

RADA STANU

Uwzględniając EH 10.1.24

Sekcja Robót Publicznych

Posiedzenie w dniu 9 stycznia 2024 r.

Nr 407664

PROTOKÓŁ SEKCJI

**Pani ALBUMAZARD,
Sprawozdawca**

Projekt dekretu

ustanawiającego procedury wykonania rozporządzenia nr 2021-1330 z dnia 13 października 2021 r. w sprawie warunków żeglugi statków autonomicznych i dronów morskich oraz ustanawiający różne przepisy dotyczące łodzi profesjonalnych

NR REF.: PRMM2326896D

Premier,

w odniesieniu do sprawozdania Sekretarza Stanu Premiera właściwego do spraw morza,

uwzględniając Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, sporządzoną w Londynie w dniu 2 listopada 1973 r.,

uwzględniając Konwencję o pracy na morzu Międzynarodowej Organizacji Pracy (wraz z czterema załącznikami) przyjętą w Genewie w dniu 7 lutego 2006 r.,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu,

uwzględniając dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego, wraz z powiadomieniem nr wysłanym do Komisji Europejskiej w dniu 2024 r.,

uwzględniając rozporządzenie nr 2021-1330 z dnia 13 października 2021 r. w sprawie warunków żeglugi statków autonomicznych i dronów morskich,

uwzględniając kodeks handlowy, w szczególności jego art. R. 521-1 i nast.,

uwzględniając francuski kodeks ogólny dla samorządów lokalnych,

uwzględniając francuski kodeks karny, w szczególności jego art. R. 610-1,

uwzględniając kodeks stosunków między społeczeństwem a administracją, w szczególności jego art. L. 231-4,

uwzględniając kodeks transportu, w szczególności jego część piątą,

uwzględniając dekret nr 84-810 z dnia 30 sierpnia 1984 r. w sprawie bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz bezpieczeństwa i certyfikacji społecznej statków,

uwzględniając dekret nr 97-1198 z dnia 19 grudnia 1997 r. wdrażający art. 2 akapit pierwszy dekretu nr 97-34 z dnia 15 stycznia 1997 r. w sprawie przekazania indywidualnych decyzji administracyjnych ministrom odpowiedzialnym za transformację ekologiczną i solidarnościową, spójność terytorialną oraz stosunki z władzami lokalnymi i regionalnymi,

uwzględniając dekret nr 2004-112 z dnia 6 lutego 2004 r. w sprawie organizacji działań państwa na morzu,

uwzględniając dekret nr 2006-142 z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie utworzenia pojedynczego punktu kontaktowego przewidzianego w ustawie nr 2005-412 z dnia 3 maja 2005 r. w sprawie utworzenia francuskiego rejestru międzynarodowego,

uwzględniając dekret nr 2012-1246 z dnia 7 listopada 2012 r. w sprawie zarządzania budżetem i rachunkowości publicznej,

uwzględniając dekret nr 2015-723 z dnia 24 czerwca 2015 r. w sprawie morskich świadectw szkolenia zawodowego oraz warunków wykonywania funkcji na statkach handlowych, rekreacyjnych, rybackich i obsługi marikultury,

uwzględniając opinię Krajowej Komisji ds. Morskich Porozumień Zbiorowych na rzecz Zatrudnienia i Szkolenia Zawodowego z dnia 25 stycznia 2023 r.,

uwzględniając opinie Centralnej Komisji Bezpieczeństwa z dnia 1 lutego 2023 r. i 3 maja 2023 r.,

uwzględniając opinię Najwyższej Rady Francuskiej Marynarki Handlowej z dnia 23 lutego 2023 r.,

uwzględniając opinię rządu Nowej Kaledonii z dnia 5 kwietnia 2023 r.,

uwzględniając opinię rządu Polinezji Francuskiej z dnia 11 kwietnia 2023 r.,

po zapoznaniu się z opinią Rady Stanu (Sekcji ds. Robót Publicznych),

Niniejszym przyjmuje niniejszy dekret:

TYTUŁ I
PRZEPISY DOTYCZĄCE DRONÓW MORSKICH

ROZDZIAŁ I
PRZEPISY ZMIENIAJĄCE KODEKS TRANSPORTU

Artykuł 1

W części piątej kodeksu transportu (część regulacyjna) wprowadza się zmiany zgodnie z art. 2–10 niniejszego dekretu.

Artykuł 2

Przed księgą I dodaje się art. R. 5000-1, R. 5000-2 i R. 5000-3 w brzmieniu:

„*Artykuł R. 5000-1.* – I. — W rozumieniu art. L. 5000-2-2 dron morski to każda pływająca jednostka nawodna lub podwodna eksploatowana zdalnie lub przez własne systemy operacyjne, która spełnia łącznie następujące warunki:

- „1. nie ma na pokładzie personelu, pasażerów ani ładunku;
- „2. ma długość całkowitą większą niż 1 metr, ale mniejszą niż 16 metrów;
- „3. ma maksymalną prędkość 20 węzłów lub mniejszą;
- „4. ma energię kinetyczną mniejszą niż 300 kJ;
- „5. ma pojemność brutto poniżej 100.

„II. — Następujących dronów nie uznaje się za drony morskie w rozumieniu art. L. 5000-2-2:

„1. pływające jednostki nawodne lub podwodne sterowane radiowo, które, mimo że spełniają warunki ust. I, znajdują się w odległości 300 metrów lub mniejszej od brzegu i są objęte władzą policyjną burmistrza zgodnie z art. L. 2213-23 francuskiego kodeksu ogólnego dla samorządów lokalnych;

„2. obiekty niemanewrujące, w tym podwodne szybowce i zdalnie sterowane boje.

„III. — Rozporządzenie ministra właściwego do spraw morza określa warunki stosowania niniejszego artykułu.

„*Artykuł R. 5000-2.* – Drony morskie mogą być używane do użytku osobistego lub zawodowego.

„Dron do użytku osobistego jest definiowany jako każdy dron używany prywatnie przez jego właściciela do nawigacji rekreacyjnej, bez użycia do jakiejkolwiek działalności zawodowej.

„Artykuł R. 5000-3. – W odniesieniu do nawigacji dronem morskim stosuje się następujące wyrażenia:

„1. „Operator dronów morskich” oznacza każdą osobę fizyczną odpowiedzialną za eksploatację drona morskiego poprzez ręczne manewrowanie zdalne lub, gdy dron działa automatycznie, poprzez monitorowanie jego trajektorii i bycie w stanie w dowolnym momencie zmodyfikować tę trajektorię oraz komunikować się z okolicznymi statkami i władzami morskimi w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi.

„2. „Kapitan dronów morskich” oznacza osobę odpowiedzialną za żeglugę morską i sprawującą dowództwo nad dronem morskim, która spełnia warunki bycia operatorem dronów morskich oraz, w stosownych przypadkach, przejmuje dowództwo nad operatorami odpowiedzialnymi za eksploatację dronów morskich.

„3. „Zdalne centrum operacyjne” oznacza miejsce, w którym wykonuje się całość lub część dowodzenia i kontroli nad dronami morskimi. Centrum operacyjne znajduje się w innym miejscu niż dron morski i może być mobilne.”

Artykuł 3

Nagłówek tytułu I księgi I uzupełnia się słowami: „i drony morskie”.

Artykuł 4

W rozdziale I tytułu I księgi I wprowadza się następujące zmiany:

1. Tytuł uzupełnia się słowami: „i drony morskie”.
2. Uchyla się art. D. 5111-4.
3. Dodaje się do niego sekcję 3 o następującej treści:

„Sekcja 3

„Przepisy szczególne dotyczące dronów morskich

„Artykuł D. 5111-9. – Drony morskie muszą mieć wypisane na kadłubach, w sposób czytelny dla obserwatora zewnętrznego, litery „DRN”, a po nich numer rejestracyjny z rejestru dronów morskich pod banderą francuską.

„Artykuł D. 5111-10. – Bez uszczerbku dla przepisów art. D. 5111-9, pływające jednostki nawodne lub podwodne, o których mowa w art. L. 5111-1-1, traktuje się jako dodatek do ich statku macierzystego. Muszą one być opatrzone, w sposób czytelny dla obserwatora zewnętrznego, literami „AXE DRN”, a po nich nazwą i portem rejestracji statku, z którego są kontrolowane.

„Artykuł D. 5111-11. – Drony morskie są wyposażone w trwale zamocowaną i niezmienną tabliczkę znamionową.

„*Artykuł D. 5111-12.* – W rozporządzeniu ministra właściwego do spraw morza określa się wymiary i metody umieszczania oznakowań zewnętrznych, o których mowa w niniejszej sekcji.”

Artykuł 5

W rozdziale II tytułu I księgi I wprowadza się następujące zmiany:

1. Przed sekcją 1 dodaje się art. R. 5112-1 A w brzmieniu:

„*Artykuł R. 5112-1 A.* – O ile nie przewidziano inaczej, przepisy niniejszego rozdziału mające zastosowanie do statków stosuje się również do dronów morskich. Przepisy jurysdykcyjne właściwe dla statków zarejestrowanych we francuskim rejestrze międzynarodowym mają również zastosowanie do dronów morskich.”

2. Po sekcji 2 podsekcja 2 dodaje się podsekcję 3 w brzmieniu:

„Podsekcja 3 „Przepisy szczególne dotyczące dronów morskich

„*Artykuł R. 5112-2-4-1.* – I. — Przed rejestracją drona morskiego przeprowadzana jest kontrola bezpieczeństwa.

„Kontrola ta polega na zbadaniu dokumentów przedłożonych przez operatora lub właściciela. W stosownych przypadkach kontrola ta może być uzupełniona inspekcją bezpieczeństwa, której celem jest zapewnienie, przed jakąkolwiek eksploatacją drona morskiego, jego zgodności oraz zgodności zdalnego centrum operacyjnego z przekazanymi dokumentami, a także zgodności z przepisami, o których mowa w ust. II.

„Dokumenty są sprawdzane przez organ właściwy do wydania zaświadczenia o rejestracji.

„II. — Jeżeli po zakończeniu kontroli bezpieczeństwa okaże się, że dron morski lub jego eksploatacja nie są zgodne z ogólnymi zasadami dotyczącymi konserwacji i eksploatacji, których celem jest zapewnienie bezpieczeństwa i ochrony żeglugi dronów morskich oraz zapobieganie zagrożeniom zawodowym i zanieczyszczeniom, lub że stwarza on zagrożenie dla bezpieczeństwa morskiego, wniosek o rejestrację zostaje odrzucony.

„III. — Właściciel lub operator ponosi koszty badań, ekspertyz, analiz, testów, prób, podróży i przeglądów wymaganych przez administrację w ramach tej kontroli bezpieczeństwa.

„IV. W rozporządzeniu ministra właściwego do spraw morza określa się warunki stosowania niniejszego artykułu.

„*Artykuł R. 5112-2-4-2.* – Do przeprowadzania inspekcji bezpieczeństwa, o których mowa w art. R. 5112-2-4-1, upoważnieni są:

„1. administratorzy gospodarki morskiej;

„2. urzędnicy oddelegowani do służb odpowiedzialnych za zadania związane z kontrolą morską z upoważnienia lub do dyspozycji ministra właściwego do spraw morza;

„3. urzędnicy państwowi upoważnieni przez ministra właściwego do spraw morza jako inspektorzy bezpieczeństwa statków i eliminacji zagrożeń związanych z pracą na morzu;

„4. agenci pojedynczego punktu kontaktowego francuskiego rejestru międzynarodowego.

„Osoby, o których mowa w niniejszym artykule, mają dostęp do drona morskiego oraz do zdalnego centrum operacyjnego.

„Właściciel lub operator drona morskiego może wziąć udział w inspekcji i przedstawić swoje uwagi.”

3. Art. D. 5112-2-5 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku statków zarejestrowanych we francuskim rejestrze międzynarodowym i dronów morskich zarejestrowanych w rejestrze dronów pod banderą francuską – do departamentów ministra właściwego do spraw morza”.

Artykuł 6

I. — W rozdziale IV tytułu I księgi I wprowadza się następujące zmiany:

1. Tytuł uzupełnia się słowami: „i drony morskie”.

2. Przed sekcją 1 dodaje się art. R. 5114-1 A w brzmieniu:

„*Artykuł R. 5114-1 A.* — Postanowienia niniejszego rozdziału mające zastosowanie do statków zarejestrowanych we francuskim rejestrze międzynarodowym mają również zastosowanie do dronów morskich zarejestrowanych w rejestrze dronów morskich pod banderą francuską, z wyjątkiem art. R. 5114-14-11”.

II. — W sekcji 1 rozdziału I tytułu II księgi I wprowadza się następujące zmiany:

1. Artykuł R. 5121-1 uzupełnia się akapitem o następującym brzmieniu:

„Przepisy te mają również zastosowanie do właściciela dronów morskich lub do jakiegokolwiek innej osoby, o której mowa w art. L. 5121-2, jak również do ubezpieczyciela właściciela drona lub ubezpieczyciela tej osoby.”

2. W art. R. 5121-2 i R. 5121-3 po odniesieniu: „L. 5121-6” dodaje się słowa: „lub art. L. 5121-5-1”.

Artykuł 7

W art. R. 5123-1 kodeksu transportu wprowadza się następujące zmiany:

1. W ust. 1 po słowach: „statku” dodaje się słowa: „lub drona morskiego, numer rejestracyjny drona morskiego lub”.

2. W ust. 2 po słowach: „statku” dodaje się słowa: „albo dron morski”, a słowo: „jego” zastępuje się słowem: „ich”.

Artykuł 8

I. – Po tytule III księgi II dodaje się dwa tytuły IV i VII w brzmieniu:

„TYTUŁ IV „BEZPIECZEŃSTWO I ZAPOBIEGANIE ZANIECZYSZCZENIOM

„ROZDZIAŁ I „BEZPIECZEŃSTWO STATKÓW I ZAPOBIEGANIE ZANIECZYSZCZENIOM

„Sekcja 2 „Konserwacja i eksploatacja statków i dronów morskich

„Artykuł R. 5241-1. – W celu zapewnienia bezpiecznej żeglugi dronów morskich, a także zapobiegania zagrożeniom zawodowym i zanieczyszczeniom, w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw morza określono warunki eksploatacji dronów morskich, wykaz urządzeń, które mają być przewożone na ich pokładzie, w tym urządzeń umożliwiających identyfikację ich pozycji na morzu przez cały czas, sprzęt wymagany w zdalnych centrach operacyjnych oraz ogólne zasady konserwacji takich jednostek pływających.

„Właściciel lub operator drona morskiego dopilnowuje, aby obsługujący go operatorzy posiadali certyfikat operatora dronów morskich i szkolenie wymagane zgodnie z art. R. 5271-1.

„Artykuł R. 5241-2. – I. — Żegluga zanurzalnych dronów morskich poniżej powierzchni wody wymaga uprzedniego zezwolenia przedstawiciela państwa na morzu.

„Jeżeli przedstawiciel państwa na morzu nie udzieli odpowiedzi przez dwa miesiące od otrzymania wniosku o zezwolenie, wniosek zostaje odrzucony.

„II. — Następujące rodzaje eksploatacji mogą być regulowane na podstawie nakazu przedstawiciela państwa na morzu i podlegają uprzedniemu zawiadomieniu tego organu:

„1. eksploatacja dronów morskich w koordynowanej flocie;

„2. eksploatacja dronów morskich przy użyciu dowolnego sprzętu holowanego lub zmiana powierzchni zajmowanej na wodzie lub zajmowanej objętości podwodnej.

„W nakazie przedstawiciela państwa na morzu określono procedury składania, rejestrowania i wystawiania pokwitowania za uprzednie zawiadomienie.

„Artykuł R. 5241-3. – Świadectwa zapobiegania zanieczyszczeniom, którym podlegają drony morskie na mocy Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL), wydawane są w imieniu państwa przez upoważnioną instytucję klasyfikacyjną.

„Szczegółowe zasady stosowania niniejszego artykułu określa się rozporządzeniem ministra właściwego do spraw morza.

„Art. R. 5241-4. – Wojskowe drony morskie muszą być pozbawione amunicji i broni ruchomej i posiadać świadectwo rejestracji na cały okres, uzyskane przed przystąpieniem do testów lub służby we francuskiej marynarce wojennej lub zagranicznej marynarce wojennej.

„W przypadku wyposażenia w broń stałą, która jest strukturalnie powiązana z jednostkami pływającymi, ich żegluga podlega uprzedniemu zgłoszeniu właściwemu przedstawicielowi państwa na morzu i jest ograniczona do wód terytorialnych.

„Świadectwo rejestracji nie jest już wymagane, gdy dron jest testowany lub używany we francuskiej marynarce wojennej.”

„TYTUŁ VII

„SZKOLENIE W ZAKRESIE EKSPLOATACJI DRONÓW MORSKICH, STATKÓW I MOTOROWYCH ŁODZI REKREACYJNYCH

„ROZDZIAŁ I

„UPRAWNIENIA DO ŻEGLUGI NA WODACH MORSKICH I ŚRÓDLĄDOWYCH

„Artykuł R. 5271-1. – W celu uzyskania zezwolenia na eksploatację drona morskiego zdefiniowanego w art. R. 5000-1 wszyscy operatorzy dronów morskich muszą posiadać certyfikat operatora dronów morskich, który stanowi licencję na eksploatację na morzu, o której mowa w art. L. 5271-2, oraz muszą przejść szkolenie zatwierdzone na mocy rozporządzenia ministra właściwego do spraw morza, zapewnione przez producenta, odpowiadające kategorii i użytkowaniu eksploatowanego drona.

„W odniesieniu do certyfikatu operatora dronów morskich rozporządzenie ministra właściwego do spraw morza określa:

- „1. warunki zatwierdzenia szkolenia;
- „2. warunki uczestnictwa w szkoleniu;
- „3. działania, umiejętności i ramy oceny;
- „4. procedury wydawania certyfikatu potwierdzającego, że kandydat ukończył szkolenie;
- „5. procedury wydawania certyfikatu operatora dronów morskich;
- „6. warunki uznawania zagranicznych kwalifikacji do obsługi dronów morskich;
- „7. kwalifikacje w zakresie szkolenia morskiego uznane za spełniające wymogi w zakresie szkolenia i oceny w odniesieniu do wydawania certyfikatu operatora dronów morskich zamiast certyfikatu, o którym mowa w niniejszym artykule;
- „8. warunki, na jakich zorganizowana jest akredytacja wcześniejszych szkoleń w celu wydania certyfikatu operatora dronów morskich.

„ROZDZIAŁ II
„SANKCJE

„Artykuł R. 5272-2. – Każda osoba eksploatująca dron morski bez posiadania certyfikatu operatora dronów morskich lub bez ukończenia szkolenia prowadzonego przez producenta zgodnie z art. R. 5271-1 zostanie ukarana grzywną przewidzianą za wykroczenia piątej kategorii.”

Artykuł 9

Rozdział III tytułu III księgi III zostaje uzupełniony artykułem R. 5333-29 sformułowanym w następujący sposób:

„Artykuł R. 5333-29. – Zanurzalne statki pływające i drony morskie muszą poruszać się po powierzchni i być opatrzone zewnętrznymi oznaczeniami identyfikacyjnymi przeznaczonymi dla ich kategorii:

„1. w granicach administracyjnych portów morskich i do 500 metrów poza tymi granicami;

„2. na obszarach morskich i rzecznych, o których mowa w art. L. 5331-1, i w odległości do 500 metrów poza tymi obszarami.

„Właściwy organ administracyjny zgodnie z art. L. 5331-6 i L. 5331-10 może jednak wyraźnie zezwolić na żeglugę pod powierzchnią wody po rozpatrzeniu uzasadnionego wniosku. Jeżeli w ciągu dwóch miesięcy od otrzymania wniosku nie otrzymano odpowiedzi, decyzję uznaje się za odrzuconą.”

Artykuł 10

I. – Tytuł VI księgi VII otrzymuje brzmienie:

1. Przed rozdziałem I dodaje się przepisy w brzmieniu:

„Artykuł R. 5760-1. – Z zastrzeżeniem dostosowań przewidzianych w niniejszym tytule, w Nowej Kaledonii stosuje się przepisy niniejszej części wymienione w lewej kolumnie poniższej tabeli, jak określono w prawej kolumnie tej samej tabeli:

„

OBOWIĄZUJĄCE PRZEPISY	W WERSJI ZREDAGOWANEJ
R. 5000-1 do R. 5000-3	Wynika z dekretu nr z dnia

„Art. R. 5760-2. – W odniesieniu do zastosowania w Nowej Kaledonii art. R. 5000-1 ust. II pkt 1 słowa: „art. L. 2213-23 francuskiej ustawy o władzach regionalnych i lokalnych” zastępuje się słowami: „art. L. 131-2-1 Kodeksu gmin Nowej Kaledonii”.

2. W tabeli w art. D. 5761-2:

a) wiersz:

D. 5111-4	Wynika z dekretu nr 2021-1914 z dnia 30 grudnia 2021 r.
-----------	---

skreśla się;

b) dwa wiersze:

D. 5112-1 i D. 5112-2	Wynika z dekretu nr 2023-921 z dnia 5 października 2023 r.
D. 5112-2-2 do D. 5112-2-5	Wynika z dekretu nr 2021-1914 z dnia 30 grudnia 2021 r.

zastępuje się następującymi wierszami:

D. 5111-9 i D. 5111-12	Wynika z dekretu nr z dnia
D. 5112-1 i D. 5112-2	Wynika z dekretu nr 2023-921 z dnia 5 października 2023 r.
D. 5112-2-2 do D. 5112-2-4	Wynika z dekretu nr 2021-1914 z dnia 30 grudnia 2021 r.
D. 5112-2-5	Wynika z dekretu nr z dnia

3. W tabeli w art. R. 5761-1:

a) wiersze:

R. 5112-2-1-1, R. 5112-2-3-1 i R. 5112-2-7 do R. 5112-2-10	Wynika z dekretu nr 2023-921 z dnia 5 października 2023 r.
R. 5114-1 do R. 5114-3	Wynika z dekretu nr 2016-1893 z dnia 28 grudnia 2016 r.

zastępuje się następującymi wierszami:

R. 5112-1 A	Wynika z dekretu nr z dnia
R. 5112-2-1-1, R. 5112-2-3-1	Wynika z dekretu nr 2023-921 z dnia 5 października 2023 r.
R. 5112-2-4-1 i R. 5112-2-4-2	Wynika z dekretu nr z dnia
R. 5112-2-7 do R. 5112-2-10	Wynika z dekretu nr 2023-921 z dnia 5 października 2023 r.
R. 5114-1	Wynika z dekretu nr 2016-1893 z dnia 28 grudnia 2016 r.
R. 5114-1 A	Wynika z dekretu nr z dnia
R. 5114-2 i R. 5114-3	Wynika z dekretu nr 2016-1893 z dnia 28 grudnia 2016 r.

b) wiersz:

”

R. 5121-1 do R. 5122-2	Wynika z dekretu nr 2016-1893 z dnia 28 grudnia 2016 r.
------------------------	---

otrzymuje brzmienie:

R. 5121-1 do R. 5121-3	Wynika z dekretu nr z dnia
R. 5121-4 do R. 5122-2	Wynika z dekretu nr 2016-1893 z dnia 28 grudnia 2016 r.
R. 5123-1	Wynika z dekretu nr z dnia

”.

4. Rozdział II tytułu VI uzupełnia się o następujące artykuły:

„*Artykuł R. 5762-3.* – Sekcja 2 rozdziału I tytułu IV księgi II ma zastosowanie w Nowej Kaledonii w brzmieniu wynikającym z dekretu nr z dnia, z zastrzeżeniem uprawnień przekazanych społeczeństwu na mocy ustawy organicznej nr 99-209 z dnia 19 marca 1999 r. w odniesieniu do policji i bezpieczeństwa ruchu morskiego oraz bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu.

„*Artykuł R. 5762-4.* – Rozdziały I i II tytułu VII księgi II mają zastosowanie w Nowej Kaledonii w ich brzmieniu wynikającym z dekretu nr z dnia”

II. – W tytule VII księgi VII wprowadza się następujące zmiany:

1. Przed rozdziałem I dodaje się przepisy w brzmieniu:

„*Artykuł R. 5770-1.* – Z zastrzeżeniem dostosowań przewidzianych w niniejszym tytule, w Polinezji Francuskiej stosuje się przepisy niniejszej części wymienione w lewej kolumnie poniższej tabeli, jak określono w prawej kolumnie tej samej tabeli:

OBOWIĄZUJĄCE PRZEPISY	W WERSJI ZREDAGOWANEJ
R. 5000-1 do R. 5000-3	Wynika z dekretu nr z dnia

”.

2. W tabeli w art. D. 5771-2:

a) wiersz:

D. 5111-4	Wynika z dekretu nr 2021-1914 z dnia 30 grudnia 2021 r.
-----------	---

skreśla się;

b) dwa wiersze:

D. 5112-1 i D. 5112-2	Wynika z dekretu nr 2023-921 z dnia 5 października 2023 r.
D. 5112-2-2, D. 5112-2-4 i	Wynika z dekretu nr 2021-1914 z dnia 30 grudnia 2021 r.

D. 5112-2-5	
-------------	--

zastępuje się następującymi wierszami:

D. 5111-9 i D. 5111-12	Wynika z dekretu nr z dnia
D. 5112-1 i D. 5112-2	Wynika z dekretu nr 2023-921 z dnia 5 października 2023 r.
D. 5112-2-2 i R. 5112-2-4	Wynika z dekretu nr 2021-1914 z dnia 30 grudnia 2021 r.
D. 5112-2-5	Wynika z dekretu nr z dnia

”.

3. W tabeli w art. R. 5771-1 po wierszu:

OBOWIĄZUJĄCE PRZEPISY	W WERSJI ZREDAGOWANEJ
-----------------------	-----------------------

dodaje się następujące wiersze:

R. 5112-1 A	Wynika z dekretu nr z dnia
R. 5112-2-4-1 i R. 5112-2-4-2	Wynika z dekretu nr z dnia

”.

4. Rozdział II tytułu VII uzupełnia się o następujące artykuły:

„*Artykuł R. 5772-3.* – Sekcja 2 rozdziału I tytułu IV księgi II ma zastosowanie do Polinezji Francuskiej, w brzmieniu wynikającym z dekretu nr z dnia, z zastrzeżeniem uprawnień przekazanych społeczeństwu ustawą organiczną nr 2004-192 z dnia 27 lutego 2004 r. na wodach śródlądowych oraz w sprawie bezpieczeństwa statków nieprzeznaczonych do przewozu pasażerów o długości poniżej 24 metrów lub podlegających jurysdykcji Polinezji Francuskiej w dniu wejścia w życie ustawy organicznej nr 2019-706 z dnia 5 lipca 2019 r. zmieniającej autonomiczny status Polinezji Francuskiej.

„*Artykuł R. 5772-4.* – Rozdziały I i III tytułu VII księgi II mają zastosowanie w Polinezji Francuskiej, w brzmieniu wynikającym z dekretu nr z dnia ”

III. – W tytule VIII księgi VII wprowadza się następujące zmiany:

1. Przed rozdziałem I dodaje się przepisy w brzmieniu:

„*Artykuł R. 5780-1.* – Z zastrzeżeniem dostosowań przewidzianych w niniejszym tytule, przepisy niniejszej części wymienione w lewej kolumnie poniższej tabeli, jak określono w prawej kolumnie tej samej tabeli, mają zastosowanie do Wysp Wallis i Futuna:

OBOWIĄZUJĄCE PRZEPISY	W WERSJI ZREDAGOWANEJ
R. 5000-1 do R. 5000-3	Wynika z dekretu nr z dnia

„Art. R. 5780-2. – W odniesieniu do zastosowania art. R. 5000-1 ust. II pkt 1 na Wyspach Wallis i Futuna słowa: „i wchodzące w zakres art. L. 2213-23 francuskiej ustawy o władzach regionalnych i lokalnych” zastępuje się słowami: „używane w 300-metrowym pasie przybrzeżnym”. ”

2. W tabeli w art. D. 5781-2:

a) wiersz:

„ D. 5111-4	Wynika z dekretu nr 2021-1914 z dnia 30 grudnia 2021 r.
----------------	---

skreśla się;

b) dwa wiersze:

„ D. 5112-1 i D. 5112-2	Wynika z dekretu nr 2023-921 z dnia 5 października 2023 r.
D. 5112-2-2, D. 5112-2-4 i D. 5112-2-5	Wynika z dekretu nr 2021-1914 z dnia 30 grudnia 2021 r.

zastępuje się następującymi wierszami:

„ D. 5111-9 i D. 5111-12	Wynika z dekretu nr z dnia
D. 5112-1 i D. 5112-2	Wynika z dekretu nr 2023-921 z dnia 5 października 2023 r.
D. 5112-2-2 i R. 5112-2-4	Wynika z dekretu nr 2021-1914 z dnia 30 grudnia 2021 r.
D. 5112-2-5	Wynika z dekretu nr z dnia

”.

3. W tabeli w art. R. 5781-1:

a) wiersze:

„ R. 5112-2-1-1, R. 5112-2-3-1 i R. 5112-2-7 do R. 5112-2-10	Wynika z dekretu nr 2023-921 z dnia 5 października 2023 r.
R. 5114-1 do R. 5114-3	Wynika z dekretu nr 2016-1893 z dnia 28 grudnia 2016 r.

zastępuje się następującymi wierszami:

„ R. 5112-1 A	Wynika z dekretu nr z dnia
R. 5112-2-1-1, R. 5112-2-3-1	Wynika z dekretu nr 2023-921 z dnia 5 października 2023 r.
R. 5112-2-4-1 i R. 5112-2-4-2	Wynika z dekretu nr z dnia
oraz R. 5112-2-7 do R. 5112-2-10	Wynika z dekretu nr 2023-921 z dnia

	5 października 2023 r.
R. 5114-1	Wynika z dekretu nr 2016-1893 z dnia 28 grudnia 2016 r.
R. 5114-1A	Wynika z dekretu nr z dnia
R. 5114-2 i R. 5114-3	Wynika z dekretu nr 2016-1893 z dnia 28 grudnia 2016 r.

”.

b) wiersz:

R. 5121-1 do R. 5122-18	Wynika z dekretu nr 2016-1893 z dnia 28 grudnia 2016 r.
-------------------------	---

zastępuje się następującymi wierszami:

R. 5121-1 do R. 5121-3	Wynika z dekretu nr z dnia
R. 5121-4 do R. 5122-18	Wynika z dekretu nr 2016-1893 z dnia 28 grudnia 2016 r.

”.

c) wiersz:

R. 5122-20 do R. 5123-21	Wynika z dekretu nr 2016-1893 z dnia 28 grudnia 2016 r.
--------------------------	---

zastępuje się następującymi wierszami:

R. 5122-20 do R. 5122-24	Wynika z dekretu nr 2016-1893 z dnia 28 grudnia 2016 r.
R. 5123-1	Wynika z dekretu nr z dnia
R. 5123-2 do R. 5123-21	Wynika z dekretu nr 2016-1893 z dnia 28 grudnia 2016 r.

”.

4. Rozdział II tytułu VIII uzupełnia się o następujące artykuły:

„Artykuł R. 5782-3. – Sekcja 2 rozdziału I tytułu IV księgi II ma zastosowanie do Wysp Wallis i Futuna w brzmieniu wynikającym z dekretu nr z dnia

„Artykuł R. 5782-4. – Rozdziały I i III tytułu VII księgi II mają zastosowanie do Wysp Wallis i Futuna w brzmieniu wynikającym z dekretu nr z dnia”.

IV. – W tytule IX księgi VII wprowadza się następujące zmiany:

1. Przed rozdziałem I dodaje się przepisy w brzmieniu:

„Artykuł R. 5790-1. – Z zastrzeżeniem dostosowań przewidzianych w niniejszym tytule, przepisy niniejszej części wymienione w lewej kolumnie poniższej tabeli, jak określono w prawej kolumnie tej samej tabeli, mają zastosowanie do Francuskich Terytoriów Południowych i Antarktycznych:

OBOWIĄZUJĄCE PRZEPISY	W WERSJI ZREDAGOWANEJ
R. 5000-1 do R. 5000-3	Wynika z dekretu nr z dnia

„Artykuł R. 5790-2. – Do celów stosowania art. R. 5000-1 ust. II pkt 1 we Francuskich Terytoriach Południowych i Antarktycznych słowa: „i wchodzące w zakres art. L. 2213-23 francuskiej ustawy o władzach regionalnych i lokalnych” zastępuje się słowami: „używane w 300-metrowym pasie przybrzeżnym”. ”

2. W tabeli w art. D. 5791-2:

a) wiersz:

D. 5111-4	Wynika z dekretu nr 2021-1914 z dnia 30 grudnia 2021 r.
-----------	---

skreśla się;

b) dwa wiersze:

D. 5112-1 i D. 5112-2	Wynika z dekretu nr 2023-921 z dnia 5 października 2023 r.
D. 5112-2-2, D. 5112-2-4 i D. 5112-2-5	Wynika z dekretu nr 2021-1914 z dnia 30 grudnia 2021 r.

zastępuje się następującymi wierszami:

D. 5111-9 i D. 5111-12	Wynika z dekretu nr z dnia
D. 5112-1 i D. 5112-2	Wynika z dekretu nr 2023-921 z dnia 5 października 2023 r.
D. 5112-2-2 i R. 5112-2-4	Wynika z dekretu nr 2021-1914 z dnia 30 grudnia 2021 r.
D. 5112-2-5	Wynika z dekretu nr z dnia

”.

3. W tabeli w art. R. 5791-1:

a) wiersze:

R. 5112-2-1-1, R. 5112-2-3-1 i R. 5112-2-7 do R. 5112-2-10	Wynika z dekretu nr 2023-921 z dnia 5 października 2023 r.
R. 5114-1 do R. 5114-3	Wynika z dekretu nr 2016-1893 z dnia 28 grudnia 2016 r.

zastępuje się następującymi wierszami:

”

R. 5112-1 A	Wynika z dekretu nr z dnia
R. 5112-2-1-1, R. 5112-2-3-1	Wynika z dekretu nr 2023-921 z dnia 5 października 2023 r.
R. 5112-2-4-1 i R. 5112-2-4-2	Wynika z dekretu nr z dnia
oraz R. 5112-2-7 do R. 5112-2-10	Wynika z dekretu nr 2023-921 z dnia 5 października 2023 r.
R. 5114-1	Wynika z dekretu nr 2016-1893 z dnia 28 grudnia 2016 r.
R. 5114-1A	Wynika z dekretu nr z dnia
R. 5114-2 i R. 5114-3	Wynika z dekretu nr 2016-1893 z dnia 28 grudnia 2016 r.

”.

b) wiersz:

”

R. 5121-1 do R. 5122-18	Wynika z dekretu nr 2016-1893 z dnia 28 grudnia 2016 r.
-------------------------	---

zastępuje się następującymi wierszami:

”

R. 5121-1 do R. 5121-3	Wynika z dekretu nr z dnia
R. 5121-4 do R. 5122-18	Wynika z dekretu nr 2016-1893 z dnia 28 grudnia 2016 r.

”.

c) wiersz:

”

R. 5122-20 do R. 5123-21	Wynika z dekretu nr 2016-1893 z dnia 28 grudnia 2016 r.
--------------------------	---

zastępuje się następującymi wierszami:

”

R. 5122-20 do R. 5122-24	Wynika z dekretu nr 2016-1893 z dnia 28 grudnia 2016 r.
R. 5123-1	Wynika z dekretu nr z dnia
R. 5123-2 do R. 5123-21	Wynika z dekretu nr 2016-1893 z dnia 28 grudnia 2016 r.

”.

4. Rozdział II tytułu VIII uzupełnia się o następujące artykuły:

„Artykuł R. 5792-3. – Sekcja 2 rozdziału I tytułu IV księgi II ma zastosowanie do Francuskich Terytoriów Południowych i Antarktycznych w brzmieniu wynikającym z dekretu nr z dnia

„Artykuł R. 5792-4. – Rozdziały I i II tytułu VII Księgi II mają zastosowanie do Francuskich Terytoriów Południowych i Antarktycznych, w brzmieniu wynikającym z dekretu nr z dnia”

ROZDZIAŁ II
PRZEPISY ZMIENIAJĄCE KODEKS HANDLOWY

Artykuł 11

I. – W kodeksie handlowym wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. R. 521-2 wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 6 po odniesieniu: „artykuł R. 5611-1 kodeksu transportu” dodaje się słowa: „oraz dotyczące dronów morskich zarejestrowanych w rejestrze, o którym mowa w art. L. 5112-1-9 tego samego kodeksu”;

b) w pkt 7 po odniesieniu: „artykuł R. 5611-1 kodeksu transportu” dodaje się słowa: „oraz dotyczące dronów morskich zarejestrowanych w rejestrze, o którym mowa w art. L. 5112-1-9 tego samego kodeksu”.

2. W art. R. 521-34 wprowadza się następujące zmiany:

a) w pierwszym zdaniu, po pierwszym wystąpieniu słowa: „statki” dodaje się słowa: „lub drony morskie”, a zdanie to uzupełnia się słowami: „oraz dotyczące dronów morskich zarejestrowanych w rejestrze, o którym mowa w art. L. 5112-1-9 tego samego kodeksu”;

b) w drugim zdaniu, po słowie: „statek” dodaje się słowa: „lub dron morski”.

3. W tabeli w pkt aa art. R. 950-1 ust. 5 kodeksu handlowego wprowadza się następujące zmiany:

a) wiersz:

”	
R. 521-2	Dekret nr 2023-369 z dnia 11 maja 2023 r.

zastępuje się wierszem:

”	
R. 521-2	Dekret nr z dnia

”.

b) wiersz:

”	
R. 521-33 i R. 521-34	Dekret nr 2021-1887 z dnia 29 grudnia 2021 r.

zastępuje się wierszami:

R. 521-33	Dekret nr 2021-1887 z dnia 29 grudnia 2021 r.
R. 521-34	Dekret nr z dnia

II. — W art. R. 5761-5-2 ust. I, II i III akapit pierwszy kodeksu transportu, po sformułowaniu: „hipoteki na statkach” dodaje się słowa: „oraz dotyczące dronów morskich, o których mowa w art. L. 5112-1-9”.

ROZDZIAŁ III

PRZEPISY ZMIENIAJĄCE DEKRET NR 2006-142 Z DNIA 10 LUTEGO 2006 R. W SPRAWIE UTWORZENIA POJEDYNCZEGO PUNKTU KONTAKTOWEGO PRZEWIDZIANEGO W USTAWIE NR 2005-412 Z DNIA 3 MAJA 2005 R. W SPRAWIE UTWORZENIA FRANCUSKIEGO REJESTRU MIĘDZYNARODOWEGO

Artykuł 12

W dekrete nr 2006-142 z dnia 10 lutego 2006 r. wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) do akapitu pierwszego dodaje się zdanie o następującym brzmieniu:

„Ten pojedynczy punkt kontaktowy jest również odpowiedzialny za zbieranie wszystkich wniosków o rejestrację i przypisanie Francji dronów w rejestrze dronów morskich pod banderą francuską i zarządzanie tymi wnioskami.”;

b) w akapicie drugim, po słowach: „statków” dodaje się słowa: „i dronów morskich”.

c) w akapicie trzecim, po słowach: „francuski rejestr międzynarodowy” dodaje się słowa: „oraz drony z rejestru dronów morskich pod banderą francuską”;

d) akapit szósty otrzymuje brzmienie:

„W pojedynczym punkcie kontaktowym prowadzony jest rejestr hipotek na statkach zarejestrowanych we francuskim rejestrze międzynarodowym oraz dronach w rejestrze dronów morskich pod banderą francuską. Komisja publikuje takie hipoteki, jak również zajęcia na tych statkach i dronach morskich, zgodnie z art. R. 5114-14-2 kodeksu transportu”.

2. W art. 3 akapit pierwszy zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Pojedynczy punkt kontaktowy promuje francuski rejestr międzynarodowy i rejestr dronów morskich pod banderą francuską oraz informuje użytkowników”.

TYTUŁ II

PRZEPISY DOTYCZĄCE STATKÓW I STATKÓW AUTONOMICZNYCH

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY ZMIENIAJĄCE DEKRET NR 84-810 Z DNIA 30 SIERPNIA 1984 R. W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA ŻYCIA LUDZKIEGO NA MORZU, ZAPOBIEGANIA ZANIECZYSZCZENIOM ORAZ BEZPIECZEŃSTWA I CERTYFIKACJI SPOŁECZNEJ STATKÓW

Artykuł 13

Dekret nr 84-810 z dnia 30 sierpnia 1984 r., o którym mowa powyżej, zostaje zmieniony zgodnie z przepisami art. 14–35 niniejszego dekretu.

Artykuł 14

Art. 1 uzupełnia się o trzy akapity o następującym brzmieniu:

„48 „Statek autonomiczny” oznacza każdy statek eksploatowany zdalnie lub przez własne systemy operacyjne, bez względu na to, czy na pokładzie znajdują się marynarze, jak określono w art. L. 5000-2-1 kodeksu transportu.

49 „Zdalne centrum operacyjne” oznacza miejsce, w którym wykonuje się całość lub część dowodzenia i kontroli nad statkiem autonomicznym. Centrum operacyjne znajduje się w innym miejscu niż statek autonomiczny i może być mobilne.

50 „Statek w tranzycie” oznacza każdy statek, który jest zobowiązany do odbycia osobnego rejsu, nie w ramach operacji handlowej, na warunkach nieprzewidzianych w jego pozwoleniu nawigacyjnym.”

Artykuł 15

W art. 2 między odniesieniem do: „L. 5241-3” oraz do: „L. 5241-4” dodaje się odniesienie do: „L. 5241-3-1”.

Artykuł 16

W art. 3-1 ust. I pkt 1 akapit ostatni otrzymuje brzmienie:

„- deklarację zgodności poświadczającą notyfikację zużycia oleju opałowego i ocenę intensywności emisji dwutlenku węgla;

- świadectwo efektywności energetycznej.”

Artykuł 17

Art. 3-2 ust. II otrzymuje następujące brzmienie:

„II. — W przypadku innych kategorii statków świadectwo zwolnienia jest wydawane:

„1. przez ministra właściwego do spraw morza w odniesieniu do statków wchodzących w zakres kompetencji Centralnej Komisji Bezpieczeństwa;

„2. przez międzyregionalnego dyrektora morskiego w odniesieniu do statków wchodzących w zakres kompetencji Regionalnej Komisji Bezpieczeństwa.

„Odnawia je kierownik ośrodka bezpieczeństwa statków lub jego przedstawiciel.”

Artykuł 18

Art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8. – I. — Aby umożliwić statkowi zakończenie fazy operacyjnej przez zawinięcie do portu, w którym można zorganizować przegląd:

„1. Krajowe świadectwo wolnej burty może zostać przedłużone na okres maksymalnie trzech miesięcy przez upoważnioną instytucję klasyfikacyjną, która je wydała lub poprzednio przedłużyła. Okres ważności odnowionego świadectwa rozpoczyna się od daty początkowego wygaśnięcia poprzedniego świadectwa.

„2. Międzynarodowe licencje i certyfikaty w zakresie ochrony, bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom mogą zostać przedłużone, na warunkach określonych w konwencjach międzynarodowych, przez kierownika ośrodka bezpieczeństwa statków, każdy właściwy organ zagraniczny działający na wniosek rządu francuskiego lub upoważnioną instytucję klasyfikacyjną, która wydała certyfikat.

„3. Zezwolenie na żeglugę może zostać przedłużone na maksymalnie trzy miesiące przez kierownika odpowiedniego ośrodka bezpieczeństwa. Zostaje ono przedłużone na warunkach określonych rozporządzeniem ministra właściwego do spraw morza i nie może zostać przedłużone poza granice ważności licencji międzynarodowych lub świadectwa wolnej burty, które w razie potrzeby zostają przedłużone zgodnie z ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.

„II. — Zezwolenie na żeglugę statku wykonującego żeglugę międzynarodową, który nie jest zobowiązany do posiadania żadnej innej licencji w zakresie bezpieczeństwa lub zapobiegania zanieczyszczeniom podlegającej dacie ważności, z wyjątkiem świadectwa wolnej burty, może zostać przedłużone przez kierownika ośrodka bezpieczeństwa statków o maksymalnie trzy miesiące na warunkach określonych w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw morza.

Zezwolenie na żeglugę statku wykonującego żeglugę krajową, który nie jest zobowiązany do posiadania żadnej innej licencji w zakresie bezpieczeństwa lub zapobiegania zanieczyszczeniom podlegającej dacie ważności, z wyjątkiem świadectwa wolnej burty, może zostać dwukrotnie przedłużone przez kierownika ośrodka bezpieczeństwa statków. Każde przedłużenie jest przyznawane na okres nieprzekraczający sześciu miesięcy na warunkach określonych w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw morza. Drugie przedłużenie jest udzielane przez kierownika ośrodka bezpieczeństwa statków za zgodą międzyregionalnego dyrektora morskiego.

„III. — Świadcstwo potwierdzające, że statek jest gotowy do recyklingu, może zostać przedłużone przez upoważnioną instytucję klasyfikacyjną na jeden rejs do zakładu recyklingu statków i na warunkach określonych rozporządzeniem ministra właściwego do spraw morza.”

Artykuł 19

Po art. 8-1 ust. I pkt 11 dodaje się pkt 12 w brzmieniu:

„12. Statek autonomiczny posiadający upoważnienie, o którym mowa w art. 12, stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa i ochrony osób i mienia lub dla ochrony środowiska.”

Artykuł 20

W art. 9-1 słowa: „publikuje się na warunkach określonych w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw morza” otrzymują brzmienie: „zgłasza się armatorowi lub operatorowi statku”.

Artykuł 21

Lit. b) art. 10 ust. I uzupełnia się słowami: „lub w tranzycie”.

Artykuł 22

Po art. 11 dodaje się rozdział Ia w brzmieniu:

„ROZDZIAŁ IA

„PRZEPISY SZCZEGÓLNE MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO STATKÓW AUTONOMICZNYCH

„Artykuł 12. – I. — Zezwolenie przewidziane w art. L. 5241-3-1 kodeksu transportu umożliwia statkowi autonomicznemu, któremu nie można wydać zezwolenia na żeglugę, wykonanie żeglugi w jednym lub kilku z następujących przypadków:

- „1. badania techniczne i rozwój;
- „2. ocena działania w sytuacji do celów, do których statek jest przeznaczony;
- „3. demonstracje publiczne, w szczególności podczas wydarzeń specjalnych;
- „4. eksploatacja eksperymentalna.

„Skład dokumentacji wniosku o zezwolenie oraz procedurę jej składania określa się rozporządzeniem ministra właściwego do spraw morza.

„II. — Zezwolenie jest wydawane i, w stosownych przypadkach, odnawiane przez kierownika właściwego ośrodka bezpieczeństwa statków, po uzyskaniu opinii Centralnej Komisji Bezpieczeństwa i właściwego organu inspekcyjnego.

„Zezwolenie może podlegać wymogom w celu zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony żeglugi, ochrony środowiska naturalnego oraz zapobiegania zanieczyszczeniom i zagrożeniom

zawodowym. Może ono również, z tych samych powodów, zostać wydane na okres krótszy niż wskazany przez wnioskodawcę.

„Artykuł 12-1. – I. — Przed wydaniem lub odnowieniem zezwolenia, o którym mowa w art. 12:

„1. Plany i dokumenty statku autonomicznego są badane, na warunkach określonych rozporządzeniem ministra właściwego do spraw morza, przez Centralną Komisję Bezpieczeństwa w celu ich zatwierdzenia przez ministra właściwego do spraw morza, w stosownych przypadkach wraz z wymogami zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony żeglugi, ochrony środowiska naturalnego oraz zapobiegania zanieczyszczeniom i zagrożeniom zawodowym.

„2. Statek autonomiczny podlega, w stosownych przypadkach, specjalnym przeglądom, o których mowa w art. 32 ust. I pkt 1 lit. d).

„3. Statek autonomiczny podlega przeglądowi eksperymentalnemu.

„II. — W celu odnowienia powyższych zezwoleń wydanych na okres krótszy niż dwa lata oraz na podstawie decyzji kierownika ośrodka bezpieczeństwa statków przegląd eksperymentalny może zostać zastąpiony przeglądem specjalnym. Warunki odnowienia zezwolenia określa się rozporządzeniem ministra właściwego do spraw morza.

„III. — Zezwolenie może zostać zawieszone lub cofnięte w dowolnym momencie na warunkach określonych w art. 8-1 i art. 9.”

Artykuł 23

W art. 14 ust. I pkt 1 dodaje się ppkt 1.5 w brzmieniu:

„1,5. każdego statku autonomicznego;”.

Artykuł 24

W art. 25-3 dodaje się ust. IV w brzmieniu:

„IV. – Osoby, o których mowa w ust. I, muszą mieć swobodny dostęp do zdalnych centrów operacyjnych i miejsc konserwacji statków autonomicznych w celu przeprowadzenia przeglądów przewidzianych w niniejszym rozdziale.”

Artykuł 25

Po art. 26 dodaje się art. 26-1 w brzmieniu:

„Artykuł 26-1. – Przegląd eksperymentalny.

I. — Celem przeglądu eksperymentalnego przed wydaniem zezwolenia, o którym mowa w art. 12, jest:

„1. sprawdzenie, czy wymogi określone przez ministra właściwego do spraw morza, zgodnie z opinią Centralnej Komisji Bezpieczeństwa, zostały wdrożone;

„2. ustalenie, za pomocą sprawozdania z inspekcji, statusu statku autonomicznego i zdalnego centrum operacyjnego;

„3. zapewnienie przeprowadzenia wymaganych badań i testów wymaganych przez Centralną Komisję Bezpieczeństwa;

„4. zapewnienie, aby statek autonomiczny spełniał wymagane warunki utrzymania i eksploatacji, mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa i ochrony żeglugi, zapobieganie zanieczyszczeniom i zapobieganie zagrożeniom zawodowym w wymaganych warunkach eksploatacji.

„II. — Członkowie organu wykonującego przegląd eksperymentalny są powoływani przez przewodniczącego Centralnej Komisji Bezpieczeństwa na warunkach określonych przez ministra właściwego do spraw morza.

„Wśród nich musi być co najmniej:

„1. kierownik ośrodka bezpieczeństwa statków lub jego przedstawiciel, przewodniczący;

„2. jeden lub więcej inspektorów bezpieczeństwa statków i eliminowania zagrożeń zawodowych;

„3. sprawozdawca sprawy w Centralnej Komisji Bezpieczeństwa;

„4. w stosownych przypadkach jeden/jedna lub więcej wyspecjalizowanych urzędników publicznych, ekspertów i osób wybranych na podstawie ich kompetencji.

„III. — Członkowie organu inspekcyjnego mają swobodny dostęp na pokład statku, do zdalnego centrum operacyjnego oraz do miejsc konserwacji statku autonomicznego.

„IV. — Właściciel, operator i producent statku autonomicznego lub ich przedstawiciel oraz, w stosownych przypadkach, przedstawiciel(e) załogi mogą uczestniczyć w przeglądach i przedstawiać swoje uwagi.

„V. — Organ wydaje opinię większością głosów. W przypadku równej liczby głosów przewodniczący ma decydujący głos.”

Artykuł 26

W art. 28-1 wprowadza się następujące zmiany:

1. W ust. II dodaje się akapit w brzmieniu:

„Świadectwo może jednak zostać przedłużone na okres nieprzekraczający pięciu miesięcy na warunkach określonych rozporządzeniem ministra właściwego do spraw morza.”.

2. W ust. VIII wprowadza się następujące zmiany:

a) po słowach: „wzoru świadectwa pracy na morzu” dodaje się słowa: „tymczasowego wzoru świadectwa pracy na morzu”;

b) po słowach: „świadectwa socjalnego dla rybołówstwa” dodaje się słowa: „oraz tymczasowego świadectwa socjalnego dla rybołówstwa”.

Artykuł 27

W art. 32 wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. 32 ust. I pkt 1 lit. f), po słowach: „W odniesieniu do wydania” dodaje się słowo: „konserwacja”.

2. Lit. j) otrzymuje brzmienie:

„j) wydawanie tymczasowych licencji na mocy art. 10 i art. 25-2”.

Artykuł 28

W art. 35 ust. I pkt 2 po słowie: „art.” dodaje się odniesienie: „12”, a po drugim wystąpieniu słowa: „statki” dodaje się słowa: „autonomiczne i statki”.

Artykuł 29

W art. 37 wprowadza się następujące zmiany:

1. W pkt 6 słowo: „Uprzedni” zastępuje się słowami: „Przeprowadzanie uprzednich przeglądów”.

2. Po pkt 8 dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

„9. Wydawanie zezwolenia, o którym mowa w art. 12, oraz przeprowadzanie przeglądów eksperymentalnych.”

Artykuł 30

Art. R. 41-13 ust. II otrzymuje brzmienie:

„II. — Na podstawie oświadczenia godzinowego sporządzonego przez inspektora roszczenia państwa o koszty kontroli odnoszące się do środków trwałych są pokrywane z wezwania do zapłaty. Unieruchomienie nie zostanie zniesione, dopóki takie koszty kontroli nie zostaną pokryte w całości.

„W przypadku nieuiszczenia kosztów kontroli związanych z decyzją o zatrzymaniu przed wypłynięciem statku lub w terminach określonych w wezwaniu do zapłaty sporządza się dokument odbioru wydawany przez międzyregionalnego dyrektora morskiego na przedstawiciela armatora na terytorium krajowym określonego w art. L. 5411-1 kodeksu transportu. Armator wyznacza agenta morskiego, odbiorcę statku lub innego przedstawiciela

prawnego, który będzie go reprezentował. W przeciwnym razie świadectwo wydaje się bezpośrednio na armatora wskazanego w art. L. 5411-1.

„Dokument odbioru jest pobierany przez właściwego księgowego publicznego zgodnie z zasadami i procedurami mającymi zastosowanie do długów innych niż podatki i majątek, zgodnie z przepisami dekretu nr 2012-1246 z dnia 7 listopada 2012 r. w sprawie zarządzania budżetem publicznym i rachunkowością.

„Minister właściwy do spraw morza określa w drodze rozporządzenia obowiązujące stawki godzinowe oraz procedury podziału godzinowego, o którym mowa powyżej.”

Artykuł 31

W art. 42-3-3 wprowadza się następujące zmiany:

W akapicie drugim ust. III, po zdaniu pierwszym, dodaje się zdanie o następującym brzmieniu:

„Przyznaje takie same prawa jak zezwolenie, o którym mowa w art. R. 5332-39 kodeksu transportu.”

Artykuł 32

W art. 56-3 ust. III po słowach: „w celu przypomnienia mu” dodaje się słowa: „zamówić rozpowszechnianie lub wyświetlanie ostrzeżenia”.

Artykuł 33

Art. 57 ust. I pkt 1 uzupełnia się słowami: „lub zezwolenia, o którym mowa w art. 12”.

Artykuł 34

W art. 61 wprowadza się następujące zmiany:

1. W akapicie pierwszym ust. VI, VII, VIII i IX słowa: „dekretu nr 2020-1808 z dnia 30 grudnia 2020 r.” zastępuje się słowami: „dekretu nr z dnia”.

2. W ust. VI pkt 16 i w ust. VII pkt 17 słowa: „art. 2” skreśla się, a słowa: „i ust. I pkt 11 trzynastego” zastępuje się słowami: „, ust. I pkt 11 i 12, czternastego”.

3. Dodaje się nowy pkt 7a w ust. VI, VII i VIII, w brzmieniu:

„7a – Do celów art. 2 skreśla się odniesienie do art. L. 5514-3 kodeksu transportu”.

4. W ust. VIII dodaje się pkt 18 w brzmieniu:

„18) Skreśla się odniesienia do świadectwa socjalnego dla rybołówstwa”.

5. W ust. IX pkt 8, po słowach: „nie mają zastosowania” dodaje się słowa: „z wyjątkiem przypadków, gdy odnoszą się do przepisów dotyczących świadectwa socjalnego dla rybołówstwa”.

ROZDZIAŁ II
**PRZEPISY ZMIENIAJĄCE DEKRET NR 2015-723 Z DNIA 24 CZERWCA 2015 R. W SPRAWIE
MORSKICH ŚWIADECTW SZKOLENIA ZAWODOWEGO ORAZ WARUNKÓW WYKONYWANIA
FUNKCJI NA STATKACH HANDLOWYCH, REKREACYJNYCH, RYBACKICH I OBSŁUGI
MARIKULTURY**

Artykuł 35

W wyżej wymienionym dekrete z dnia 24 czerwca 2015 r. wprowadza się następujące zmiany:

1. Art. 2 akapit drugi uzupełnia się słowami: „, w tym zdalnych operatorów statku autonomicznego w rozumieniu art. R. 5511-2 ust. 4 kodeksu transportu.”.

2. Art. 3 uzupełnia się ust. III w brzmieniu:

„III. — Jako zdalny operator statku autonomicznego może pracować wyłącznie osoba, która posiada kwalifikacje i świadectwa wymagane niniejszym dekretem”.

3. W art. 5, po sformułowaniu: „wymienione w ust. I” dodaje się słowa „i III”.

4. Art. 7 uzupełnia się słowami: „lub do pełnienia funkcji zdalnego operatora statku autonomicznego”.

5. W art. 30-7 po słowach: „na pokładzie statku” dodaje się słowa: „lub pełnienie funkcji zdalnego operatora statku autonomicznego”.

6. W art. 36, 37, 38 i 39 słowa: „w wyniku dekretu nr 2022-1727 z dnia 28 grudnia 2022 r.” zastępuje się słowami: „w wyniku dekretu nr z dnia”.

ROZDZIAŁ III
PRZEPISY ZMIENIAJĄCE KODEKS TRANSPORTU

Artykuł 36

W części piątej kodeksu transportu (część regulacyjna) wprowadza się zmiany zgodnie z następującymi przepisami:

1. Artykuł R. 5232-1 ust. I pkt 3 uzupełnia się o następujące przepisy: „lub, w stosownych przypadkach, zezwolenie, o którym mowa w art. L. 5241-3-1”.

2. W art. 5511-2 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Do celów eksploatacji statku autonomicznego – każdą osobę wykonującą zdalnie czynność bezpośrednio związaną z eksploatacją statku, w szczególności w zakresie zadań

związanych z żeglugą, obsługą, przechowywaniem ładunku, kontrolą działania statku oraz pomocą osobom znajdującym się na pokładzie, konserwacją i naprawą.”

Artykuł 37

W księdze VII części piątej kodeksu transportu (część regulacyjna) wprowadza się następujące zmiany:

1. W tabelach w art. R. 5782-1 i R. 5792-1 wiersz:

”	
R. 5232-1	Wynika z dekretu nr 2023-921 z dnia 5 października 2023 r.

otrzymuje brzmienie:

R. 5232-1	Wynika z dekretu nr z dnia
-----------	--

”.

2. W tabelach w art. R. 5765-1, R. 5775-1, R. 5785-1 i R. 5795-1 wiersz:

”	
R. 5511-1 do R. 5511-7	Wynika z dekretu nr 2015-454 z dnia 21 kwietnia 2015 r.

zastępuje się następującymi wierszami:

”	
R. 5511-1	Wynika z dekretu nr 2015-454 z dnia 21 kwietnia 2015 r.
R. 5511-2	Wynika z dekretu nr z dnia
R. 5511-3 do R. 5511-7	Wynika z dekretu nr 2015-454 z dnia 21 kwietnia 2015 r.

”.

TYTUŁ III POSTANOWIENIA RÓŻNE

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY ZMIENIAJĄCE DEKRET NR 97-1198 Z DNIA 19 GRUDNIA 1997 R. WPROWADZAJĄCY W ŻYCIE ART. 2 AKAPIT PIERWSZY DEKRETU NR 97-34 Z DNIA 15 STYCZNIA 1997 R. W SPRAWIE PRZEKAZANIA INDYWIDUALNYCH DECYZJI ADMINISTRACYJNYCH MINISTROM ODPOWIEDZIALNYM ZA TRANSFORMACJĘ EKOLOGICZNĄ I SOLIDARNOŚCIOWĄ, SPÓJNOŚĆ TERYTORIALNĄ ORAZ STOSUNKI Z WŁADZAMI LOKALNYMI I REGIONALNYMI

Artykuł 38

Wykaz indywidualnych decyzji administracyjnych podjętych przez ministra odpowiedzialnego za transformację ekologiczną i solidarnościową zamieszczony pod nagłówkiem „Infrastruktura, transport, morze” w załączniku I do dekretu nr 97-1198 z dnia 19 grudnia 1997 r. wprowadzającego w życie art. 2 akapit pierwszy dekretu nr 97-34 z dnia 15 stycznia 1997 r. w sprawie przekazania indywidualnych decyzji administracyjnych ministrom odpowiedzialnym za transformację ekologiczną i solidarnościową, spójność terytorialną oraz stosunki z władzami lokalnymi i regionalnymi zmienia się, jak następuje:

1. W wierszu 41 po słowach: „statki we francuskim rejestrze międzynarodowym” dodaje się słowa: „i drony morskie”, a po słowach: „tych statków” dodaje się słowa: „i dronów”.

2. W wierszu 61 po słowach: „francuski rejestr międzynarodowy” dodaje się słowa: „i drony morskie zarejestrowane w rejestrze dronów morskich pod banderą francuską”.

3. W wierszu 65 po słowach: „francuski rejestr międzynarodowy” dodaje się słowa: „i drony morskie zarejestrowane w rejestrze dronów morskich pod banderą francuską”.

ROZDZIAŁ II PRZEPISY PRZEJŚCIOWE I KOŃCOWE

Artykuł 39

Artykuł R. 5271-1 kodeksu transportu wchodzi w życie 18 miesięcy po opublikowaniu niniejszego dekretu.

Przed tą datą rozporządzenie ministra właściwego do spraw morza określa tymczasowo warunki szkolenia oraz wykaz kwalifikacji w zakresie żeglugi morskiej wymaganych do obsługi dronów morskich.

Artykuł 40

Postanowienia art. 40 niniejszego dekretu stosuje się w Nowej Kaledonii, w Polinezji Francuskiej, na Wyspach Wallis i Futuna oraz na Francuskich Terytoriach Południowych i Antarktycznych.

Artykuł 41

Minister Spraw Wewnętrznych i Terytoriów Zamorskich, Opiekun Pieczęci, Minister Sprawiedliwości, Minister Transformacji Ekologicznej i Spójności Terytorialnej, Minister przy Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Terytoriów Zamorskich odpowiedzialny za sprawy zamorskie, Minister przy Ministerstwie Transformacji Ekologicznej i Spójności Terytorialnej odpowiedzialny za transport oraz Sekretarz Stanu przy Premierze odpowiedzialny za sprawy morskie są odpowiedzialni za stosowanie niniejszego dekretu, który zostanie opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Republiki Francuskiej*.

Projekt dekretu został omówiony i przyjęty przez Wydział Robót Publicznych na posiedzeniu w dniu 9 stycznia 2024 r.