19.2.1.6, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.6 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.74 (69) załącznik 1, rezolucja MOM A. 694 (17)	Przyszłe EN 61108-3, EN 60945 (1997), EN 61162; Przyszłe IEC 61108-3, IEC 60945 (1996), IEC 61162	
A.2/4.12	Urządzenie DGPS, DGLONASS	prawidła V/18.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/19.2.1.6, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.6 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.64 (67) załącznik 2, rezolucja MOM MSC.36 (63) 7.7.1 (Kodeks HSC 1994), rezolucja MOM A.694 (17)	Przyszłe EN 61108-4, EN 60945 (1997), EN 61162; Przyszłe IEC 61108-4, IEC 60945 (1996), IEC 61162	
A. 2/4.13	Żyrokompas dla statków o dużej szybkości	Przeniesiony do A. 1/4.31			
A. 2/4.14	Przyrząd rejestrujący dane dotyczące rejestru (VDR)	Przeniesiony do A. 1/4.2 9			

1	2	3	4	5	6						
A. 2/4.15	Zintegrowany system nawigacyjny	prawidła V/18.7, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.17.4 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/19.6, rezolucja MOM MSC.86 (70) załącznik 3, rezolucja MOM A.694 (17)	Przyszłe EN 61924, EN 60945 (1997), EN 61162; Przyszłe IEC 61924, IEC 60945 (1996), IEC 61162							
A. 2/4.16	Zintegrowany mostek	Przeniesiony do A. 1/4.2 8									
A. 2/4.17	Wzmacniacz sygnałów Radiolokacyjnych	prawidła V/18.7, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.17.4 (Kodeks HSC 2000)	ITU-R M 1176-(10/95), rezolucja MOM A.694 (17)	EN 60945 (1997); IEC 60945 (1996)							
A. 2/4.18	System odbioru dźwięku	prawidła V/18.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/19.2.1.8, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.14 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.86(70) załącznik 1, rezolucja MOM A.694 (17)	EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 60945 (1996), IEC 61162							
A. 2/4.19	Kompas magnetyczny dla statków o dużej szybkości	prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.1.2 (Kodeks HSC 2000)	Rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.2 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.382 (X), rezolucja MOM A.694 (17)	ISO 449 (1997), ISO 694 (2000), ISO 1069 (1973), ISO 2269 (1992), EN 60945 (1997) ISO 449 (1997), ISO 694 (2000), ISO 1069 (1973), ISO 2269 (1992), IEC 60945 (1996)							

1	2	3	4	5	6						
A.2/4.20	System kontroli toru dla statków o dużej szybkości	prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.17.4 (Kodeks HSC 2000)	Rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.12 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.694(17)	EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 60945 (1996), IEC 61162							
A. 2/4.21	Urządzenia dla Radarów pokładowych do sporządzania wykresów	prawidła V/18.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.17.1 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/19.2.3.2, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.2 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.817 (19) zmieniona rezolucją MOM MSC.64 (67) załącznik 5, rezolucja MOM A.477 (XII) zmieniona rezolucją MOM MSC.64 (67) załącznik 4, rezolucja MOM A.694 (17)	Przyszłe EN 60936-3 (2001), EN 60945 (1997), EN 61162; Przyszłe IEC 60936-3 (2001), IEC 60945 (1996), IEC 61162							
A. 2/4.22	Przyrząd do określania kursu THD (metoda żyroskopowa)	prawidła V/18.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.1.2 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/19.2.3.5, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.2 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.116 (73), rezolucja MOM A.694 (17)	Przyszłe ISO 22090-1, EN 60945 (1997), EN 61162; Przyszłe ISO 22090-1, IEC 60945 (1996), IEC 61162							
A. 2/4.23	Przyrząd do określania kursu THD (metoda magnetyczna)	prawidła V/18.1, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.1.2 (Kodeks HSC 2000)	prawidła V/19.2.3.5, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.2 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM MSC.86 (70) załącznik 2, rezolucja MOM MSC.116 (73), rezolucja MOM A.694 (17)	Przyszłe ISO 22090-2, EN 60945 (1997), EN 61162; Przyszłe ISO 22090-2, IEC 60945 (1996), IEC 61162							

1	2	3	4	5	6					
A.2/5.1	VHF EPIRB	prawidła IV/14, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.1.2 (Kodeks HSC 2000)	prawidła IV/8.3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 14.8.3 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.662 (16), rezolucja MOM A.805 (19), rezolucja MOM A.694 (17), ITU R M.489-2 (10/95), ITU-R M 693 (06/90)	EN 60945 (1997); IEC 60945 (1996)						
A.2/5.2	Rezerwowe źródło zasilania Radiodbiorników	prawidła IV/14, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13.1.2 (Kodeks HSC 2000)	prawidła IV/13.2, rezolucja MOM MSC.97 (73) 14.13 (Kodeks HSC 2000), okólnik COMSAR 16, rezolucja MOM A.694 (17)	Przyszłe EN 61097-14, EN 60945 (1997); Przyszłe IEC 61097-14 IEC 60945 (1996)						
A.2/5.3	Inmarsat-F SES	prawidła IV/14, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13. 1.2 (Kodeks HSC 2000)	prawidła IV/10.1.1, rezolucja MOM MSC.97 (73) 14.10.1 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.570 (14), rezolucja MOM A.808 (19), rezolucja MOM A.694 (17), okólnik MOM MSC/862	Przyszłe IEC 61097-13, IEC 60945 (1996), okólnik MOM MSC/862						
A.2/5.4	Pulpit niebezpieczeństwa	prawidła IV/14, prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13. 1.2 (Kodeks HSC 2000)	prawidła IV/6.4, rezolucja MOM MSC.97 (73) 14.6.4 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.694 (17), okólnik MOM MSC/862	EN 60945 (1997); IEC 60945 (1996)						
A.2/5.5	Pulpit alarmowy i alertu	prawidła IV/14, Prawidła X/3, rezolucja MOM MSC.97 (73) 13. 1.2 (Kodeks HSC 2000)	prawidła IV/6.6, rezolucja MOM MSC.97 (73) 14.6.6 (Kodeks HSC 2000), rezolucja MOM A.694 (17), okólnik MOM MSC/862	EN 60945 (1997); IEC 60945 (1996)						

6. Urządzenia wymagane przez Colreg 72

nr	Nazwa pozycji	Prawidła SOLAS 74 zmianeniona w przypadku, gdy wymagana jest „homologacja typu”	Stosowane prawidła SOLAS 74 ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki MOM	Normy badań	Moduły oceny zgodności					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
1	2	3	4	5	6					
A.2/6.1	Światła nawigacyjne	Załącznik 1/14	Załącznik I/14 rezolucje MOM A.694(17)	EN 60945 (1997), Colreg 72 załącznik I (Wykonanie); IEC 60945 (1996), Colreg 72 załącznik I (Wykonanie)						
A.2/6.2	Urządzenia sygnalizacji dźwiękowej	do Załącznik III/3	Załącznik III/3 rezolucje MOM A.694(17)	EN 60945 (1997), gwizdki — Colreg 72 załącznik III/1 (Wykonanie), dzwonki lub gongi — Colreg 72 załącznik III/2 (Wykonanie) IEC 60945 (1996), gwizdki — Colreg 72 załącznik III/1 (Wykonanie), dzwonki lub						

1	2	3	4	5	6				
				gongi— Colreg 72 załącznik III/2 (Wykonanie)					

7. Urządzenia dla zapewnienia bezpieczeństwa na masowcach

nr	Nazwa pozycji	Prawidła SOLAS 74 zmianeniona w przypadku, gdy wymagana jest „homologacja typu”	Stosowane prawidła SOLAS 74 ze zmianami oraz odpowiednie rezolucje i okólniki MOM	Normy badań	Moduły oceny zgodności					
					B + C	B + D	B + E	B + F	G	H
1	2	3	4	5	6					
A.2/7.1	Urządzenia do załadunku	prawidła XII/11, rezolucja 5 Konferencji SOLAS 1997	prawidła XII/11, rezolucja 5 Konferencji SOLAS 1997	Zalecenie IACS nr 48 dotyczące urządzeń do załadunku (KONF. SOLAS 4/7)”						

DYREKTYWA 2002/84/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 5 listopada 2002 r.

zmieniająca dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów³,

stanowiąc zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 251 Traktatu⁴,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) Obowiązujące dyrektywy w dziedzinie bezpieczeństwa na morzu odnoszą się do komitetu ustanowionego na mocy dyrektywy Rady 93/75/EWG z dnia 13 września 1993 r., dotyczącej minimalnych wymagań w odniesieniu do statków zdążających do portów Wspólnoty lub je opuszczających i przewożących towary niebezpieczne lub zanieczyszczające⁵ oraz, w niektórych przypadkach, do komitetu *ad hoc* ustanowionego na mocy stosownej dyrektywy. Komitety te zostały utworzone zgodnie z przepisami wymienionymi w decyzji Rady 87/373/EWG z dnia 13 lipca 1987 r. ustanawiającej warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁶.
- 2) Decyzja 87/373/EWG została zastąpiona decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁷. Środki niezbędne dla wykonania obowiązujących dyrektyw w dziedzinie bezpieczeństwa na morzu powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE.

¹ Dz.U. C 365 E z 19.12.2000, str. 280.

² Dz.U. C 139 z 11.5.2001, str. 21.

³ Dz.U. C 253 z 12.9.2001, str. 1.

⁴ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 13 lutego 2001 r. (Dz.U. C 276 z 1.10.2001, str. 44), wspólne stanowisko Rady z dnia 27 maja 2002 r. (Dz.U. C 170 E z 16.7.2002, str. 98) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2002 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁵ Dz.U. L 247 z 5.10.1993, str. 19. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 98/74/WE (Dz.U. L 276 z 13.10.1998, str. 7).

⁶ Dz.U. L 197 z 18.7.1987, str. 33.

⁷ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

3) Rozporządzenie (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r., ustanawiające Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) i zmieniające rozporządzenia dotyczące bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki⁸ centralizuje zadania komitetów utworzonych na mocy stosownego ustawodawstwa wspólnotowego w sprawach bezpieczeństwa na morzu, zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki oraz ochrony pokładowych warunków życia i pracy

4) Dyrektywy Rady 93/75/EWG, 94/57/WE⁹, 95/21/WE¹⁰, 96/98/WE¹¹, 97/70/WE¹², 98/18/WE¹³, 98/41/WE¹⁴, 1999/35/WE¹⁵, oraz dyrektywy 2000/59/WE¹⁶, 2001/25/WE¹⁷ i 2001/96/WE¹⁸ Parlamentu Europejskiego i Rady w dziedzinie bezpieczeństwa na morzu powinny, dlatego zostać zmienione w celu zastąpienia istniejących komitetów przez COSS.

5) Wyżej wymienione dyrektywy powinny zostać zmienione w celu dostosowania ich do procedur zmian przewidzianych w rozporządzeniu (WE) nr 2099/2002 oraz odpowiednich przepisów niniejszego rozporządzenia, opracowanych w celu ułatwienia ich przyjęcia, uwzględniając zmiany w międzynarodowych instrumentach określonych w ustawodawstwie wspólnotowym w dziedzinie bezpieczeństwa na morzu,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel

Celem niniejszej dyrektywy jest poprawa wdrażania ustawodawstwa wspólnotowego w sprawach bezpieczeństwa na morzu, zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki oraz pokładowych warunków życia i pracy.

:

- a) przez dokonywanie odniesienia do COSS;
- b) poprzez przyspieszenie aktualizacji przepisów prawa oraz umożliwienie nowelizacji takich przepisów z uwagi na obserwowane zmiany w międzynarodowych instrumentach

⁸ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.

⁹ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 20. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/105/WE (Dz.U. L 19 z 22.1.2002, str. 9).

¹⁰ Dz.U. L 157 z 7.7.1995, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/106/WE (Dz.U. L 19 z 22.1.2002, str. 17).

¹¹ Dz.U. L 46 z 17.2.1997, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2002/75/WE (Dz.U. L 254 z 23.9.2002, str. 1).

¹² Dz.U. L 34 z 9.2.1998, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2002/35/WE (Dz.U. 112 z 27.4.2002, str. 4).

¹³ Dz.U. L 144 z 15.5.1998, str. 1. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 2002/25/WE (Dz.U. L 98 z 15.4.2002, str. 1).

¹⁴ Dz.U. L 188 z 2.7.1998, str. 35.

¹⁵ Dz.U. L 138 z 1.6.1999, str. 1.

¹⁶ Dz.U. L 332 z 28.12.2000, str. 81.

¹⁷ Dz.U. L 136 z 18.5.2001, str. 17.

¹⁸ Dz.U. L 13 z 16.1.2002, str. 9.

stosowanych w zakresie bezpieczeństwa na morzu, zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki i pokładowych warunków życia i pracy, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2099/2002.

Artykuł 2

Zmiana w dyrektywie 93/75/EWG

W dyrektywie 93/75/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1. art. 2 lit. e), f), g), h) oraz i) otrzymują brzmienie:

- „e) „Marpol 73/78” oznacza Międzynarodową Konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973 r., zmienioną Protokołem z 1978 r. odnoszącym się także do jej zaktualizowanych wersji;
- f) „Kodeks IMDG „ oznacza międzynarodowy kodeks o niebezpiecznych towarach morskich, w jego zaktualizowanej wersji;
- g) „Kodeks IBC” oznacza międzynarodowy kodeks Międzynarodowej Organizacji Morskiej o budowie i wyposażeniu statków przewożących luzem niebezpieczne chemikalia, w jego zaktualizowanej wersji;
- h) „Kodeks IGC „ oznacza międzynarodowy kodeks Międzynarodowej Organizacji Morskiej o budowie i wyposażeniu statków przewożących luzem gazy płynne, w jego zaktualizowanej wersji;
- i) „Kodeks INF” oznacza kodeks Międzynarodowej Organizacji Morskiej o bezpiecznym przewozie na pokładach statków napromieniowanego paliwa jądrowego, plutonu oraz odpadów w butlach o wysokim stopniu skażenia radioaktywnego, w jego zaktualizowanej wersji”;

2. w art. 11 dodaje się akapit w brzmieniu:

„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)* .

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.”;

3. art. 12 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 12

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

2. W przypadku dokonania odniesienia 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*, uwzględniając przepisy jej art. 8.

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

3. Komitet przyjmuje swój regulamin.

* Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.”

Artykuł 3

Zmiana w dyrektywie 94/57/WE

W dyrektywie 94/57/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 2 lit. d) wyrazy „obowiązujące w dniu 19 grudnia 2001 r.” zastępuje się wyrazami „w zaktualizowanej wersji”;
2. art. 7 pkt. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 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)*.

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.”;

3. w art. 8 ust. 2 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Zmiany w międzynarodowych instrumentach, określonych w art. 2 lit. d) i art. 6, mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.”

Artykuł 4

Zmiana w dyrektywie 95/21/WE

W dyrektywie 95/21/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w pkt. 1 wyrazy „obowiązujące w dniu 19 grudnia 2001 r.” zastępuje się wyrazami „w zaktualizowanej wersji”;
 - b) w pkt. 2 wyrazy „obowiązujące w dniu 19 grudnia 2001 r.” zastępuje się wyrazami „w zaktualizowanej wersji”;
2. w art. 18 pkt. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS), utworzony na mocy art. 3 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)*.

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.”;

3. w art. 19 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) zaktualizowania w art. 2 ust. 1, wykazu międzynarodowych konwencji, które są istotne do celów niniejszej dyrektywy.”

b) dodaje się akapit w brzmieniu:

„Zmiany w międzynarodowych instrumentach, określonych w art. 2, mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.”

Artykuł 5

Zmiana w dyrektywie 96/98/WE

W dyrektywie 96/98/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 2 lit. c), d) i n) wyrazy „obowiązujące w dniu 19 grudnia 2001 r.” zastępuje się wyrazami „w zaktualizowanej wersji”;

2. art. 17 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 17

Niniejsza dyrektywa może zostać zmieniona zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 18 ust. 2, w celu:

- zastosowania późniejszych zmian w międzynarodowych instrumentach do celów niniejszej dyrektywy,
- zaktualizowania załącznika A, zarówno przez wprowadzenie nowego wyposażenia oraz poprzez przeniesienie wyposażenia z załącznika A.2 do załącznika A.1 i odwrotnie,
- dodania możliwości użycia modułów B i C i modułu H dla wyposażenia wymienionego w załączniku A.1 oraz przez zmianę kolumn modułów oceny zgodności,
- dodania w art. 2 innych organizacji standaryzacyjnych do definicji „norm badań”.

Normy zwarte w konwencjach i normy badań określone w art. 2 lit. c), d) i n) należy rozumieć bez uszczerbku dla jakichkolwiek środków podejmowanych w zastosowaniu 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)*.

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.”;

3. art. 18 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 18

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

2. W przypadku dokonania odniesienia do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r., ustanawiające warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji*, uwzględniając przepisy jej art. 8.

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

3. Komitet przyjmuje swój regulamin.

* Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.”

Artykuł 6

Zmiana w dyrektywie 97/70/WE

W dyrektywie 97/70/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 8 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Zmiany w międzynarodowych instrumentach określonych w art. 2 ust. 4, 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)*.

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.”;

2. art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

Komitet

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania

zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS), utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

2. W przypadku dokonania odniesienia 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*, uwzględniając przepisy jej art. 8.

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

3. Komitet przyjmuje swój regulamin.

* Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.”

Artykuł 7

Zmiana w dyrektywie 98/18/WE

W dyrektywie 98/18/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 2 lit. a), b), c), d) i f) otrzymują brzmienie:

„a) „Międzynarodowe Konwencje” oznaczają Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (Konwencja Solas 1974), oraz Międzynarodową Konwencję o liniach ładunkowych, także łącznie z odpowiednimi protokołami i zmianami, w ich zaktualizowanych wersjach;

b) „Kodeks stateczności w stanie nieuszkodzonym” oznacza „kodeks stateczności w stanie nieuszkodzonym dla wszystkich typów statków objętych dokumentami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO)”, które zostały zawarte w rezolucji A.749(18) z dnia 4 listopada 1993 r. Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), w jej zaktualizowanej wersji;

c) „Kodeks jednostek szybkich” oznacza „międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich”, który został zawarty w rezolucji MSC 36 (63) z dnia 20 maja 1994 r. Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), w jego zaktualizowanej wersji;

d) „GMDSS” oznacza Światowy Morski System Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa ustanowiony w rozdziale IV Konwencji Solas 1974, w jej zaktualizowanej wersji;

(...)

f) „szybka jednostka pasażerska” oznacza szybką jednostkę pasażerską, która została zdefiniowana w rozporządzeniu X/1 Konwencji Solas 1974, w jej zaktualizowanej wersji, która przewozi więcej niż 12 pasażerów; statki pasażerskie, które wykonują rejsy krajowe na akwenach morskich w klasie B, C lub D, nie są uważane za szybkie jednostki pasażerskie, gdy:

- ich wyporność na konstrukcyjnej linii wodnej jest mniejsza niż 500 m³, oraz
 - ich prędkość maksymalna określona w ust. 1.4.30 kodeksu jednostek szybkich, jest mniejsza niż 20 węzłów;”
2. w art. 6 ust. 1 lit. b) i c), art. 6 ust. 2 lit. a) (i), oraz w art. 6 ust. 3 lit. a) wyrazy w brzmieniu z dnia przyjęcia niniejszej dyrektywy zastępuje się wyrazami w zaktualizowanej wersji;
3. art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Dostosowania

Zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 9 ust. 2:

- a) (i) definicje w art. 2 lit. a), b), c), d) i t); oraz
- (ii) przepisy odnoszące się do procedur i wytycznych do przeglądów określonych w art. 10;
- (iii) przepisy dotyczące Konwencji Solas oraz międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa jednostek szybkich, łącznie z ich późniejszymi zmianami ustanowionymi w art. 4.3, 6.4, 10.3 i 11.3; oraz
- (iv) szczegółowe odniesienia do „Międzynarodowych Konwencji” oraz rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) określone w art. 2 lit. f), k) i o), art. 3.2 lit. a), art. 6.1 lit. b) i c), art. 6.2 lit. b) oraz art. 11.3,

mogą zostać dostosowane w celu uwzględnienia wydarzeń na szczeblu międzynarodowym, szczególnie w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO);

- b) załączniki mogą zostać zmienione w celu:
- (i) stosowania, do celów niniejszej dyrektywy, zmian dokonanych w międzynarodowych konwencjach;
- (ii) poprawienia ich charakterystyk technicznych, w świetle uzyskanego doświadczenia.

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)*.

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.”;

4. art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

Komitet

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

2. W przypadku dokonania odniesienia do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r., ustanawiające warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji*, uwzględniając przepisy jej art. 8.

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

3. Komitet przyjmuje swój regulamin.

* Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.”

Artykuł 8

Zmiana w dyrektywie 98/41/WE

W dyrektywie 98/41/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 2 tiret trzecie wyrazy „obowiązujące w czasie przyjęcia niniejszej dyrektywy” zastępuje się wyrazami „w zaktualizowanej wersji”;
2. w art. 12 dodaje się akapit w brzmieniu:

„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)*.

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.”;

3. art. 13 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 13

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS), utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

2. W przypadku dokonania odniesienia do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r., ustanawiające warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji*, uwzględniając

przepisy jej art. 8.

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

3. Komitet przyjmuje swój regulamin.

* Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

Artykuł 9

Zmiana w dyrektywie 1999/35/WE

W dyrektywie 1999/35/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 2 lit. b), d), e) i o) otrzymują brzmienie:

„b) „szybka jednostka pasażerska” oznacza szybką jednostkę pasażerską, która została zdefiniowana w rozporządzeniu X/1 Konwencji Solas 1974, w zaktualizowanej wersji, która przewozi więcej niż 12 pasażerów;

(...)

d) „Konwencja Solas 1974” oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, łącznie z odpowiednimi protokołami i zmianami, w zaktualizowanej wersji;

e) „Kodeks jednostek szybkich” oznacza międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich który został zawarty w rezolucji MSC 36 (63) z dnia 20 maja 1994 r. Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), w jego zaktualizowanej wersji;

(...)

o) „przedsiębiorstwo” oznacza przedsiębiorstwo, które eksploatuje jeden lub więcej promów typu ro - ro, na które został wydany dokument zgodności zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 3051/95 z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo na promach pasażerskich (typu ro - ro) lub przedsiębiorstwo, które eksploatuje szybkie jednostki pasażerskie, na które został wydany dokument zgodności zgodnie z rozporządzeniem IX/4 Konwencji Solas 1974, w jej zaktualizowanej wersji”;

2. art. 16 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 16

Komitet

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r.,

ustanawiającego Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS)*.

2. W przypadku dokonania odniesienia do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r., ustanawiające warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji**, uwzględniając przepisy jej art. 8.

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

3. Komitet przyjmuje swój regulamin.

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.

** Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.”;

3. w art. 17 dodaje się akapit w brzmieniu:

„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”;

4. w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

w pkt. 7 wyrazy „rezolucja MSC... (70)” zastępuje się wyrazami „rezolucja Zgromadzenia A.893(21) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO)”.

Artykuł 10

Zmiana w dyrektywie 2000/59/WE

W dyrektywie 2000/59/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 2 lit. b) wyrazy „obowiązujące od daty przyjęcia niniejszej dyrektywy” zastępuje się wyrazami „w jej zaktualizowanej wersji”;

2. art. 14 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS), utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady, ustanawiającego Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS)*.

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.”;

3. w art. 15 dodaje się akapit w brzmieniu:

„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.”

Artykuł 11

Zmiana w dyrektywie 2001/25/WE

W dyrektywie 2001/25/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 1 pkt. 16, 17, 18, 21, 22, 23 i 24 otrzymują brzmienie:

- „16. „chemikaliowiec” oznacza statek zbudowany lub dostosowany i eksploatowany w celu przewozu luzem jakichkolwiek płynnych produktów, które zostały wyszczególnione w rozdziale 17 międzynarodowego kodeksu o przewozie luzem chemikaliów, w zaktualizowanej wersji;
17. „gazowiec” oznacza statek zbudowany lub dostosowany i eksploatowany w celu przewozu luzem jakiegokolwiek gazu płynnego lub innych produktów, które zostały wyszczególnione w międzynarodowym kodeksie o przewoźnikach gazu, w zaktualizowanej wersji;
18. „uregulowania radiokomunikacyjne” oznaczają poddane rewizji uregulowania radiokomunikacyjne, które zostały przyjęte przez Światową Konferencję Zarządzającą ds. Łączności Ruchomej, w zaktualizowanej wersji;
(...)
21. „Konwencja STCW” oznacza Międzynarodową Konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, mającą zastosowanie do powyższych spraw, biorąc pod uwagę przepisy przejściowe art. VII i prawidła I/15 Konwencji oraz włączając, gdzie sytuacja tego wymaga, dające się zastosować postanowienia Konwencji STCW, stosując je wszystkie, w zaktualizowanej wersji;
22. „obowiązki w zakresie radiokomunikacji” obejmują, gdzie sytuacja tego wymaga, wachtowanie i techniczną konserwację i naprawy sprzętu wykonywane zgodnie z uregulowaniami radiokomunikacyjnymi, Międzynarodową konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu (1974), (Konwencja Solas) oraz, według uznania każdego Państwa Członkowskiego, odpowiednie zalecenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), w zaktualizowanej wersji;
23. „statek pasażerski typu ro - ro” oznacza statek pasażerski z powierzchnią ładunkową przystosowaną do systemu ro - ro lub z innymi specjalnymi kategoriami powierzchni, które zostały określone w Konwencji Solas, w zaktualizowanej wersji;
24. „Kod STCW” oznacza Międzynarodowy Kod o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, przyjęty na mocy rezolucji 2 Konferencji Stron STCW z 1995 r., w zaktualizowanej wersji”;

2. w art. 22 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4. Zmiany w międzynarodowych dokumentach określonych w art. 1 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)*.

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.”

3. w art. 23 pkt. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Komisja jest wspomagana przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS), utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.”

Artykuł 12

Zmiana w dyrektywie 2001/96/WE

W dyrektywie 2001/96/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 3 ust. 2 wyrazy „obowiązujące w dniu 4 grudnia 2001 r.” zastępuje się wyrazami „w zaktualizowanej wersji”;
2. w art. 14 pkt. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS), utworzony na mocy art. 3 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)*.

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.”;

3. w art. 15 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. Zmiany w międzynarodowych instrumentach, określonych w art. 3 mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.”

Artykuł 13

Wykonanie

1. Państwa Członkowskie, nie później niż do dnia 23 listopada 2003 r., wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy oraz 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 określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie prześlą Komisji podstawowe przepisy prawa krajowego,

przyjęte w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 14

Wejście w życie

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

Artykuł 15

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 5 listopada 2002 r.

W imieniu Parlamentu

P. COX

Przewodniczący

W imieniu Rady

T. PEDERSEN

Przewodniczący

ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 613/91

z dnia 4 marca 1991 r.

w sprawie transferu statków z jednego rejestru do drugiego wewnątrz Wspólnoty

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego²,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego³,

a także mając na uwadze, co następuje:

ustanowienie i funkcjonowanie rynku wewnętrznego prowadzi do zniesienia barier technicznych odnośnie transferu statków między rejestrami krajowymi Państw Członkowskich; są również wymagane środki w celu ułatwienia transferu statków we Wspólnocie w celu zwolnienia europejskich właścicieli statków z kosztów i procedur administracyjnych, aby zmienić rejestr w ramach Wspólnoty, jak również w celu poprawy warunków eksploatacji transportu morskiego konkurencji floty Wspólnoty;

konieczne jest jednocześnie zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa statków i ochrony środowiska, zgodnie z konwencjami międzynarodowymi;

transfer statków pływających pod banderą Państwa Członkowskiego między rejestrami Państw Członkowskich nie może być zakłócony barierami technicznymi, jeżeli uznaje się, że statki spełniają przepisy tych konwencji międzynarodowych;

państwa są odpowiedzialne za wydanie międzynarodowych certyfikatów bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu, zgodnie z Międzynarodową Konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu (Solas 1974) z 1974 r., Międzynarodową Konwencją o liniach przeładunkowych (LL 1966), Międzynarodową Konwencją zapobiegania zanieczyszczeniu przez statki, zmienioną Protokołem z 1978 r. (Mariol 73/78) i odnośnymi uchwałami o statucie obowiązującym przyjętymi przez Międzynarodową Organizację Morską (MOM); również organizacje prywatne wydając certyfikaty w imieniu Państwa Członkowskiego, zgodnie z danymi konwencjami, czynią to na odpowiedzialność tego Państwa Członkowskiego, zgodnie z tymi konwencjami;

konwencje międzynarodowe pozostawiają ważne punkty interpretacji do uznania poszczególnych państw zawierających umowę; w oparciu o odpowiednią interpretację

¹ Dz.U. nr C 153 z 22.6.1990, str. 14.

² Dz.U. nr C 19 z 28.1.1991.

³ Dz.U. nr C 60 z 8.3.1991.

konwencji, rządy Państw Członkowskich wydają wszystkim statkom pływającym pod ich banderami, które podlegają przepisom tych konwencji, międzynarodowe certyfikaty zaświadczające o ich zgodności z tymi przepisami; Państwa Członkowskie wprowadzają w życie krajowe regulacje techniczne, z których niektóre przepisy zawierają wymagania inne niż zawarte w międzynarodowych konwencjach i związane normy techniczne; musi zostać ustalona odpowiednia procedura w celu rozwiązywania różnic w interpretacji istniejących wymagań, które mogą pojawić się na wniosek transferu statków oraz aby uwzględnić wprowadzenie nowych przepisów do tych konwencji;

niniejsze rozporządzenie w żaden sposób nie przesądza przygotowania i interpretacji konwencji przez Międzynarodową Organizację Morską (MOM);

statki korzystające z przepisów rozporządzenia muszą zostać zarejestrowane i aktywnie eksploatowane pod banderą Państwa Członkowskiego przez przynajmniej sześć miesięcy, aby zapewnić temu państwu wystarczającą ilość czasu na sprawdzenie ich stanu;

powinien zostać powołany komitet w celu wsparcia Komisji we wprowadzaniu i interpretacji niniejszego rozporządzenia w celu ułatwienia transferu statków we Wspólnocie, zapewniając, że normy bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska nie są ograniczane,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Do celów niniejszego rozporządzenia:

- a) „Konwencje” oznaczają Międzynarodową Konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (Solas 1974), Międzynarodową Konwencję o liniach ładunkowych z 1966 r. (LL 1966), oraz Międzynarodową Konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Marpol 73/78), wraz ze zmianami obowiązującymi w dniu przyjęcia niniejszego rozporządzenia, oraz odnośne rezolucje o obowiązującym statusie przyjęte przez Międzynarodową Organizację Morską (MOM);

Bez uszczerbku dla zastosowania procedur zmiany tych konwencji, zastosowanie do celów niniejszego rozporządzenia dalszych poprawek, które wchodzą w życie, zostanie uchwalone zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 7;

- b) „wymagania” oznaczają wymagania bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu zgodnie z konwencjami;
- c) „certyfikaty” oznaczają certyfikaty wydane przez lub w imieniu Państwa Członkowskiego zgodnie z konwencjami, jak również certyfikaty wydane dla zbiornikowców chemicznych i tankowców gazowych wybudowanych przed dniem 1 lipca 1986 r. zgodnie z kodeksem chemicznym [rezolucja MOM A.212 (VII)] lub kodeksem towarów gazowych [rezolucja MOM A.328 (IX)].

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie stosuje się dla statków towarowych o wadze 500 ton brutto i więcej, które:

a) zostały wybudowane w dniu lub po dniu 25 maja 1980 r., lub

zostały wybudowane przed tym terminem, ale:

- których zgodność z rozporządzeniami dla nowych statków określona w Konwencji Solas 1974, i
- w przypadku zbiornikowców chemicznych i gazowych, zgodność z kodeksami norm określonych w art. 1 lit. c) dla statków wybudowanych w dniu lub po dniu 25 maja 1980 r.,

jest zaświadczona przez lub w imieniu Państwa Członkowskiego;

oraz

b) pływają pod banderą, i zostały zarejestrowane w Państwie Członkowskim i pozostają w czynnej służbie pod banderą przez przynajmniej sześć miesięcy;

oraz

c) posiadają ważne certyfikaty.

Artykuł 3

1. Państwa Członkowskie nie zabraniają rejestracji z powodów technicznych wynikających z konwencji, statku towarowego zarejestrowanego w innym Państwie Członkowskim spełniającego wymagania i posiadającego ważne certyfikaty, urządzenia i sprzęt zatwierdzone lub które uzyskały homologację w kraju pochodzenia statku.

Jeżeli w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia Państwa Członkowskie podlegają umowom regionalnym o ochronie środowiska morskiego, mogą one narzucić dodatkowe zasady zgodne z wymaganiami załączników opcjonalnych do konwencji.

2. Przy transferze statku, Państwo Członkowskie przyjmujące go pod swoją banderę, wydaje certyfikaty na tych samych warunkach, jak dla bandery, pod którą poprzednio pływał.

3. Jeżeli certyfikaty są wydawane przez organizację w imieniu Państwa Członkowskiego, musi ono zapewnić, że kwalifikacje, doświadczenie techniczne i personel tej organizacji umożliwiają jej wydanie certyfikatów gwarantujących wysoki poziom bezpieczeństwa, stosując konwencje.

Organizacja musi być w stanie rozwijać i uaktualniać zasady i przepisy stanowiące zaakceptowane normy technicznych, oraz powinna działać z wykwalifikowanymi i doświadczonymi kontrolerami, aby odpowiednio ocenić stan statku.

4. Jednakże, przy transferze statek może podlegać kontroli Państwa Członkowskiego przyjmującego go pod swoją banderę w celu zaświadczenia, że obecny stan statku i jego sprzęt odpowiada certyfikatom i zaświadczeniom zgodności określonym w art. 2 lit. a).

Artykuł 4

Jeżeli wymagania pozostają niezmienione dla istniejących statków w czasie odnowienia, przedłużenia lub kontroli certyfikatów wydanych na mocy z art. 3, Państwa Członkowskie przyjmujące go pod swoją banderę nie narzucają innych wymagań niż początkowo określone dla certyfikatów długoterminowych.

Artykuł 5

1. Państwa Członkowskie natychmiast powiadamiają Komisję o każdej odmowie wydania nowych certyfikatów z powodów wynikających z różnicy interpretacji wymagań lub przepisów, które konwencje pozostawiają uznaniu Stron.

Jeżeli Komisja nie jest informowana o umowie między danymi Państwami Członkowskim w ciągu miesiąca, podejmuje kroki w celu uchwalenia decyzji zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 7.

2. Jeżeli Państwo Członkowskie uważa, że statek nie może zostać zarejestrowany na mocy art. 3 z powodu poważnego zagrożenia bezpieczeństwa lub środowiska z poza zakresu certyfikatów, rejestracja może zostać zawieszona na okres nieprzekraczający trzech miesięcy, i Państwo Członkowskie bezzwłocznie przekazuje sprawę Komisji, podając jej uzasadnienie. Zawieszenie jest potwierdzone lub odwołane zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 7.

Artykuł 6

Komisję wspomaga komitet złożony z przedstawicieli Państw Członkowskich, któremu przewodniczy przedstawiciel Komisji.

Artykuł 7

W przypadkach, w których procedura ustanowiona w niniejszym artykule ma być przestrzegana, przedstawiciel Komisji przedstawia komitetowi projekt środków, które należy podjąć. Komitet przedstawia swoją opinię na temat projektu w terminie, który przewodniczący może określić stosownie do pilności sprawy. Opinia jest przyjmowana większością głosów, którą określa art. 148 ust. 2 Traktatu EWG w przypadku decyzji, których podjęcie wymaga się od Rady na wniosek Komisji. Głosy przedstawicieli Państw Członkowskich w ramach komitetu są wazone w sposób, który określa ten artykuł. Przewodniczący nie bierze udziału w głosowaniu.

Komisja przyjmuje przewidziane środki, jeżeli są one zgodne z opinią komitetu.

Jeżeli planowane środki nie są zgodne z opinią komitetu lub w przypadku braku opinii, Komisja bezzwłocznie przedkłada Radzie wniosek w sprawie środków, które należy podjąć. Rada podejmuje decyzje kwalifikowaną większością głosów.

Jeżeli, po upływie ośmiu tygodni od daty odwołania się do Rady, Rada nie podejmuje decyzji, proponowane środki zostają przyjęte przez Komisję.

Artykuł 8

Komisja może również zasięgnąć opinii komitetu w każdej sprawie dotyczącej stosowania oraz interpretacji niniejszego rozporządzenia i w szczególności w celu zapewnienia, że normy bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska nie są ograniczane.

Komitet opracowuje swój regulamin wewnętrzny.

Artykuł 9

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1992 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 4 marca 1991 r.

W imieniu Rady

J. F. POOS

Przewodniczący

**ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 2099/2002 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I
RADY**

z dnia 5 listopada 2002 r.

ustanawiające Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) i zmieniające rozporządzenia dotyczące bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów³,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu⁴,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) Środki wykonawcze do istniejących rozporządzeń i dyrektyw w zakresie bezpieczeństwa na morzu zostały przyjęte według procedur regulacyjnych, przewidujących utworzenie komitetu ustanowionego dyrektywą Rady 93/75/EWG z dnia 13 września 1993 r. dotyczącą minimalnych wymagań w odniesieniu do statków zdążających do portów Wspólnoty lub je opuszczających i przewożących towary niebezpieczne lub zanieczyszczające⁵ oraz, w niektórych przypadkach, utworzenie komitetu tymczasowego. Takie komitety podlegały przepisom określonym w decyzji Rady 87/373/EWG z dnia 13 lipca 1987 r. ustanawiającej warunki wykonywania uprawnień wykonawczych powierzonych Komisji⁶.
- 2) Rezolucją z dnia 8 czerwca 1993 r. w sprawie wspólnej polityki dotyczącej bezpieczeństwa mórz⁷ Rada zatwierdziła w zasadzie utworzenie Komitetu ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki (COSS) oraz wezwała Komisję do przedstawienia propozycji utworzenia takiego Komitetu.

¹ Dz.U. C 365 E z 19.12.2000, str. 276.

² Dz.U. C 139 z 11.5.2001, str. 21.

³ Dz.U. C 253 z 12.9.2001, str. 1.

⁴ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 13 lutego 2001 r. (Dz.U. C 276 z 1.10.2001, str. 42), wspólne stanowisko Rady z dnia 27 maja 2002 r. (Dz.U. C 170 E z 16.7.2002, str. 37) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2002 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁵ Dz.U. L 247 z 5.10.1993, str. 19. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 98/74/WE (Dz.U. L 276 z 13.10.1998, str. 7).

⁶ Dz.U. L 197 z 18.7.1987, str. 33.

⁷ Dz.U. C 271 z 7.10.1993, str. 1.

- 3) COSS centralizuje zadania komitetów utworzonych zgodnie z przepisami wspólnotowymi dotyczącymi bezpieczeństwa na morzu, zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki i ochrony warunków życia i pracy na statku, a także wspomaga Komisję i jej doradza we wszystkich sprawach dotyczących bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania lub redukcji zanieczyszczeń środowiska naturalnego powstałych w związku z żeglugą morską.
- 4) Zgodnie z rezolucją z dnia 8 czerwca 1993 r. powinien być utworzony Komitet ds. bezpieczeństwa mórz i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki i powinny mu być powierzone zadania, które poprzednio były powierzone komitetom utworzonym zgodnie z wyżej wspomnianymi przepisami. Nowe przepisy wspólnotowe przyjęte w zakresie bezpieczeństwa na morzu powinny przewidywać odwołanie do utworzonego w ten sposób komitetu.
- 5) Decyzja 87/373/EWG została zastąpiona decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁸, której przepisy powinny mieć zastosowanie do COSS. Celem tej decyzji jest określenie stosownych procedur odnoszących się do Komitetu i zapewnienie obszerniejszego informowania Parlamentu Europejskiego i społeczeństwa o pracy komitetów.
- 6) Środki wymagane w celu wykonania wyżej wspomnianych przepisów powinny być przyjęte zgodnie z decyzją 1999/468/WE.
- 7) Wyżej wspomniane przepisy powinny być także zmienione w celu zastąpienia przez COSS komitetu utworzonego na mocy dyrektywy 93/75/EWG lub, gdzie stosowne, tymczasowego komitetu utworzonego odrębnym aktem. To rozporządzenie powinno w szczególności zmienić odpowiednie przepisy rozporządzenia Rady (EWG) nr 613/91 z dnia 4 marca 1991 r. w sprawie transferu statków z jednego rejestru do drugiego wewnątrz Wspólnoty⁹, (WE) nr 2978/94 z dnia 21 listopada 1994 r. w sprawie wykonania rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) A.747(18) w sprawie stosowania pomiaru tonażu przestrzeni balastowych na zbiornikowcach z oddzielnymi przedziałami balastowymi¹⁰, (WE) nr 3051/95 z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo na promach pasażerskich typu ro-ro¹¹ i rozporządzenie (WE) nr 417/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 lutego 2002 r. w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania w odniesieniu dla tankowców pojedynczokadłubowych i uchylająca rozporządzenie Rady (WE) nr 2978/94¹², w celu wprowadzenia odniesienia do COSS i ustalenia procedury regulacyjnej ustanowionej w art. 5 decyzji 1999/468/WE.
- 8) Ponadto wyżej wspomniane przepisy bazują na stosowaniu przepisów wynikających z instrumentów międzynarodowych obowiązujących w dniu przyjęcia odnośnego aktu wspólnotowego lub w dniu określonym przez ten akt. Wskutek tego Państwa

⁸ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

⁹ Dz.U. L 68 z 15.3.1991, str. 1.

¹⁰ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 1.

¹¹ Dz.U. L 320 z 30.12.1995, str. 14. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 179/98 (Dz.U. L 19 z 24.1.1998, str. 35).

¹² Dz.U. L 64 z 7.3.2002, str. 1.

Członkowskie nie mogą stosować późniejszych zmian do tych instrumentów międzynarodowych do czasu wprowadzenia zmian do dyrektyw lub rozporządzeń Wspólnoty. Niemożność zapewnienia, aby data wejścia w życie zmiany na szczeblu międzynarodowym była zbieżna z datą wejścia w życie rozporządzenia włączającego tę zmianę do prawa wspólnotowego, powoduje poważne ujemne skutki, zwłaszcza w postaci opóźnienia stosowania we Wspólnocie najnowszych i najbardziej rygorystycznych międzynarodowych norm bezpieczeństwa.

- 9) Jednakże niezbędne jest dokonanie rozróżnienia między przepisami aktu wspólnotowego odwołującymi się w celu ich stosowania do instrumentu międzynarodowego, a przepisami prawa wspólnotowego odtwarzającymi instrument międzynarodowy całkowicie lub częściowo. W tym drugim przypadku najnowsze zmiany wprowadzone do instrumentów międzynarodowych nie mogą w żadnym przypadku być stosowane do czasu zmiany odnośnych przepisów prawa wspólnotowego.
- 10) Dlatego Państwom Członkowskim powinno się zezwolić na stosowanie najnowszych przepisów instrumentów międzynarodowych, z wyjątkiem przepisów wyraźnie włączonych do aktu wspólnotowego. Można tego dokonać poprzez oświadczenie, że stosuje się międzynarodową konwencję do celów odnośnej dyrektywy lub rozporządzenia „w jej aktualnej wersji”, bez podania daty.
- 11) W celu uzyskania przejrzystości, odpowiednie zmiany do instrumentów międzynarodowych, które są zintegrowane z morskim prawodawstwem wspólnotowym powinny być opublikowane we Wspólnocie poprzez ich publikację w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.
- 12) Jednakże należy ustanowić specjalną procedurę kontroli zgodności dla umożliwienia Komisji, po konsultacji z COSS, stosowania wszelkich niezbędnych środków w celu wykluczenia ryzyka wystąpienia sprzeczności między zmianami do instrumentów międzynarodowych a wyżej wspomnianymi obowiązującymi przepisami lub polityką Wspólnoty dotyczącą bezpieczeństwa na morzu, zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki i ochrony warunków życia i pracy na statku, lub celami realizowanymi przez te przepisy. Taka procedura powinna również zapobiegać zmianom na szczeblu międzynarodowym polegającym na obniżaniu standardów bezpieczeństwa na morzu osiągniętych we Wspólnocie.
- 13) Procedura kontroli zgodności będzie w pełni skuteczna jedynie w przypadku możliwie najszybszego stosowania planowanych środków, w każdym razie przed wygaśnięciem nieprzekraczalnego terminu wejścia w życie zmiany na szczeblu międzynarodowym. Wskutek tego Rada powinna przyjąć proponowane środki zgodnie z art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE w ciągu jednego miesiąca,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

Przedmiotem niniejszego rozporządzenia jest ulepszenie wdrażania przepisów wspólnotowych w sprawie bezpieczeństwa na morzu, zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki i warunków życia i pracy na statku, o których mowa w art. 2 ust. 2:

- a) poprzez centralizację zadań komitetów utworzonych zgodnie z morskimi przepisami wspólnotowymi i zastąpionych przez jeden Komitet ds. bezpieczeństwa mórz i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki, występujący pod nazwą „COSS”, ustanowiony na mocy niniejszego rozporządzenia;
- b) poprzez przyspieszenie aktualizacji i ułatwienie wprowadzania dalszych zmian do morskich przepisów wspólnotowych ze względu na rozwój instrumentów międzynarodowych określonych w art. 2 ust. 1.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

1. wyrażenie „instrumenty międzynarodowe” oznacza konwencje, protokoły, rezolucje, kodeksy, zbiory przepisów, okólniki i normy oraz przepisy przyjęte przez konferencje międzynarodowe, Międzynarodową Organizację Morską (International Maritime Organisation IMO), Międzynarodową Organizację Pracy (International Labour Organisation ILO) lub strony Protokołu ustaleń, określone w obowiązujących przepisach morskich przepisów wspólnotowych;
2. „morskie przepisy wspólnotowe” oznacza niżej wymienione obowiązujące akty Wspólnoty:
 - a) rozporządzenie Rady (EWG) nr 613/91;
 - b) dyrektywa Rady 93/75/EWG;
 - c) rozporządzenie Rady (WE) nr 2978/94;
 - d) dyrektywa Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich¹³;
 - e) dyrektywa Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotycząca inspekcji państwa portu,¹⁴;
 - f) rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95;
 - g) dyrektywa Rady 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków¹⁵;

¹³ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 20. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/105/WE (Dz.U. L 19 z 22.1.2002, str. 9).

¹⁴ Dz.U. L 157 z 7.7.1995, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/106/WE (Dz.U. L 19 z 22.1.2002, str. 17).

- h) dyrektywa Rady 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiająca zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej¹⁶;
- i) dyrektywa Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie norm i standardów bezpieczeństwa dla statków pasażerskich¹⁷;
- j) 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 Wspólnoty¹⁸;
- k) dyrektywa 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 pasażerskich¹⁹;
- l) dyrektywa 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie urządzeń portowych do odbioru odpadów ze statków i pozostałości po ładunku²⁰;
- m) dyrektywa 2001/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 kwietnia 2001 r. w sprawie minimalnego poziomu szkolenia marynarzy²¹;
- n) dyrektywa 2001/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 grudnia 2001 r. ustanawiająca zharmonizowane wymagania i procedury dotyczące bezpieczeństwa załadunku i wyładunku na masowcach²²;
- o) rozporządzenie (WE) nr 417/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady.

Artykuł 3

Utworzenie Komitetu

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet ds. bezpieczeństwa mórz i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki (zwany dalej COSS).

2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Przyjmuje się, że termin określony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi jeden miesiąc.

¹⁵ Dz.U. L 46 z 17.2.1997, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2002/75/WE (Dz.U. L 254 z 23.9.2002, str. 1).

¹⁶ Dz.U. L 34 z 9.2.1998, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2002/35/WE (Dz.U. L 112 z 27.4.2002, str. 21).

¹⁷ Dz.U. L 144 z 15.5.1998, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2002/25/WE (Dz.U. L 98 z 15.4.2002, str. 1).

¹⁸ Dz.U. L 188 z 2.7.1998, str. 35.

¹⁹ Dz.U. L 138 z 1.6.1999, str. 1.

²⁰ Dz.U. L 332 z 28.12.2000, str. 81.

²¹ Dz.U. L 136 z 18.5.2001, str. 17.

²² Dz.U. L 13 z 16.1.2002, str. 9.

3. Komitet uchwała swój regulamin.

Artykuł 4

Włączanie zmian wprowadzonych do instrumentów międzynarodowych w prawie wspólnotowym

Do celów morskich przepisów wspólnotowych, za instrumenty międzynarodowe obowiązujące, uważa się te które weszły w życie, w tym najnowsze zmiany, z wyłączeniem zmian, które zostały wykluczone z zakresu morskich przepisów wspólnotowych w wyniku procedury kontroli zgodności ustanowionej w art. 5.

Artykuł 5

Procedura kontroli zgodności

1. Do celów niniejszego rozporządzenia i w celu zmniejszenia ryzyka wystąpienia kolizji międzyorskimi przepisami wspólnotowymi a instrumentami międzynarodowymi Państwa Członkowskie i Komisja współpracują ze sobą poprzez posiedzenia koordynacyjne i / lub stosowanie innych właściwych środków w celu określenia, gdzie stosowne, wspólnego stanowiska lub poglądu na właściwym forum międzynarodowym.

2. Niniejszym ustanawia się procedurę kontroli zgodności w celu wyłączenia z zakresu morskich przepisów wspólnotowych zmian do instrumentów międzynarodowych jedynie w przypadku, gdy na podstawie oceny Komisji istnieje oczywiste ryzyko, że międzynarodowa zmiana, w zakresie rozporządzeń i dyrektyw wymienionych w art. 2 ust. 2, obniży standardy bezpieczeństwa na morzu, zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki lub ochrony warunków życia i pracy na morzu, ustanowione przez morskie przepisy wspólnotowe, lub też będzie z nimi sprzeczna.

Procedura kontroli zgodności może być stosowana jedynie w celu wprowadzania zmian do morskich przepisów wspólnotowych w zakresie wyraźnie objętym procedurą regulacyjną i ściśle w ramach wykonywania uprawnień wykonawczych powierzonych Komisji.

3. W okolicznościach określonych w ust. 2 procedura kontroli zgodności jest wszczynana przez Komisję, która, gdzie stosowne, może działać na wniosek Państwa Członkowskiego.

Komisja bezzwłocznie przedstawia Komitetowi COSS, po przyjęciu zmian instrumentów międzynarodowych, propozycję środków mających na celu wyłączenie danej zmiany z odnośnego tekstu wspólnotowego.

Procedura kontroli zgodności, gdzie stosownie łącznie z procedurami ustanowionymi w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE, musi być zakończona przynajmniej na miesiąc przed upływem terminu ustalonego na szczeblu międzynarodowym dla dorozumianego przyjęcia odnośnej zmiany lub przewidzianej daty wejścia w życie tej zmiany.

4. W przypadku zaistnienia ryzyka, określonego w ust. 2 akapit pierwszy, Państwa Członkowskie w okresie stosowania procedury kontroli zgodności powstrzymują się od

inicjatyw zmierzających do włączenia zmiany do ustawodawstwa krajowego lub zastosowania odnośnej zmiany w stosunku do międzynarodowego instrumentu.

Artykuł 6

Informacje

Wszystkie odnośne zmiany instrumentów międzynarodowych, które są włączone do morskich przepisów wspólnotowych zgodnie z art. 4 i 5, są publikowane do celów informacyjnych w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 7

Uprawnienia Komitetu COSS

COSS wykonuje swoje uprawnienia przyznane mu na mocy obowiązujących przepisów wspólnotowych. Art. 2 ust. 2 może zostać zmieniony przy zastosowaniu procedury określonej w art. 3 ust. 2 w celu włączenia odniesienia do aktów wspólnotowych przyznających Komitetowi COSS uprawnienia wykonawcze, które wchodzi w życie po przyjęciu niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 8

Zmiany w rozporządzeniu (EWG) nr 613/91

W rozporządzeniu (EWG) nr 613/91 wprowadza się następujące zmiany:

1. Art. 1 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) „Konwencje” oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, (Solas 1974), Międzynarodową konwencję o liniach ładunkowych (LL 66), i Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, (Marpol 73/78), w ich aktualnych wersjach, a także odnośne wiążące rezolucje przyjęte przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).”

2. Art. 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 6

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet ds. bezpieczeństwa żeglugi morskiej i zapobiegania zanieczyszczeniom mórz przez statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. bezpieczeństwa mórz i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki (COSS)*.

2. W przypadku odniesienia 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**, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Przyjmuje się, że termin określony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi dwa miesiące.

3. Komitet uchwała swój regulamin.

Artykuł 7

Zmiany instrumentów międzynarodowych określonych w art. 1 mogą być wyłączone z zakresu niniejszego rozporządzenia na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.”

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.

** Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.”

Artykuł 9

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 2978/94

W rozporządzeniu (WE) nr 2978/94 wprowadza się następujące zmiany:

1. Art. 3 lit. g) otrzymuje brzmienie:

„g) „Marpol 73/78” oznacza Międzynarodową Konwencję z 1973 r. Marpol 73/78 - Międzynarodowa konwencja z 1973 r.o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, zmienioną odnoszącym się do niej Protokołem z 1978 r., w ich aktualnych wersjach.”

2. W art. 6 dodaje się następujący akapit:

„Zmiany do instrumentów międzynarodowych określonych w art. 3 mogą być wyłączone z zakresu niniejszego rozporządzenia na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. bezpieczeństwa mórz i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki (COSS).”

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.

3. Art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet ds. bezpieczeństwa mórz i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

2. W przypadku odniesienia 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*, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Przyjmuje się, że termin określony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi trzy miesiące.

3. Komitet uchwała swój regulamin.”

* Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

Artykuł 10

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 3051/95

W rozporządzeniu (WE) nr 3051/95 wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. 9 dodaje się następujący akapit w brzmieniu:

„Zmiany do instrumentów międzynarodowych określonych w art. 2 mogą być wyłączone z zakresu niniejszego rozporządzenia na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. bezpieczeństwa mórz i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki (COSS) *.”

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.

2. Art. 10 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 10*

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet ds. bezpieczeństwa mórz i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

2. W przypadku odniesienia 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*, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Przyjmuje się, że termin określony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi dwa miesiące.

3. Komitet uchwała swój regulamin.”

* Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

Artykuł 11

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 417/2002

W rozporządzeniu (WE) nr 417/2002 wprowadza się następujące zmiany:

1. Art. 3 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. „Marpol 73/78” oznacza Międzynarodową konwencję z 1973 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, zmienioną odnoszącym się do niej Protokołem z 1978 r., w ich aktualnych wersjach.”

2. Art. 10 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Komisja jest wspomagana przez Komitet ds. bezpieczeństwa mórz i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. bezpieczeństwa mórz i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki (COSS)*.”

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.

3. W art. 11 dodaje się następujący akapit w brzmieniu:

„Zmiany instrumentów międzynarodowych określonych w art. 3 ust. 1 mogą być wyłączone z zakresu niniejszego rozporządzenia na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.”

Artykuł 12

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 5 listopada 2002 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

P. COX

Przewodniczący

W imieniu Rady

T. PEDERSEN

Przewodniczący