

III

(Akty przygotowawcze)

RADA

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) nr 20/2008

przyjęte przez Radę w dniu 6 czerwca 2008 r.

w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/.../WE z dnia ... w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/C 198 E/01)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do żeglugi morskiej ⁽⁴⁾ była kilkakrotnie zasadniczo zmieniana. Z uwagi na to, że mają zostać wprowadzone dalsze zmiany, dyrektywę należy przekształcić w celu większej przejrzystości.
- (2) Wspólnota wyraża głęboką troskę z powodu katastrof morskich oraz zanieczyszczenia mórz i wybrzeży państw członkowskich.
- (3) Wspólnota wyraża nie mniejszą troskę o warunki życia i pracy na pokładach statków.
- (4) Poziom bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na statku można skutecznie podnieść poprzez radykalne zmniejszenie liczby statków

nieodpowiadających normom, poruszających się po wodach Wspólnoty, dzięki skrupulatnemu przestrzeganiu konwencji, międzynarodowych kodeksów i rezolucji.

- (5) Odpowiedzialność za monitorowanie zgodności statków z międzynarodowymi z normami bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na statku należy w pierwszej kolejności do państwa bandery. Polegając, w odpowiednich przypadkach, na opinii uznanych organizacji, państwo bandery w pełni gwarantuje kompletność i skuteczność inspekcji i przeglądów przeprowadzanych w celu wydania odpowiednich certyfikatów. Odpowiedzialność za utrzymanie stanu statku i jego wyposażenia, po przeglądzie mającym na celu zachowanie zgodności z obowiązującymi wymogami dotyczącymi statku zawartymi w konwencjach należy do przedsiębiorstwa będącego właścicielem statku. Jednakże niektóre państwa bandery poważnie zaniedbują obowiązek wprowadzania i stosowania międzynarodowych norm. Odtąd, jako drugi sposób ochrony przeciwko żegludze niespełniającej norm, monitorowania zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz monitorowania warunków życia i pracy na statku, powinno być również zapewnienie przez państwo portu, że kontrola przeprowadzana przez państwo portu nie stanowi przeglądu, a właściwe formularze inspekcyjne nie stanowią świadectw zdolności żeglugowej.
- (6) Ujednolicone podejście do efektywnego wprowadzenia międzynarodowych norm, przez państwa członkowskie, w stosunku do statków żeglujących na wodach, które pozostają pod ich jurysdykcją, i korzystających z ich portów pozwoli uniknąć zniekształceń konkurencji.
- (7) Branża żeglugi morskiej jest narażona na akty terroryzmu. Państwa członkowskie powinny skutecznie wdrażać środki z zakresu ochrony transportu oraz aktywnie monitorować zgodność z zasadami dotyczącymi ochrony poprzez przeprowadzanie kontroli ochrony.

⁽¹⁾ Dz.U. C 318 z 23.12.2006, str. 195.

⁽²⁾ Dz.U. C 229 z 22.9.2006, str. 38.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i wspólne stanowisko Rady z dnia 6 czerwca 2008 r. i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

⁽⁴⁾ Dz.U. L 157 z 7.7.1995, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2002/84/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 53).

- (8) Należy skorzystać z doświadczeń zdobytych podczas funkcjonowania memorandum paryskiego w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Paryż MOU) podpisanego w Paryżu w dniu 26 stycznia 1982 r.
- (9) Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA) ustanowiona rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1406/2002 z dnia 27 czerwca 2002 r. ⁽¹⁾ powinna zapewnić wsparcie konieczne do jednolitego i skutecznego wprowadzenia w życie systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. EMSA powinna, w szczególności, przyczynić się do tego, by państwa członkowskie opracowały i wdrożyły bazę danych wyników inspekcji, utworzoną zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz jednolity wspólnotowy system szkolenia i oceny kompetencji inspektorów dokonujących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.
- (10) Efektywny system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu powinien mieć na celu zagwarantowanie, że wszystkie statki wpływające do portów w Unii Europejskiej są regularnie poddawane inspekcji. Inspekcje powinny skupiać się na statkach nieodpowiadających normom, podczas gdy statki spełniające normy, czyli te, które pomyślnie przechodziły wcześniejsze inspekcje lub które płyną pod banderą państwa spełniającego wymagania Dobrowolnego Audytu Państw Członkowskich Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), powinny być nagradzane przez rzadsze poddawanie inspekcjom. Nowe ustalenia dotyczące inspekcji powinny zostać włączone do wspólnotowego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, gdy tylko zostaną określone różne jego aspekty, oraz opierać się na systemie podziału inspekcji między państwami członkowskimi, tak aby każde państwo członkowskie sprawiedliwie wносиło wkład w osiągnięcie wspólnotowego celu, jakim jest całościowy system inspekcji. Ponadto państwa członkowskie powinny zatrudniać i utrzymywać niezbędną liczbę pracowników, w tym wykwalifikowanych inspektorów, przy uwzględnieniu wielkości i charakteru ruchu statków w każdym porcie.
- (11) System inspekcji ustanowiony niniejszą dyrektywą uwzględnia prace przeprowadzone w ramach Paryż MOU. Jako że wszelkie działania wynikające z Paryż MOU powinny zostać uzgodnione na szczeblu Wspólnoty przed ich zastosowaniem w obrębie UE, należy ustanowić i utrzymywać ścisłą koordynację pomiędzy Wspólnotą a Paryż MOU w celu zachowania spójności.
- (12) Komisja powinna, w ścisłej współpracy z Paryż MOU, zarządzać bazą danych wyników inspekcji i ją aktualizować. Baza danych wyników inspekcji powinna obejmować dane dotyczące inspekcji pochodzące z państw członkowskich i wszystkich państw, które są stronami Paryż MOU. Państwa członkowskie powinny przekazywać Komisji informacje konieczne do zapewnienia właściwego monitorowania wykonania dyrektywy, w szczególności co do ruchu statków, do czasu, gdy wspólnotowy system informacji morskiej, SafeSeaNet, nie będzie w pełni operacyjny i umożliwi automatyczne zachowywanie danych dotyczących zawinięć statków w bazie danych wyników inspekcji.
- Na podstawie danych dotyczących inspekcji przekazanych przez państwa członkowskie Komisja powinna wyszukać, w bazie danych wyników inspekcji, dane dotyczące profilu ryzyka statków i statków kwalifikujących się do inspekcji, a także o ruchu statków oraz powinna obliczyć zobowiązanie inspekcyjne dla każdego państwa członkowskiego. Powinna istnieć możliwość łączenia się bazy danych wyników inspekcji z innymi wspólnotowymi bazami danych dotyczących bezpieczeństwa morskiego.
- (13) Państwa członkowskie powinny dążyć do przeprowadzenia przeglądu metody sporządzania „białej”, „szarej” i „czarnej” listy państw bandery w ramach Paryż MOU, aby zagwarantować, że metoda ta jest sprawiedliwa, w szczególności, w odniesieniu do sposobu traktowania państwa bandery posiadającego niewielką flotę.
- (14) Zasady i procedury inspekcji przeprowadzanej przez państwo portu, łącznie z kryteriami dotyczącymi zatrzymania statku, powinny być ujednoczone dla zapewnienia jednakowej skuteczności we wszystkich portach, co pozwoliłoby również radykalnie zmniejszyć selektywne korzystanie z niektórych portów w celu uniknięcia sieci stosownej kontroli.
- (15) Statki zawijające do portów Wspólnoty są poddawane inspekcjom okresowym i dodatkowym, które obejmują badanie obszarów wstępnie określonych dla każdego statku, różniących się w zależności od rodzaju statku, rodzaju inspekcji oraz wyników poprzednich inspekcji kontrolnych, przeprowadzanych przez państwo portu. Baza danych wyników inspekcji wskazuje elementy służące do określenia obszarów ryzyka, które należy sprawdzić przy każdej inspekcji.
- (16) Niektóre kategorie statków po osiągnięciu pewnego wieku stanowią poważne zagrożenie wypadkowe lub zagrożenie zanieczyszczenia środowiska i powinny być poddawane rozszerzonej inspekcji; konieczne jest szczełowe ustalenie zasad takich rozszerzonych inspekcji.
- (17) Zgodnie z systemem inspekcji ustanowionym niniejszą dyrektywą odstępy czasu między okresowymi inspekcjami statków są określane w zależności od profilu ryzyka ustalanego na podstawie pewnych parametrów ogólnych i historycznych. Odstęp czasu między inspekcjami okresowymi statków o wysokim ryzyku nie powinien przekraczać 6 miesięcy.
- (18) Aby zapewnić właściwym organom kontroli należącym do państwa portu dostęp do informacji dotyczących statków w porcie, władze portu, władze lub organy wyznaczone do tego celu powinny przekazywać powiadomienia o zawinięciach statków, w miarę możliwości niezwłocznie po ich otrzymaniu, w zależności od możliwości tych władz lub organów do utrzymania wystarczających zasobów ludzkich poza normalnymi godzinami funkcjonowania biurowego.

⁽¹⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione Rozporządzeniem (WE) nr 1891/2006 (Dz.U. L 394 z 30.12.2006, str. 1).

- (19) Niektóre statki stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu oraz dla środowiska morskiego ze względu na swój zły stan, działalność państwa bandery i historię. Dlatego uzasadnione jest, by Wspólnota odwołała te statki od zawijania do portów państw członkowskich. Decyzja o odmowie dostępu powinna być proporcjonalna i może być wydana na czas nieokreślony, jeżeli armator statku nadal nie podejmuje działań naprawczych, mimo kilku decyzji o odmowie dostępu i zatrzymań w portach na terytorium Wspólnoty. Decyzja o odmowie dostępu na czas nieokreślony powinna zostać wycofana wyłącznie, jeżeli zostaną spełnione określone warunki zapewniające, że dany statek może poruszać się bezpiecznie po wodach terytorialnych Wspólnoty, w szczególności warunki związane z państwem bandery statku i z przedsiębiorstwem zarządzającym statkiem. W celu zapewnienia przejrzystości wykaz statków, którym odmówiono dostępu do portów w obrębie Wspólnoty, powinien zostać opublikowany.
- (20) Mając na względzie zmniejszenie obciążenia niektórych administracji oraz przedsiębiorstw, które jest związane z powtarzającymi się inspekcjami, przeglądami przeprowadzonymi przez państwo przyjmujące, na podstawie dyrektywy Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich⁽¹⁾, które nie jest państwem bandery statku, na promach typu ro-ro lub na szybkim statku pasażerskim, obejmujące co najmniej wszystkie elementy rozszerzonej inspekcji, powinny być brane pod uwagę podczas wyznaczania profilu ryzyka statku, okresów pomiędzy inspekcjami i stopnia wypełnienia zobowiązania inspekcyjnego każdego państwa członkowskiego. Ponadto Komisja powinna przeanalizować, czy właściwe jest zaproponowanie zmiany dyrektywy 1999/35/WE w przyszłości, mając na uwadze podwyższenie poziomu bezpieczeństwa wymaganego dla żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich z i do portów państw członkowskich.
- (21) Niezgodności z przepisami określonymi w stosownych konwencjach powinny być usunięte. Statki, które powinny podjąć działania naprawcze, w przypadkach gdy odnotowany brak zgodności stwarza poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska, powinny być zatrzymane do czasu usunięcia uchybień.
- (22) Należy wprowadzić prawo do odwołania od decyzji o zatrzymaniu, podejmowanych przez właściwe organy, w celu zapobiegania nieuzasadnionym decyzjom, które mogłyby spowodować bezpodstawne zatrzymania i opóźnienia.
- (23) Organy i inspektorzy zaangażowani w działania kontrolne przeprowadzane przez państwo portu nie powinni znajdować się w konflikcie interesów z portem inspekcji lub poddawany inspekcji statkami ani nie powinny między nimi istnieć inne interesy związane z tą działalnością. Inspektorzy powinni być odpowiednio wykwalifikowani i przeszkoleni, tak aby utrzymywali i podnosili swoje kwalifikacje w zakresie przeprowadzania inspekcji. Państwa członkowskie powinny współpracować przy opracowywaniu i rozpowszechnianiu jednolitego wspólnotowego systemu szkolenia i oceny kompetencji inspektorów.
- (24) Piloci i władze lub organy portowe powinni mieć możliwość udostępniania użytecznych informacji dotyczących widocznych anomalii odnotowanych na statkach.
- (25) Skargi dotyczące warunków życia i pracy na statku powinny być badane. Każda osoba składająca skargę powinna zostać poinformowana o działaniach podjętych w następstwie jej złożenia.
- (26) Współpraca między właściwymi organami państw członkowskich oraz innymi organami i organizacjami jest konieczna do zapewnienia skutecznego egzekwowania norm w stosunku do statków niespełniających wymogów, którym udzielono zezwolenia na dalszą żeglugę, a także do celów wymiany informacji o statkach przebywających w portach.
- (27) Ponieważ baza danych wyników inspekcji jest istotną częścią kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, państwa członkowskie powinny zapewnić jej aktualizację w świetle wymagań Wspólnoty.
- (28) Publikowanie informacji dotyczących statków oraz ich armatorów lub przedsiębiorstw żeglugowych niespełniających międzynarodowych norm bezpieczeństwa, zdrowia i ochrony środowiska morskiego może być skutecznym środkiem odstrasającym dysponentów ładunku od korzystania z takich statków oraz bodźcem dla ich właścicieli do podejmowania działań naprawczych. Odnosnie do informacji, które mają być udostępnione, Komisja powinna nawiązać ścisłą współpracę z Paryż MOU i mieć na uwadze wszelkie publikowane informacje w celu uniknięcia zbędnego ich powielania. Państwa członkowskie powinny być zobowiązane do przekazania właściwych informacji tylko raz.
- (29) Wszystkie koszty inspekcji statków, w wyniku których ujawniono podstawy do zatrzymania statku, oraz koszty poniesione podczas zniesienia decyzji o odmowie dostępu powinny być ponoszone przez właściciela lub armatora statku.
- (30) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽²⁾.
- (31) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia do zmiany niniejszej dyrektywy w celu zastosowania zmian do międzynarodowych konwencji, międzynarodowych kodeksów i rezolucji i ustanawiania przepisów wykonawczych dla art. 7 i 9. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez

⁽¹⁾ Dz.U. L 138 z 1.6.1999, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2002/84/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 53).

⁽²⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniająca decyzję 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

jej uzupełnienie poprzez dodanie nowych elementów innych niż istotne, środki te powinny zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.

- (32) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie zmniejszenie liczby statków nieodpowiadających normom, poruszających się po wodach objętych jurysdykcją państw członkowskich, poprzez poprawę wspólnotowego systemu inspekcji statków oraz opracowanie środków zapobiegających zanieczyszczeniu środowiska morskiego, nie mogą być w wystarczający sposób osiągnięte przez państwa członkowskie a, ze względu na ich skalę i efekty, mogą zostać lepiej osiągnięte na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjmować środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (33) Obowiązek dokonania transpozycji niniejszej dyrektywy do prawa krajowego powinien ograniczać się do tych przepisów, które stanowią zasadniczą zmianę w stosunku do dyrektywy 95/21/WE. Obowiązek dokonania transpozycji przepisów, które nie zostały zmienione, wynika z tej dyrektywy.
- (34) Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw określonych w sekcji B załącznika XV.
- (35) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽¹⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzania — zarówno w interesie swoim, jak i Wspólnoty — i publikowania własnych tabel możliwie dokładnie ilustrujących korelacje pomiędzy niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji.
- (36) Aby nie nakładać nieproporcjonalnego obciążenia administracyjnego na państwa członkowskie nie posiadające dostępu do morza, zasada *de minimis* powinna umożliwić takim państwom odstępstwo od przepisów niniejszej dyrektywy, co oznacza, że takie państwa członkowskie, dopóki spełniają pewne kryteria, nie są zobowiązane do transpozycji niniejszej dyrektywy do swojego prawa krajowego.
- (37) Aby uwzględnić fakt, że francuskie departamenty zamorskie, należące do innego obszaru geograficznego, są często stronami innych niż Paryż MOU regionalnych memorandumów dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu i charakteryzują się bardzo niewielkim ruchem statków pochodzących z Europy kontynentalnej, zainteresowanym państwom członkowskim powinno umożliwić się wyłączenie tych portów z systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu stosowanego w obrębie Wspólnoty.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel

Celem niniejszej dyrektywy jest przyczynienie się do radykalnego zmniejszenia liczby statków nieodpowiadających normom, poruszających się po wodach pozostających pod jurysdykcją państw członkowskich, poprzez:

- a) podniesienie poziomu zgodności z międzynarodowym i właściwym prawem wspólnotowym dotyczącym bezpieczeństwa morskiego, ochrony żeglugi morskiej, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach wszystkich bander;
- b) ustanowienie wspólnych kryteriów kontroli statków przez państwo portu oraz harmonizację procedur kontroli i zatrzymywania statków na podstawie wiedzy specjalistycznej i doświadczeń zgromadzonych w ramach Paryż MOU;
- c) wdrożenie w obrębie Wspólnoty systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, opartego na inspekcjach przeprowadzanych w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, mając na celu inspekcję wszystkich statków z częstotliwością uzależnioną od ich profilu ryzyka, przy czym statki o wysokim ryzyku podlegają bardziej szczegółowej inspekcji przeprowadzanej w krótszych odstępach czasu.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

1. „Konwencje” oznaczają następujące konwencje wraz z odnoszącymi się do nich protokołami i zmianami, a także odnośnymi kodeksami o statusie obowiązkowym w ich aktualnym brzmieniu:
 - a) Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych, 1966 (LL 66);
 - b) Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS 74);
 - c) Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, wraz z protokołem z 1978 r. (MARPOL 73/78);
 - d) Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 (STCW 78/95);
 - e) Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, 1972 (Colreg 72);

⁽¹⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, str. 1.

- f) Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków, 1969 (ITC 69);
- g) Konwencja dotycząca minimalnych norm na statkach handlowych, 1976 (MOP nr 147);
- h) Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1992 (CLC 92);
2. „Memorandum paryskie” (Paryż MOU) oznacza protokół ustaleń w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, podpisany w Paryżu dnia 26 stycznia 1982 r., w aktualnym brzmieniu;
3. „Ramy i procedury dla dobrowolnego systemu audytu państw członkowskich przez IMO” oznaczają rezolucję A.974 (24) zgromadzenia IMO;
4. „Region podlegający memorandum paryskiemu” oznacza obszar geograficzny, na którym państwa strony memorandum paryskiego przeprowadzają inspekcje w kontekście tego memorandum;
5. „Statek” oznacza każdy statek morski, podnoszący banderę państw portu, do którego ma zastosowanie co najmniej jedna z powyższych konwencji;
6. „Bezpośrednie działania w płaszczyźnie statek/port” oznaczają interakcje, jakie mają miejsce, kiedy działania obejmujące przepływ osób lub towarów lub świadczenie usług portowych na rzecz statku lub ze statku, wywierają bezpośredni i natychmiastowy wpływ na statek;
7. „Statek na kotwicy” oznacza statek w porcie lub na innym obszarze w obrębie jurysdykcji portu, ale nie na miejscu postoju, przeprowadzający bezpośrednie działania w płaszczyźnie statek/port;
8. „Inspektor” oznacza pracownika sektora publicznego lub inną osobę odpowiednio upoważnioną przez właściwe organy państwa członkowskiego do prowadzenia inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu i odpowiedzialną przed tymi organami;
9. „Właściwy organ” oznacza organ administracji morskiej odpowiedzialny za sprawowanie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu zgodnie z niniejszą dyrektywą;
10. „Organ właściwy ds. ochrony na morzu” oznacza organ właściwy ds. ochrony na morzu zgodnie z definicją określoną w art. 2 ust. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 725/2004 z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie podniesienia ochrony statków i obiektów portowych⁽¹⁾;
11. „Pora nocna” oznacza okres nie krótszy niż siedem godzin, zgodnie z definicją w prawie krajowym, który w każdym przypadku musi obejmować okres pomiędzy północą a godziną 5.00;
12. „Inspekcja wstępna” oznacza wizytację na pokładzie statku przeprowadzaną przez inspektora w celu sprawdzenia zgodności z odpowiednimi konwencjami i przepisami, w tym przynajmniej kontrole wymagane zgodnie z art. 12 ust. 1;
13. „Bardziej szczegółowa inspekcja” oznacza inspekcję, w której statek, jego wyposażenie i załoga jako całość lub też odpowiednio jeden z tych elementów są poddane, w okolicznościach określonych szczegółowo w art. 12 ust. 3, dogłębnemu badaniu obejmującemu konstrukcję statku, wyposażenie, załogę, warunki życia i pracy oraz zastosowanie się do procedur postępowania na pokładzie;
14. „Rozszerzona inspekcja” oznacza inspekcję, której zakres obejmuje przynajmniej pozycje wymienione w załączniku VII. Rozszerzona inspekcja może obejmować bardziej szczegółową inspekcję w przypadku, gdy istnieją ku temu wyraźne powody zgodnie z art. 12 ust. 3;
15. „Skarga” oznacza każdą informację lub sprawozdanie przedstawione przez osobę, która jest w uzasadniony sposób zainteresowana bezpieczeństwem statku, w tym bezpieczeństwem lub zagrożeniem zdrowia jego załogi, warunkami życia i pracy na statku i zapobieganiem zanieczyszczeniom;
16. „Zatrzymanie” oznacza oficjalny zakaz wypływania statku na morze ze względu na wykryte braki, które pojedynczo lub razem czynią statek niezdatnym do żeglugi morskiej;
17. „Decyzja o odmowie dostępu” oznacza decyzję wydaną kapitanowi statku, przedsiębiorstwu odpowiedzialnemu za statek oraz państwu bandery zawiadamiającą ich o tym, że statkowi będzie odmówiony dostęp do portów we Wspólnocie;
18. „Zawieszenie pracy” oznacza oficjalny zakaz kontynuowania pracy statku ze względu na wykazane braki, które pojedynczo lub razem mogłyby uczynić dalszą pracę statku niebezpieczną;
19. „Przedsiębiorstwo” oznacza właściciela statku lub jakąkolwiek inną organizację, lub osobę taką jak zarządzający lub czarterujący statek bez załogi, która przejęła odpowiedzialność za eksploatację statku od właściciela statku i która przyjmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć wszystkie obowiązki i zobowiązania nałożone przez Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczeństwem (ISM);
20. „Uznana organizacja” oznacza przedsiębiorstwo klasyfikacyjne lub inną jednostkę prywatną, która w imieniu administracji państwa bandery przeprowadza zadania ustawowe;
21. „Świadectwo ustawowe” oznacza świadectwo wystawione przez państwo bandery lub w jego imieniu, zgodnie z konwencjami;
22. „Świadectwo klasy” oznacza dokument wydany przez uznaną organizację w celu potwierdzenia zgodności z konwencją SOLAS 74, rozdział II-1, część A-1, paragraf 3-1;
23. „Baza danych wyników inspekcji” oznacza system informacyjny dotyczący danych pochodzących z kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu.

(¹) Dz.U. L 129 z 29.4.2004, str. 6.

Artykuł 3

Zakres zastosowania

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do każdego statku — i jego załogi — zawijającego do portu w państwie członkowskim, w celu przeprowadzenia bezpośrednich działań w płaszczyźnie statek/port.

Zawarte w niniejszej dyrektywie odniesienia do statków zawijających do portu, o ile nie określono inaczej, mają zastosowanie również do statków na kotwicy.

Francja może zdecydować, że niniejszy ustęp nie ma zastosowania do portów znajdujących się w jej departamentach zamorskich, o których mowa w art. 299 ust. 2 Traktatu.

Jeżeli państwo członkowskie przeprowadza inspekcję statku znajdującego się na wodach będących pod jego jurysdykcją, lecz nie w porcie, inspekcję taką uznaje się za inspekcję, zgodnie z niniejszą dyrektywą.

Przepisy niniejszego artykułu nie naruszają prawa interwencji, które państwa członkowskie posiadają na mocy stosownych konwencji.

Państwa członkowskie mogą zastosować odstępstwo od przepisów niniejszej dyrektywy, jeżeli nie posiadają portów morskich i wykażą, że statki objęte niniejszą dyrektywą stanowiły mniej niż 5 % łącznej liczby pojedynczych statków, zawijających rocznie do ich portów rzecznych, w ciągu ostatnich trzech lat.

Najpóźniej w dniu transpozycji dyrektywy państwa te powiadamiają Komisję o łącznej liczbie statków oraz liczbie statków zawijających do ich portów, o których mowa powyżej, przez trzy ostatnie lata oraz powiadamiają Komisję o wszelkich późniejszych zmianach w wyżej wymienionych danych.

2. W przypadku statków o tonażu brutto poniżej 500 ton państwa członkowskie stosują wymagania odpowiedniej konwencji oraz podejmują, w zakresie nieobjętym konwencją, działania konieczne do zagwarantowania, że statki te nie stwarzają wyraźnego zagrożenia dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska. W stosowaniu niniejszego ustępu państwa członkowskie kierują się załącznikiem I do memorandum paryskiego.

3. Podczas inspekcji statku podnoszącego banderę państwa, nie będącego stroną konwencji, państwa członkowskie gwarantują, że taki statek i jego załoga nie są traktowane bardziej przychylnie niż statki podnoszące banderę państwa, które jest stroną danej konwencji.

4. Statki rybackie, okręty wojenne, okręty pomocnicze, statki drewniane o prostej konstrukcji, statki rządowe używane do celów niekomercyjnych oraz jachty turystyczne niezajmujące się handlem są wyłączone z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy.

Artykuł 4

Uprawnienia dotyczące inspekcji

1. Zgodnie z prawem międzynarodowym, państwa członkowskie podejmują wszystkie konieczne działania, o których mowa w niniejszej dyrektywie, w celu upoważnienia do przeprowadzenia inspekcji na pokładzie obcych statków.

2. Państwa członkowskie wyznaczają odpowiednie organy wraz z niezbędną liczbą pracowników, w szczególności wykwalifikowanych inspektorów, przeprowadzających inspekcje statków oraz gwarantują, że powierzone im zadania są wykonywane zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy, a w szczególności, że są w stanie przeprowadzić inspekcje wymagane zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy.

Artykuł 5

System inspekcji i roczne zobowiązania inspekcyjne

1. Państwa członkowskie przeprowadzają inspekcje zgodnie z systemem wyboru określonym w art. 11 i przepisami załącznika I.

2. Aby wypełnić swoje roczne zobowiązanie inspekcyjne, każde państwo członkowskie:

- a) przeprowadza inspekcje wszystkich statków o priorytecie I, o których mowa w art. 11 lit. a), zawijających do jego portów oraz
- b) przeprowadza rocznie łączną liczbę inspekcji statków o priorytecie I i II, o których mowa w art. 11 lit. a) i b), odpowiadając co najmniej jego udziałowi w łącznej liczbie inspekcji przeprowadzanych corocznie w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu. Udział każdego państwa członkowskiego w łącznej liczbie inspekcji jest określany w oparciu o liczbę statków zawijających do portów danego państwa członkowskiego w stosunku do ogólnej liczby statków zawijających do portów poszczególnych państw w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu.

3. Mając na uwadze sposób obliczania udziału w łącznej liczbie inspekcji, które należy przeprowadzać corocznie w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, o których mowa w ust. 2 lit. b), statki na kotwicy nie są wliczane, o ile dane państwo członkowskie nie postanowi inaczej.

Artykuł 6

Sposoby wypełniania zobowiązań inspekcyjnych

1. Państwo członkowskie, które nie jest w stanie przeprowadzić inspekcji określonych w art. 5 ust. 2 lit. a), spełnia wymogi tego artykułu, jeżeli liczba nieprzeprowadzonych inspekcji nie przekracza:

- a) 5 % łącznej liczby statków o wysokim profilu ryzyka, o priorytecie I zawijających do portów tego państwa;

b) 10 % łącznej liczby statków o priorytecie I innych niż statki o wysokim profilu ryzyka zawijających do jego portów.

Niezależnie od wartości procentowych określonych w lit. a) i b) państwa członkowskie są zobowiązane do nadania pierwszeństwa inspekcji statków, które zgodnie z informacjami pochodzącymi z bazy danych wyników inspekcji, rzadko zawijają do portów Wspólnoty.

2. Jeżeli w danym państwie członkowskim łączna liczba zawinięć do portu statków o priorytecie I przekracza jego udział w łącznej liczbie inspekcji, o którym mowa w art. 5 ust. 2 lit. b), uznaje się, że państwo to spełnia wymogi, jeżeli przeprowadza liczbę inspekcji statków o priorytecie I odpowiadającą co najmniej jego udziałowi w łącznej liczbie inspekcji i nie pozostawia bez inspekcji więcej niż 30 % łącznej liczby statków o priorytecie I zawijających do portów tego państwa.

3. Jeżeli w danym państwie członkowskim łączna liczba zawinięć do portu statków o priorytecie I i II jest niższa od jego udziału w łącznej liczbie inspekcji, o którym mowa w art. 5 ust. 2 lit. b), uznaje się, że państwo to spełnia wymogi, jeżeli przeprowadza inspekcje statków o priorytecie I określone w art. 5 ust. 2 lit. a) oraz inspekcje co najmniej 85 % łącznej liczby statków o priorytecie II zawijających do portów tego państwa.

Artykuł 7

Przypadki, w których statki nie są poddawane inspekcji

1. Państwo członkowskie może podjąć decyzję o odroczeniu inspekcji statku o priorytecie I w następujących okolicznościach:

- (a) jeżeli inspekcja może zostać przeprowadzona podczas następnego zawinięcia tego statku do portu, w tym samym państwie członkowskim, o ile w międzyczasie statek ten nie zawija do żadnego innego portu w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, a odroczenie nie przekracza 15 dni, lub
- (b) jeżeli inspekcja może zostać przeprowadzona w innym porcie w obrębie Wspólnoty i w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, do którego statek ten zawija w terminie do 15 dni, o ile państwo, w którym znajduje się ten port, zgodzi się uprzednio na przeprowadzenie inspekcji.

Jeżeli inspekcja została odroczone zgodnie z lit (a) lub (b) i została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji, nieprzeprowadzonej inspekcji nie należy traktować jako inspekcji nieprzeprowadzonej w stosunku do państwa członkowskiego, które dokonało odroczenia.

2. Inspekcje statków o priorytecie I, nieprzeprowadzone z przyczyn operacyjnych, nie są liczone jako nieprzeprowadzone, pod warunkiem że przyczyna nieprzeprowadzenia inspekcji

została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji, jeżeli zachodzą następujące okoliczności:

- (a) w opinii właściwego organu przeprowadzenie inspekcji stanowiłoby ryzyko dla bezpieczeństwa inspektorów, statku, jego załogi lub portu, lub też środowiska morskiego, lub
 - (b) statek zawija do portu wyłącznie w porze nocnej. W takim wypadku, państwa członkowskie podejmują niezbędne środki, by zagwarantować, że na statkach zawijających do portu regularnie w porze nocnej są przeprowadzane inspekcje.
3. Jeżeli nie przeprowadzono inspekcji statku na kotwicy, nie liczy się ona jako inspekcja nieprzeprowadzona, w przypadku gdy:
- (a) statek zostanie poddany inspekcji w innym porcie w obrębie Wspólnoty lub w regionie podlegającym memorandum paryskiemu zgodnie z załącznikiem I w terminie do 15 dni, lub
 - (b) statek zawija do portu wyłącznie w porze nocnej lub jego pobyt w porcie jest zbyt krótki, by dobrze przeprowadzić inspekcję i przyczyna nieprzeprowadzenia inspekcji została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji, lub
 - (c) w opinii właściwego organu przeprowadzenie inspekcji stanowiłoby ryzyko dla bezpieczeństwa inspektorów, statku, jego załogi lub portu, lub też środowiska morskiego i przyczyna nieprzeprowadzenia inspekcji została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji.

4. Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez uzupełnienie jej, związane z przepisami wykonawczymi do niniejszego artykułu przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 30 ust. 3.

Artykuł 8

Zgłoszenie przybycia statku

1. Armator, agent lub kapitan statku kwalifikującego się zgodnie z art. 13 do rozszerzonej inspekcji i który zmierza do portu w państwie członkowskim, zgłasza swoje przybycie zgodnie z przepisami określonymi w załączniku III.

2. Po otrzymaniu zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu oraz w art. 4 dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków⁽¹⁾, właściwe władze lub organ portu albo władza lub organ wyznaczone do tego celu przekazują te informacje właściwemu organowi.

3. Wszelkie informacje, o których mowa w niniejszym artykule, przekazuje się w miarę możliwości drogą elektroniczną.

⁽¹⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, str. 10.

4. Procedury i formaty opracowane przez państwa członkowskie do celów załącznika III są zgodne z odpowiednimi przepisami zawartymi w dyrektywie 2002/59/WE dotyczącymi zgłaszania statków.

Artykuł 9

Profil ryzyka statku

1. Wszystkim statkom wprowadzonym do bazy danych wyników inspekcji należy przypisać profil ryzyka statku, który określa priorytet danego statku odnośnie do przeprowadzenia na nim inspekcji, częstotliwość inspekcji i ich zakres.

2. O profilu ryzyka statku decyduje kombinacja następujących ogólnych i historycznych parametrów:

a) parametry ogólne

Parametry ogólne odnoszą się do rodzaju, wieku i bandery statku, zainteresowanych uznanych organizacji i działalności przedsiębiorstwa, zgodnie z załącznikiem I część I sekcja 1 oraz załącznikiem II.

b) parametry historyczne

Parametry historyczne są oparte na liczbie braków i zatrzymań w określonym czasie, zgodnie z załącznikiem I część I sekcja 2 oraz załącznikiem II.

3. Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, związane z przepisami wykonawczymi do niniejszej dyrektywy dotyczące w szczególności:

a) kryteriów państwa bandery;

b) kryteriów związanych z działalnością przedsiębiorstwa

przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączona z kontrolą, o której mowa w art. 30 ust. 3 oraz zgodnie z eksperytyką memorandum paryskiego.

Niezależnie od postanowień lit. a) prawo złożenia przez państwo bandery formularza samooceny IMO (SAF), przysługujące najpóźniej do dnia 1 stycznia 2011 r. jako alternatywne kryterium w stosunku do dobrowolnego systemu audytu państw członkowskich IMO.

Sześć miesięcy przed 1 stycznia 2011 r., Komisja przeanalizuje poczynione przez IMO postępy we wdrażaniu systemu audytu i zaproponuje właściwe środki wdrożenia tego kryterium, obejmujące w razie konieczności przedłużenie okresu przewidzianego na składanie formularza samooceny IMO (SAF).

Artykuł 10

Częstotliwość inspekcji

Statki zawijające do portów w obrębie Wspólnoty podlegają następującym inspekcjom okresowym lub dodatkowym:

a) statki podlegają inspekcjom okresowym z uprzednio ustaloną częstotliwością uzależnioną od ich profilu ryzyka zgodnie z załącznikiem I część I. Okres pomiędzy kolejnymi

inspekcjami okresowymi wzrasta wraz z obniżeniem się ryzyka;

b) statki podlegają inspekcjom dodatkowym niezależnie od okresu, jaki upłynął od ich ostatniej inspekcji okresowej w następujących przypadkach:

— właściwy organ zapewnia przeprowadzenie inspekcji statków, do których mają zastosowanie czynniki nadrzędne wymienione w załączniku I część II sekcja 2A;

— może zostać przeprowadzona inspekcja statków, do których mają zastosowanie nieprzewidziane okoliczności wymienione w załączniku I część II sekcja 2B. O konieczności przeprowadzenia dodatkowej inspekcji decyduje właściwy organ na podstawie swojej fachowej oceny.

Artykuł 11

Wybór statków do inspekcji

Właściwy organ zapewnia wybór statków do inspekcji na podstawie ich profilu ryzyka określonego zgodnie z załącznikiem I część I oraz gdy mają zastosowanie czynniki nadrzędne lub nieprzewidziane okoliczności określone w załączniku I część II sekcja 2A i 2B.

Mając na uwadze inspekcję statków, właściwy organ:

a) wybiera statki, których inspekcja jest obowiązkowa, określone jako „statki o priorytecie I” zgodnie ze schematem wyboru określonym w załączniku I część II sekcja 3A;

b) może wybrać statki, które mogą podlegać inspekcji, określone jako „statki o priorytecie II” zgodnie ze schematem wyboru określonym w załączniku I część II sekcja 3B.

Artykuł 12

Inspekcje wstępne i inspekcje bardziej szczegółowe

Państwa członkowskie gwarantują, że statki, które zostały wybrane do inspekcji zgodnie z art. 11, zostają poddane inspekcji wstępnej lub inspekcji bardziej szczegółowej zgodnie z następującymi przepisami:

1. Podczas każdej wstępnej inspekcji statku właściwy organ gwarantuje, że inspektor co najmniej:

a) sprawdzi świadectwa i dokumenty wymienione w załączniku IV, które zgodnie z wspólnotowym prawem morskim oraz konwencjami odnoszącymi się do bezpieczeństwa i ochrony powinny znajdować się na pokładzie;

b) sprawdzi w odpowiednich przypadkach, czy usunięte zostały braki wykryte podczas poprzedniej inspekcji przeprowadzonej przez państwo członkowskie lub państwo -sygnatariusza memorandum paryskiego;

c) zweryfikuje ogólny stan statku, w tym warunki higieniczne, także w maszynowni oraz pomieszczeniach mieszkalnych.

2. W przypadku gdy po inspekcji, o której mowa w ust. 1, braki, które mają zostać usunięte w kolejnym porcie, zostały wpisane do bazy danych wyników inspekcji, właściwy organ tego portu może zdecydować o nieprzeprowadzeniu weryfikacji, o których mowa w ust. 1 lit. a) i c).

3. Bardziej szczegółowa inspekcja obejmująca dokładniejsze sprawdzenie zgodności z pokładowymi wymaganiami eksploatacyjnymi przeprowadzana jest w każdym przypadku, gdy po inspekcji, o której mowa w ust. 1, występują wyraźne powody, aby sądzić, że stan statku, jego wyposażenia lub załogi w znacznym stopniu nie spełnia stosownych wymagań określonych w konwencji.

„Wyraźne powody” istnieją wówczas, gdy inspektor stwierdza istnienie oznak, które w jego fachowej ocenie dają podstawy do przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji statku, jego wyposażenia lub załogi.

Przykłady „wyraźnych powodów” są podane w załączniku V.

Artykuł 13

Rozszerzone inspekcje

1. Następujące kategorie statków podlegają rozszerzonej inspekcji zgodnie z załącznikiem II część I sekcja 3A i 3B:

- statki o wysokim profilu ryzyka;
- statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce, starsze niż 12 lat;
- statki o wysokim profilu ryzyka lub statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce, starsze niż 12 lat, w przypadkach wystąpienia czynników nadrzędnych lub nieprzewidzianych okoliczności;
- statki podlegające reinspekcji po wydaniu nakazu odmowy dostępu, zgodnie z art. 15.

2. Po otrzymaniu wstępnego zgłoszenia statku, który kwalifikuje się do okresowej rozszerzonej inspekcji, właściwy organ przekazuje statkowi informację, jeżeli rozszerzona inspekcja nie zostanie przeprowadzona.

Armator lub kapitan takiego statku gwarantują, że w harmonogramie eksploatacyjnym statku jest przewidziany wystarczający czas na przeprowadzenie rozszerzonej inspekcji.

Bez uszczerbku dla środków kontroli wymaganych do celów ochrony statek taki pozostaje w porcie do czasu zakończenia inspekcji.

3. Zakres rozszerzonej inspekcji, obejmujący wymagane obszary ryzyka, został określony w załączniku VII. Zgodnie z procedurami, o których mowa w art. 30 ust. 2 Komisja przyjmuje środki niezbędne do wdrożenia załącznika VII.

Artykuł 14

Wytyczne i procedury dotyczące bezpieczeństwa i ochrony

1. Państwa członkowskie gwarantują, że ich inspektorzy przestrzegają procedur i wytycznych określonych w załączniku VI.

2. W odniesieniu do kontroli ochrony państwa członkowskie stosują procedury określone w załączniku VI niniejszej dyrektywy do wszystkich statków, o których mowa w art. 3 ust. 1, 2 i 3 rozporządzenia (WE) nr 725/2004, zawierających do ich portów, chyba że podnoszą banderę państwa portu przeprowadzającego inspekcję.

3. Przepisy art. 13 niniejszej dyrektywy dotyczące rozszerzonych inspekcji mają zastosowanie do promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich, o których mowa w art. 2 lit. a) i b) dyrektywy 1999/35/WE.

Jeżeli państwo przyjmujące, które nie jest państwem bandery statku, dokonało na statku przeglądu zgodnie z art. 6 i 8 dyrektywy 1999/35/WE, wówczas przegląd specjalny może zostać zapisany w bazie danych wyników inspekcji odpowiednio jako bardziej szczegółowa lub rozszerzona inspekcja i uwzględniony do celów art. 9, 10 i 11 niniejszej dyrektywy oraz do wyznaczania stopnia wykonania zobowiązania inspekcyjnego każdego państwa członkowskiego na tyle, na ile spełnione zostały wszystkie punkty, o których mowa w załączniku VII.

Nie naruszając zakazu użytkowania promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich wydanego zgodnie z art. 10 dyrektywy 1999/35/WE mają zastosowanie odpowiednio przepisy niniejszej dyrektywy dotyczące usuwania braków, zatrzymania, decyzji o odmowie dostępu, działań podejmowanych w konsekwencji inspekcji, zatrzymań i decyzji o odmowie dostępu.

4. W razie konieczności Komisja może, zgodnie z procedurą określoną w art. 30 ust. 2, przyjąć zasady ujednoliconego wdrażania ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.

Artykuł 15

Środki odmowy dostępu dotyczące określonych statków

1. Z wyjątkiem sytuacji określonych w w art. 20 ust. 6, państwo członkowskie odmawia dostępu do swoich portów każdemu statkowi, który:

- podnosi banderę państwa, którego wskaźnik zatrzymań kwalifikuje je na czarną listę przyjętą zgodnie z memorandum paryskim na podstawie informacji zapisanych w bazie danych wyników inspekcji i publikowaną corocznie przez Komisję, oraz został zatrzymany więcej niż dwukrotnie w okresie ostatnich 36 miesięcy w porcie państwa członkowskiego lub państwa — sygnatariusza memorandum paryskiego; albo

- podnosi banderę państwa, którego wskaźnik zatrzymań kwalifikuje je na szarą listę przyjętą zgodnie z memorandum paryskim na podstawie informacji zapisanych w bazie danych wyników inspekcji i publikowaną corocznie przez Komisję, oraz został zatrzymany więcej niż dwukrotnie w okresie ostatnich 24 miesięcy w porcie państwa członkowskiego lub państwa — sygnatariusza memorandum paryskiego; lub
- w okresie ostatnich 36 miesięcy więcej niż dwukrotnie wydano mu — na mocy dyrektywy 1999/35/WE — zakaz prowadzenia działalności w porcie państwa członkowskiego lub państwa — sygnatariusza memorandum paryskiego.

Decyzja o odmowie dostępu jest w mocy od chwili, gdy statek opuścił port, w którym został zatrzymany po raz trzeci i w którym wydano decyzję o odmowie dostępu.

2. Decyzja o odmowie dostępu zostaje cofnięta dopiero po upływie okresu trzech miesięcy od daty jej wydania, jeżeli spełnione zostały warunki w pkt od 3 do 9 załącznika VIII.

Jeżeli statek jest przedmiotem drugiej decyzji o odmowie dostępu, okres ten wynosi dwanaście miesięcy.

3. Każde kolejne zatrzymanie w porcie w obrębie Wspólnoty prowadzi do wydania decyzji o odmowie dostępu na czas nieokreślony do każdego portu we Wspólnocie. Decyzja o odmowie dostępu na czas nieokreślony może zostać cofnięta po upływie okresu 36 miesięcy od jej wydania wyłącznie, jeżeli:

- statek podnosi banderę państwa, którego wskaźnik zatrzymań nie kwalifikuje go na czarną lub szarą listę, o której mowa w ust. 1;
- certyfikaty ustawowe i świadectwa klasy statku zostały wydane przez organizację lub organizacje uznane zgodnie z dyrektywą Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich ⁽¹⁾;
- statek jest zarządzany przez przedsiębiorstwo o wysokim poziomie działalności zgodnie z załącznikiem I część I sekcja 1; oraz
- statek spełnia warunki określone w załączniku VIII pkt 3–9.

4. Do celów niniejszego artykułu państwa członkowskie stosują się do procedur ustanowionych w załączniku VIII.

⁽¹⁾ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 20. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2002/84/WE (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 53).

Artykuł 16

Protokół z inspekcji dla kapitana statku

Po zakończeniu inspekcji, bardziej szczegółowej inspekcji lub rozszerzonej inspekcji, inspektor opracowuje protokół, zgodnie z załącznikiem IX. Kopia protokołu z inspekcji zostaje dostarczona kapitanowi statku.

Artykuł 17

Skargi

Wszystkie skargi są przedmiotem wstępnej oceny.

W przypadku gdy właściwy organ uzna skargę za wyraźnie nieuzasadnioną, informuje skarżącego o swojej decyzji i jej powodach.

Tożsamość osoby składającej skargę nie jest ujawniana kapitanowi ani właścicielowi statku, którego to dotyczy. Inspektor zapewnia poufność podczas wszystkich rozmów z członkami załogi.

Państwa członkowskie informują administrację państwa bandery o skargach, które nie zostały uznane za wyraźnie nieuzasadnione, i o działaniach podjętych w ich następstwie, oraz, w stosownych przypadkach, przekazują kopię tych informacji Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP).

Artykuł 18

Naprawa i zatrzymanie

1. Właściwy organ zapewni, że wszelkie braki potwierdzone lub wykryte w drodze inspekcji są lub będą naprawione tak, aby odpowiadały normom określonym w konwencjach.

2. W przypadku braków, które stwarzają wyraźne zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska, właściwy organ państwa portu, w którym statek jest poddawany inspekcji, gwarantuje, że statek zostanie zatrzymany lub też zawieszona zostanie praca, podczas której braki zostały wykryte. Nakaz zatrzymania statku lub zawieszenia pracy zostanie zniesiony dopiero, gdy zagrożenie zostanie usunięte lub też gdy organ ten stwierdzi, że statek może, przy spełnieniu wszystkich niezbędnych warunków, wypłynąć na morze lub że działalność można kontynuować bez zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów lub załogi, lub zagrożenia innych statków oraz bez nadmiernego zagrożenia skażeniem środowiska morskiego.

3. Podejmując decyzję o zatrzymaniu statku, inspektor stosuje kryteria określone w załączniku X.

4. Właściwy organ wydaje decyzję o zatrzymaniu statku, jeśli inspekcja wykáže, że statek nie jest wyposażony w sprawny rejestrator danych z podróży, wymagany zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE.

Jeśli taki brak nie może zostać z łatwością usunięty w porcie zatrzymania, właściwy organ może zezwolić, aby statek udał się do odpowiedniej stoczni remontowej, leżącej najbliżej portu zatrzymania, gdzie brak może zostać sprawnie usunięty, lub może nakazać, aby brak został usunięty w terminie maksymalnie 30 dni, przewidzianym w wytycznych opracowanych w memorandum paryskim. Do tych celów stosuje się procedury określone w art. 20.

5. W wyjątkowych okolicznościach, kiedy ogólny stan statku w oczywisty sposób nie odpowiada normom, właściwy organ może wstrzymać inspekcję do czasu, kiedy odpowiedzialne strony podejmą kroki niezbędne dla zagwarantowania, że statek odpowiada stosownym wymaganiom określonym w konwencjach.

6. W przypadku zatrzymania statku, właściwy organ niezwłocznie powiadamia pisemnie, załączając protokół z inspekcji, administrację państwa bandery lub, gdy nie jest to możliwe, konsula lub w przypadku jego nieobecności najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne tego państwa, o wszystkich okolicznościach, w których interwencja została uznana za konieczną. Ponadto w razie konieczności powiadamia się również wyznaczonych kontrolerów lub uznane organizacje, odpowiedzialne za wydawanie świadectw klasy lub świadectw ustawowych zgodnie z konwencjami.

7. Niniejsza dyrektywa pozostaje bez uszczerbku dla dodatkowych wymogów określonych w konwencjach dotyczących zawiadomiania i procedur sprawozdawczych związanych z kontrolą przeprowadzaną przez państwo portu.

8. Podczas wykonywania kontroli przeprowadzanej przez państwo portu na mocy niniejszej dyrektywy dokłada się wszelkich starań, aby żaden statek nie został bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony. Jeśli statek zostanie bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony, jego właściciel lub armator jest uprawniony do rekompensaty wszelkich poniesionych strat lub zniszczeń. W każdym przypadku podejrzenia bezpodstawnego zatrzymania lub opóźnienia odpowiedzialność za wyjaśnienie sprawy spoczywa na właścicielu lub armatorze statku.

9. W celu zmniejszenia zatorów w porcie właściwy organ może zezwolić na przestawienie zatrzymanego statku do innej części portu, jeżeli nie stwarza to zagrożenia. Ryzyko związane z zatorami w porcie nie może być jednak brane pod uwagę przy podejmowaniu decyzji o zatrzymaniu lub wypuszczeniu statku.

Władze lub organy portu współpracują z właściwym organem w celu ułatwienia rozlokowania zatrzymanych statków.

Artykuł 19

Prawo do odwołania

1. Właściciel lub armator statku, lub też jego przedstawiciel w państwie członkowskim posiada prawo do odwołania się od

decyzji o zatrzymaniu lub od odmowy dostępu podjętej przez właściwy organ. Złożenie odwołania nie powoduje zawieszenia decyzji o zatrzymaniu statku lub o odmowie dostępu.

2. Państwa członkowskie ustanawiają i stosują w tym celu odpowiednie procedury zgodnie z ustawodawstwem krajowym.

3. Właściwy organ odpowiednio informuje kapitana statku, o którym mowa w ust. 1, o prawie do odwołania.

4. Jeżeli w wyniku odwołania lub wniosku złożonego przez właściciela lub armatora statku, lub też jego przedstawiciela nakaz zatrzymania lub decyzja o odmowie dostępu zostanie cofnięta lub zmieniona, to:

a) państwa członkowskie zapewniają niezwłoczne wprowadzenie odpowiedniej zmiany do bazy danych dotyczących inspekcji;

b) państwo członkowskie, w którym wydano nakaz zatrzymania lub decyzję o odmowie dostępu, w terminie 24 godzin od takiej decyzji, zapewnia publikację sprostowanej informacji, zgodnie z art. 25.

Artykuł 20

Działania podejmowane w konsekwencji inspekcji i zatrzymań

1. Jeśli braki, o których mowa w art. 18 ust. 2, nie mogą zostać usunięte w porcie, w którym dokonano inspekcji, właściwy organ tego państwa członkowskiego może zezwolić danemu statkowi na przepłynięcie do odpowiedniej stoczni remontowej, leżącej najbliżej portu zatrzymania, w której mogą zostać podjęte odpowiednie działania, zgodnie z wyborem kapitana i zainteresowanych organów, przy zastrzeżeniu, że spełnione są warunki określone przez właściwy organ państwa bandery i zaakceptowane przez to państwo członkowskie. Warunki te gwarantują, że statek może płynąć bez zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów lub załogi, lub też zagrożenia innych statków ani bez nadmiernego zagrożenia skażeniem środowiska morskiego.

2. Jeżeli decyzja o wysłaniu statku do stoczni remontowej wynika z braku zgodności z rezolucją IMO A. 744(18), w odniesieniu do dokumentacji statku lub w odniesieniu do braków i uszkodzeń konstrukcyjnych, właściwy organ może zażądać przeprowadzenia koniecznych pomiarów grubości w porcie zatrzymania, zanim statek uzyska zgodę na wypłynięcie.

3. W okolicznościach, o których mowa w ust. 1, właściwy organ państwa członkowskiego w porcie inspekcji powiadamia właściwy organ państwa, w którym mieści się stocznia remontowa, strony wymienione w art. 18 ust. 6 oraz — w stosownych przypadkach — wszelkie inne organy o wszystkich warunkach rejsu.

Właściwy organ państwa członkowskiego otrzymującego takie powiadomienie informuje organ powiadamiający o podejmowanych działaniach.

4. Państwa członkowskie podejmują działania w celu zagwarantowania, że we wszystkich portach na terytorium Wspólnoty odmawia się dostępu statkom, o których mowa w ust. 1, wpływającym na morze, które:

- a) nie zastosowały się do warunków określonych przez właściwy organ któregośkolwiek państwa członkowskiego w porcie inspekcji; lub
- b) nie zgadzają się na spełnienie obowiązujących wymagań określonych w konwencjach poprzez niestawienie się w wyznaczonej stoczni remontowej.

Taka odmowa dostępu zostaje utrzymana do czasu, kiedy właściciel lub armator statku dostarczy dowodów przekonujących właściwy organ państwa członkowskiego, w którym statek uznano za wadliwy, o tym, że statek całkowicie spełnia wszystkie obowiązujące wymagania określone w konwencjach.

5. W okolicznościach, o których mowa w ust. 4 lit. a) właściwy organ państwa członkowskiego, w którym uznano statek za wadliwy, natychmiast powiadamia właściwe organy wszystkich pozostałych państw członkowskich.

W okolicznościach, o których mowa w ust. 4 lit. b), właściwy organ państwa członkowskiego, w którym znajduje się stocznia remontowa, natychmiast powiadamia właściwe organy wszystkich pozostałych państw członkowskich.

Przed wydaniem odmowy wpuszczenia statku państwo członkowskie może prosić o konsultację z administracją państwa bandery danego statku.

6. W drodze wyjątku od postanowień ust. 4 stosowny organ portu może zezwolić na dostęp do danego portu wobec konieczności spowodowanej siłą wyższą lub nadrzędnymi względami bezpieczeństwa, lub też w celu zmniejszenia lub zminimalizowania zagrożenia zanieczyszczeniem, lub w celu usunięcia braków, pod warunkiem że właściciel, armator lub kapitan statku podejmie odpowiednie środki zapewniające bezpieczeństwo, uznane za zadowalające przez właściwy organ tego państwa członkowskiego.

Artykuł 21

Kompetencje zawodowe inspektorów

1. Inspekcje są przeprowadzane tylko przez inspektorów spełniających kryteria kwalifikacyjne określone w załączniku XI, którzy zostali upoważnieni przez właściwy organ do dokonywania kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

2. Jeśli właściwy organ państwa portu nie jest w stanie zapewnić wymaganej wiedzy fachowej, inspektorowi tego organu może pomagać osoba o wiedzy wymaganej w tym zakresie.

3. Właściwy organ, inspektorzy dokonujący kontroli przeprowadzanej przez państwo portu oraz osoby pomagające im nie mogą być gospodarczo związane ani z portem, gdzie dokonywana jest inspekcja, ani ze statkiem, który jest poddawany inspekcji, jak również inspektorzy nie mogą być pracownikami

lub wykonywać pracy w imieniu organizacji pozarządowych wydających świadectwa ustawowe i świadectwa klasy lub wykonujących przeglądy konieczne do wydania takich świadectw statkom.

4. Każdy inspektor posiada przy sobie osobisty dokument w formie dowodu tożsamości, wydany przez właściwy organ zgodnie z dyrektywą Komisji 96/40/WE z dnia 25 czerwca 1996 r. ustanawiającą wspólny wzór dowodu tożsamości dla inspektorów przeprowadzających kontrolę państwa portu ⁽¹⁾.

5. Państwa członkowskie gwarantują, że kompetencje inspektorów oraz spełnienie przez nich kryteriów minimalnych, o których mowa w załączniku XI, zostały zweryfikowane przed upoważnieniem ich do przeprowadzania inspekcji oraz że są one następnie sprawdzane okresowo, zgodnie z systemem szkolenia, o którym mowa w ust. 7.

6. Państwa członkowskie zapewniają odpowiednie przeszkolenie inspektorów w odniesieniu do zmian w systemie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu określonym w niniejszej dyrektywie oraz zmian w konwencjach.

7. We współpracy z państwami członkowskimi Komisja opracowuje i rozpowszechnia jednolity wspólnotowy system przeprowadzanego przez państwa członkowskie szkolenia i oceny kompetencji inspektorów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

Artykuł 22

Sprawozdania od pilotów i władz portowych

1. Państwa członkowskie podejmują stosowne działania w celu zagwarantowania, że ich piloci, zatrudnieni przy doprowadzaniu lub odprowadzaniu statków z miejsca postoju lub zatrudnieni na statkach zdążających do portu na terytorium państwa członkowskiego lub przepływających przez jego terytorium, natychmiast informują właściwy organ państwa portu lub państwa wybrzeża, za każdym razem, kiedy podczas pełnienia rutynowych obowiązków stwierdzą, że na statku istnieją widoczne anomalie, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego.

2. Jeśli podczas wykonywania rutynowych obowiązków władze lub organy portowe stwierdzą, że na statku przebywającym w ich porcie istnieją widoczne anomalie, które mogą narazić bezpieczeństwo statku lub stwarzają nadmierne zagrożenie skażeniem środowiska morskiego, powiadamiają one natychmiast właściwy organ danego państwa portu.

3. Państwa członkowskie wymagają od pilotów oraz od władz lub organów portowych zgłaszania co najmniej następujących informacji w miarę możliwości w formacie elektronicznym:

— informacje o statku (nazwa, numer identyfikacyjny nadany przez IMO, sygnał wywoławczy, bandera);

⁽¹⁾ Dz.U. L 196 z 7.8.1996, str. 8.

- informacje o rejsie (ostatni port zawinięcia, port docelowy);
- opis widocznych anomalii stwierdzonych na pokładzie.

4. Państwa członkowskie zapewniają podjęcie stosownych działań w następstwie złożenia przez pilotów i władze lub organy portowe zawiadomienia o widocznych anomaliiach i zachowują szczegółowe informacje dotyczące podjętych działań.

5. Komisja, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 30 ust. 2 może przyjąć przepisy służące wdrożeniu niniejszego artykułu, w tym ujednolicony formularz elektroniczny oraz procedury dotyczące zgłaszania widocznych anomalii przez pilotów i władze lub organy portowe oraz zgłaszania działań podjętych przez państwa członkowskie w ich następstwie.

Artykuł 23

Baza danych wyników inspekcji

1. Komisja opracowuje, utrzymuje i aktualizuje bazę danych wyników inspekcji, opierając się na wiedzy fachowej i doświadczeniu zgromadzonych w ramach memorandum paryskiego.

Baza danych wyników inspekcji zawiera wszystkie informacje wymagane do wdrożenia systemu inspekcji ustanowionego na mocy niniejszej dyrektywy i obejmuje funkcje określone w załączniku XII.

2. Państwa członkowskie gwarantują, że informacje dotyczące inspekcji przeprowadzonych zgodnie z niniejszą dyrektywą są przekazywane do bazy danych wyników inspekcji, natychmiast po zakończeniu protokołu z inspekcji lub wycofaniu nakazu zatrzymania.

Państwa członkowskie gwarantują, że informacje przekazane do bazy danych wyników inspekcji są w terminie 72 godzin potwierdzane do celów ich publikacji.

3. Na podstawie danych dotyczących inspekcji przekazanych przez państwa członkowskie Komisja jest w stanie wyszukać w bazie danych wyników inspekcji wszelkie stosowne dane dotyczące wdrożenia niniejszej dyrektywy, w szczególności dotyczące profilu ryzyka statków, statków kwalifikujących się do inspekcji, ruchu statków oraz zobowiązań inspekcyjnych dla każdego państwa członkowskiego.

Państwa członkowskie mają dostęp do wszelkich informacji zachowanych w bazie danych wyników inspekcji istotnych dla wdrożenia procedur inspekcji przewidzianych niniejszą dyrektywą.

Państwa członkowskie i państwa trzecie będące sygnatariuszami memorandum paryskiego otrzymują dostęp do wszelkich danych wprowadzonych przez nie do bazy danych wyników inspekcji oraz do danych dotyczących statków pływających pod ich banderą.

Artykuł 24

Wymiana informacji i współpraca

Każde państwo członkowskie gwarantuje, że jego władze lub organy portowe oraz inne stosowne władze lub organy dostarczają właściwemu organowi kontroli przeprowadzanej przez państwo portu następujące rodzaje informacji, które znajdują się w ich posiadaniu:

- informacje przekazane zgodnie z art. 8 oraz załącznikiem III;
- informacje dotyczące statków, które nie wywiązały się z obowiązku zgłoszenia wszelkich informacji wymaganych niniejszą dyrektywą oraz dyrektywą 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku⁽¹⁾ i dyrektywą 2002/59/WE, a także, w stosownym przypadku, z rozporządzeniem (WE) nr 725/2004;
- informacje dotyczące statków, które wypłynęły na morze, nie spełniwszy warunków art. 7 lub 10 dyrektywy 2000/59/WE;
- informacje dotyczące statków, którym ze względów bezpieczeństwa odmówiono wejścia do portu lub z niego wydano.
- informacje dotyczące widocznych anomalii zgodnie z art. 22.

Artykuł 25

Publikacja informacji

Komisja udostępnia i utrzymuje na publicznie dostępnej stronie internetowej informacje związane z inspekcjami, zatrzymaniami i odmowami dostępu zgodnie z załącznikiem XIII, opierając się na wiedzy fachowej i doświadczeniu zgromadzonych w ramach memorandum paryskiego.

Artykuł 26

Publikacja listy przedsiębiorstw o niskim i bardzo niskim poziomie działalności

Komisja ustanawia i publikuje regularnie na publicznie dostępnej stronie internetowej informacje o przedsiębiorstwach, których poziom działalności, z punktu widzenia profilu ryzyka statku, o którym mowa w załączniku I część 1, uznano w okresie co najmniej 3 miesięcy za niski i bardzo niski.

Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 30 ust. 2, zasady wdrożenia niniejszego artykułu, określając w szczególności sposoby publikacji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 332 z 28.12.2000, str. 81. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2007/71/WE (Dz.U. L 329 z 14.12.2007, str. 33).

Artykuł 27

Zwrot kosztów

1. Jeśli inspekcje, o których mowa w art. 12 i 13, potwierdzą lub wykryją braki w stosunku do wymagań określonych w konwencji nakazujących zatrzymanie statku, wszystkie koszty związane z inspekcjami w każdym normalnym okresie obrachunkowym są pokrywane przez właściciela lub armatora statku, lub też ich przedstawiciela w państwie portu.

2. Wszystkimi kosztami związanymi z inspekcjami przeprowadzonymi przez właściwy organ państwa członkowskiego na mocy przepisów art. 15 i art. 20 ust. 4 obciążany jest właściciel lub armator statku.

3. W przypadku zatrzymania statku wszystkie koszty odnoszące się do zatrzymania w porcie ponosi właściciel lub armator statku.

4. Zatrzymanie nie jest uchylane do czasu, kiedy zostanie wniesiona pełna opłata lub zapewniona zostanie wystarczająca gwarancja zwrotu kosztów.

Artykuł 28

Dane do monitorowania realizacji

Państwa członkowskie dostarczają Komisji informacje wymienione w załączniku XIV w odstępach czasu określonych w tym załączniku.

Artykuł 29

Monitorowanie zgodności i działalności państw członkowskich

W celu zapewnienia skutecznego wdrożenia niniejszej dyrektywy oraz w celu monitorowania ogólnego funkcjonowania wspólnotowego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu zgodnie z art. 2 lit. b) ppkt (i) rozporządzenia (WE) nr 1406/2002 Komisja gromadzi konieczne informacje i przeprowadza wizytacje w państwach członkowskich.

Artykuł 30

Procedura Komitetu

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. Bezpiecznych 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. ⁽¹⁾.

2. W przypadku odesłań do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

⁽¹⁾ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 93/2007 (Dz.U. L 22 z 31.1.2007, str. 12).

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

3. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu, mają zastosowanie art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

Artykuł 31

Procedura wprowadzania zmian

Komisja:

a) dostosowuje załączniki, z wyjątkiem załącznika I, tak aby uwzględnić zmiany do wspólnotowego prawodawstwa dotyczącego bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi morskiej, które weszły oraz do konwencji, międzynarodowych kodeksów i rezolucji odpowiednich organizacji międzynarodowych i do memorandum paryskiego;

b) wprowadza zmiany do definicji odnoszących się do konwencji, międzynarodowych kodeksów i rezolucji oraz prawodawstwa wspólnotowego, które są istotne do celów niniejszej dyrektywy.

Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 30 ust. 2.

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

Artykuł 32

Przepisy wykonawcze

Podczas ustanawiania przepisów wykonawczych, o których mowa w art. 7 ust. 4, art. 9 ust. 3, art. 13 ust. 3, art. 14 ust. 4, art. 22 ust. 5 i art. 26 zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 30 ust. 2 i 3, Komisja dokłada szczególnych starań, by przepisy te uwzględniały wiedzę specjalistyczną i doświadczenia zdobyte dzięki systemowi inspekcji we Wspólnocie i w ramach memorandum paryskiego.

Artykuł 33

Kary

Państwa członkowskie ustanawiają system kar za naruszenie krajowych przepisów przyjętych na mocy niniejszej dyrektywy oraz podejmują wszystkie środki niezbędne do zagwarantowania, że takie kary są stosowane. Kary zapewnione w ten sposób są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Artykuł 34

Przegląd

Komisja dokonuje przeglądu wykonywania niniejszej dyrektywy od dnia ... (*) Przegląd obejmuje, między innymi, wypełnienie całkowitego wspólnotowego zobowiązania inspekcyjnego określonego w art. 5, zbadanie liczby inspektorów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w każdym państwie członkowskim, liczbę przeprowadzonych inspekcji oraz zgodność z rocznym zobowiązaniem inspekcyjnym każdego państwa członkowskiego i wdrożenie art. 6 i 7.

Komisja przekazuje wyniki przeglądu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie oraz ustala na podstawie przeglądu, czy należy zaproponować dyrektywę zmieniającą lub dalsze prawodawstwo w tej dziedzinie.

Artykuł 35

Wykonanie i powiadomienie

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania przepisów niniejszej dyrektywy w terminie do ... (**).

2. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Zawierają one również zapis, że odesłania w istniejących przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych do dyrektyw uchylonych przez niniejszą dyrektywę są traktowane jak odesłania do niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie określają sposób dokonania takiego odesłania i sformułowania tego zapisu.

3. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

4. Ponadto Komisja na bieżąco powiadamia Parlament Europejski i Radę o postępach w wykonywaniu niniejszej dyrektywy w państwach członkowskich.

Artykuł 36

Uchylenie

Dyrektywa 95/21/WE zmieniona dyrektywami wymienionymi w części A załącznika XV traci moc z dniem ... (***), bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw określonych w części B załącznika XV.

Odesłania do uchylonej dyrektywy są traktowane jako odesłania do niniejszej dyrektywy i odczytywane zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku XVI.

Artykuł 37

Wejście w życie

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

Artykuł 38

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu
Europejskiego

...

Przewodniczący

W imieniu
Rady

...

Przewodniczący

(*) Data, o której mowa w art. 35 ust. 1.

(**) 36 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(***) Data wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

ZAŁĄCZNIK I

Elementy wspólnotowego systemu inspekcji przeprowadzanej przez państwo portu

(o którym mowa w art. 5)

Wspólnotowy system inspekcji przeprowadzanej przez państwo portu zawiera następujące elementy:

I. Profil ryzyka statku

O profilu ryzyka statku decyduje kombinacja następujących ogólnych i historycznych parametrów:

1. Parametry ogólne

a) Rodzaj statku

Statki pasażerskie, zbiornikowce do przewozu ropy naftowej i substancji chemicznych, zbiornikowce do przewozu gazów skroplonych oraz masowce są uważane za stwarzające większe ryzyko.

b) Wiek statku

Statki starsze niż dwanaście lat są uważane za stwarzające większe zagrożenie.

c) Działalność państwa bandery

(i) Statki podnoszące banderę państwa z wysokim wskaźnikiem zatrzymań w UE i regionie podlegającym memorandum paryskiemu są uważane za stwarzające większe zagrożenie.

(ii) Statki podnoszące banderę państwa z niskim wskaźnikiem zatrzymań w UE i regionie podlegającym memorandum paryskiemu są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.

(iii) Statki podnoszące banderę państwa, w którym, zgodnie z ramami i procedurami dla dobrowolnego systemu audytu państw członkowskich przez IMO zakończono audyt i, w odpowiednich przypadkach, przedstawiono plan działań naprawczych, są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie. Zaraz po przyjęciu przepisów, o których mowa w art. 9 ust. 3, państwo bandery takiego statku musi udowodnić zgodność z Kodeksem zasad wprowadzania obowiązkowych instrumentów IMO.

d) Uznane organizacje

(i) Statki, którym świadectwa wydały uznane organizacje, posiadające niski lub bardzo niski poziom działalności w stosunku do ich wskaźników zatrzymań w UE i regionie podlegającym memorandum paryskiemu, są uważane za stwarzające większe zagrożenie.

(ii) Statki, którym świadectwa wydały uznane organizacje posiadające wysoki poziom działalności w stosunku do ich wskaźników zatrzymań w UE i regionie podlegającym memorandum paryskiemu, są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.

(iii) Statki posiadające świadectwa wydane przez uznane organizacje zgodnie z dyrektywą 94/57/WE są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.

e) Działalność przedsiębiorstwa

(i) Statki należące do przedsiębiorstwa o niskim lub bardzo niskim poziomie działalności, określonym na podstawie wskaźnika wykazanych braków i zatrzymań w Unii Europejskiej oraz w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, są uważane za stwarzające większe zagrożenie.

(ii) Statki należące do przedsiębiorstwa o wysokim poziomie działalności, określonym na podstawie wskaźnika wykazanych braków i zatrzymań w Unii Europejskiej oraz w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.

2. Parametry historyczne

(i) Statki, które zostały zatrzymane więcej niż jeden raz, są uważane za stwarzające większe zagrożenie.

(ii) Statki, które podczas inspekcji przeprowadzanych w okresie, o którym mowa w załączniku IIa, wykazały mniej braków, niż liczba, o której mowa w załączniku II, są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie

(iii) Statki, które nie zostały zatrzymane w okresie, o którym mowa w załączniku II, są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.

Parametry ryzyka, uwzględnia się łącznie, stosując ważenie odzwierciedlające relatywny wpływ każdego parametru na całkowite ryzyko prezentowane przez statek, w taki sposób, aby określić następujące profile ryzyka statku:

- wysokie ryzyko;
- normalne ryzyko;
- niskie ryzyko.

Przy określaniu wymienionych profili ryzyka większy nacisk kładzie się na parametry rodzaju statku, działalność państwa bandery, uznanych organizacji i działalność przedsiębiorstwa.

II. Inspekcja statków

1. Inspekcje okresowe

Inspekcje okresowe są przeprowadzane z uprzednio określoną częstotliwością. Ich częstotliwość jest określana w zależności od profilu ryzyka statku. Odstęp czasu między inspekcjami okresowymi statków o wysokim ryzyku nie przekracza 6 miesięcy. Odstęp czasu między inspekcjami okresowymi statków o innych profilach ryzyka zwiększa się w miarę zmniejszania się ryzyka.

Państwa członkowskie przeprowadzają okresową inspekcję:

- każdego statku o wysokim profilu ryzyka, który nie został poddany inspekcji w porcie Unii Europejskiej lub regionu podlegającego memorandum paryskiemu w ciągu ostatnich 6 miesięcy. Statki o wysokim ryzyku kwalifikują się do inspekcji od 5 miesięcy;
- każdego statku o normalnym profilu ryzyka, który nie został poddany inspekcji w porcie Unii Europejskiej lub regionu podlegającego memorandum paryskiemu w ciągu ostatnich 12 miesięcy. Statki o normalnym ryzyku kwalifikują się do inspekcji od 10 miesięcy;
- każdego statku o niskim profilu ryzyka, który nie został poddany inspekcji w porcie UE lub regionu podlegającego memorandum paryskiemu w ciągu ostatnich 36 miesięcy. Statki o niskim ryzyku kwalifikują się do inspekcji od 24 miesięcy.

2. Inspekcje dodatkowe

Statki, w odniesieniu do których zaistniały następujące czynniki nadrzędne lub nieoczekiwane okoliczności, są poddawane inspekcji niezależnie od czasu, który upłynął od ostatniej inspekcji okresowej. O konieczności przeprowadzenia dodatkowej inspekcji ze względu na nieoczekiwane okoliczności decyduje jednak inspektor na podstawie swojej wiedzy specjalistycznej.

2A. Czynniki nadrzędne

Statki, do których odnoszą się następujące czynniki nadrzędne, są poddawane inspekcji niezależnie od czasu, jaki upłynął od ich ostatniej inspekcji okresowej:

- Statki, które od czasu ostatniej inspekcji w Unii Europejskiej lub regionie podlegającym memorandum paryskiemu zostały zawieszane lub wycofane ze swojej klasy ze względów bezpieczeństwa.
- Statki będące przedmiotem sprawozdania lub powiadomienia od innego państwa członkowskiego.
- Statki, których nie można zidentyfikować w bazie danych wyników inspekcji.
- Statki, które:
 - uczestniczyły w kolizji, osiadły na mieliźnie lub zostały wyrzucone na brzeg w drodze do portu;
 - zostały oskarżone o domniemane złamanie przepisów o wyładowywaniu szkodliwych substancji lub wycieków; lub
 - manewrowały w sposób niekonsekwentny lub niebezpieczny bez zachowania środków wyznaczania dróg morskich przyjętych przez IMO lub praktyk i procedur bezpiecznej żeglugi.

2B. Nieoczekiwane okoliczności

Statki, do których odnoszą się następujące nieprzewidziane okoliczności, mogą być poddane inspekcji niezależnie od czasu, jaki upłynął od ich ostatniej inspekcji okresowej. Decyzję o przeprowadzeniu dodatkowej inspekcji podejmuje właściwy organ na podstawie swojej wiedzy specjalistycznej.

- Statki, które:
 - były eksploatowane w sposób stanowiący zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska naturalnego, lub
 - nie przestrzegały zalecenia dla żeglugi przy wejściu na Morze Bałtyckie zawartego w załącznikach do rezolucji IMO MSC.138(76).

- Statki posiadające świadectwa wydane przez byłą uznaną organizację, której od czasu ostatniej inspekcji w Unii Europejskiej lub regionie podlegającym memorandum paryskiemu, wycofano uznanie.
- Statki zgłoszone przez pilotów lub władze lub organy portowe jako prezentujące widoczne anomalie, które mogą zagrozić bezpiecznej żegludze lub które mogłyby stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego zgodnie z art. 22 niniejszej dyrektywy.
- Statki, które nie wywiązały się z odpowiedniego obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 8 niniejszej dyrektywy, w dyrektywie 2000/59/WE, dyrektywie 2002/59/WE i, w stosownych przypadkach, w rozporządzeniu (WE) nr 725/2004.
- Statki będące przedmiotem sprawozdania lub skargi zgłoszonych przez kapitana, członka załogi lub inną osobę lub organizację, która jest w uzasadniony sposób zainteresowana bezpieczną eksploatacją statku, warunkami życia i pracy na statku lub zapobieganiem zanieczyszczeniom, o ile dane państwo członkowskie nie uzna sprawozdania za wyraźnie nieuzasadnione.
- Statki, które zostały zatrzymane więcej niż 3 miesiące temu.
- Statki, które zostały zgłoszone jako posiadające nieusunięte braki, z wyjątkiem statków, których braki musiały zostać usunięte w terminie 14 dni od wypłynięcia oraz których braki musiały zostać usunięte przed wypłynięciem.
- Statki, które zostały zgłoszone jako mające problemy z ładunkiem, w szczególności ładunkiem niebezpiecznym lub szkodliwym.
- Statki, które były eksploatowane w sposób stanowiący zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska naturalnego.
- Statki, co do których otrzymano z wiarygodnego źródła informacje, że ich parametry ryzyka różnią się od tych zarejestrowanych, a przez to ich poziom ryzyka jest wyższy.

3. Schemat wyboru

3A. Statki o priorytecie I są poddawane inspekcji w następujący sposób:

a) rozszerzoną inspekcję przeprowadza się na:

- wszystkich statkach o wysokim profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 6 miesięcy;
- wszystkich statkach pasażerskich, tankowcach, gazowcach, chemikaliowcach lub masowcach starszych niż 12 lat, o normalnym profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 12 miesięcy;

b) inspekcję wstępną lub bardziej szczegółową, zależnie od przypadku, przeprowadza się na:

- wszystkich statkach pasażerskich, tankowcach, gazowcach, chemikaliowcach lub masowcach starszych niż 12 lat, o normalnym profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 12 miesięcy;

c) w przypadku zajścia czynnika nadrzędnego:

- bardziej szczegółową lub rozszerzoną inspekcję, zgodnie z fachową opinią inspektora, przeprowadza się na wszystkich statkach o wysokim profilu ryzyka i na wszystkich statkach pasażerskich, tankowcach, gazowcach, chemikaliowcach lub masowcach starszych niż 12 lat;
- bardziej szczegółową inspekcję przeprowadza się na wszystkich statkach starszych niż 12 lat, innych niż statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce.

3B. Statki o priorytecie II mogą być poddawane inspekcji w następujący sposób:

a) rozszerzoną inspekcję przeprowadza się na:

- wszystkich statkach o wysokim profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 5 miesięcy;
- wszystkich statkach pasażerskich, tankowcach, gazowcach, chemikaliowcach lub masowcach starszych niż 12 lat, o normalnym profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 10 miesięcy; lub
- wszystkich statkach pasażerskich, tankowcach, gazowcach, chemikaliowcach lub masowcach starszych niż 12 lat, o niskim profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 24 miesięcy.

b) inspekcję wstępną lub bardziej szczegółową, zależnie od przypadku, przeprowadza się na:

- wszystkich statkach starszych niż 12 lat, innych niż statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce, o normalnym profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 10 miesięcy; lub
- wszystkich statkach starszych niż 12 lat, innych niż statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce, o niskim profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 24 miesięcy.

c) w przypadku zajścia nieprzewidzianych okoliczności:

- bardziej szczegółową lub rozszerzoną inspekcję, zgodnie z fachową opinią inspektora, przeprowadza się na wszystkich statkach o wysokim profilu ryzyka lub wszystkich statkach pasażerskich, tankowcach, gazowcach, chemikaliowcach lub masowcach starszych niż 12 lat;
 - bardziej szczegółową inspekcję przeprowadza się na wszystkich statkach starszych niż 12 lat, innych niż statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce.
-

ZAŁĄCZNIK II

Elementy profilu ryzyka statku

(o których mowa w art. 9 ust. 2)

Parametry ogólne		Profil					
		Statki o wysokim poziomie ryzyka	Punkty ważne	Statki o normalnym poziomie ryzyka	Statki o niskim poziomie ryzyka		
Parametry ogólne		Kryteria	Punkty ważne	Kryteria	Kryteria		
1	Rodzaj statku	Chemikaliowiec Gazowiec Tankowiec Masowiec Statek pasażerski	2	Statek o poziomie ryzyka, które nie jest wysokie ani niskie	Wszystkie rodzaje		
2	Wiek statku	Wszystkie rodzaje starsze niż 12 lat	1		W każdym wieku		
3a	Bandera	Czarna, szara i biała lista	Czarna lista — bardzo wysokie ryzyko, wysokie ryzyko, ryzyko średnie do wysokiego		2	Biała lista	
			Czarna lista — średnie ryzyko		1		
3b	Audyt IMO		—		—	Tak	
4a	Uznana organizacja	Działalność	W		—	—	Wysoki poziom
			Ś		—	—	—
			N		Niski poziom	1	—
			BN		Bardzo niski poziom		—
4b	Uznana przez UE		—		—	Tak	
5	Przedsiębiorstwo	Działalność	W	—	—	Wysoki poziom	
			Ś	—	—	—	
			N	Niski poziom	2	—	
			BN	Bardzo niski poziom		—	
Parametry historyczne							
6	Liczba braków zapisanych podczas każdej inspekcji podczas ostatnich 36 miesięcy	Braki	Nie kwalifikuje się	—	Co najwyżej 5 (i co najmniej jedna inspekcja przeprowadzona podczas ostatnich 36 miesięcy)		
7	Liczba zatrzymań podczas ostatnich 36 miesięcy	Zatrzymania	Co najmniej 2 zatrzymania	1	Nie był zatrzymany		

Statki o wysokim poziomie ryzyka to statki, które spełniają kryteria pozwalające na osiągnięcie co najmniej 5 punktów ważonych.

Statki o niskim poziomie ryzyka spełniają wszystkie kryteria związane z parametrami niskiego ryzyka.

Statki o normalnym poziomie ryzyka nie są statkami o wysokim ani o niskim poziomie ryzyka.

ZAŁĄCZNIK III

Zgłoszenie

(o którym mowa w art. 8 ust. 1)

Dane, które należy przedstawić zgodnie z art. 8 ust. 1:

Informacje wymienione poniżej przekazuje się władzy lub organowi portowemu lub władzy lub organowi wyznaczonemu do tego celu, przynajmniej na trzy dni przed przewidywanym przybyciem do portu lub przed wypłynięciem z poprzedniego portu, w przypadku gdy przewidywany czas rejsu wynosi mniej niż trzy dni:

- a) identyfikacja statku (nazwa, sygnał wywoławczy, numer identyfikacyjny IMO lub numer MMSI);
- b) planowany okres zawinięcia;
- c) w odniesieniu do zbiornikowców:
 - (i) budowa: jednokadłubowa, jednokadłubowa z oddzielnymi zbiornikami balastowymi (SBT), dwukadłubowa,
 - (ii) stan zbiorników ładunkowych i balastowych: pełne, puste, nieczynne,
 - (iii) ilość i charakter ładunku;
- d) planowane operacje w porcie docelowym (ładunek, rozładunek, inne);
- e) planowane ustawowe inspekcje przeglądowe oraz istotne prace konserwacyjne i naprawcze, które należy przeprowadzić w porcie docelowym;
- f) data ostatniej rozszerzonej inspekcji przeprowadzonej zgodnie z memorandum paryskim.

ZAŁĄCZNIK IV

Lista świadectw i dokumentów

(o których mowa w art. 12 ust. 1)

1. Międzynarodowy certyfikat pomiarowy (1969).
2. — Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego,
 - Certyfikat bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego,
 - Certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego,
 - Certyfikat bezpieczeństwa urządzeń radiowych statku towarowego,
 - Certyfikat zwolnienia wraz z, w odpowiednich przypadkach, wykazem ładunków,
 - Certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego.
3. Międzynarodowy certyfikat ochrony statku (ISSC).
4. Zapis historii statku (CSR).
5. Międzynarodowy certyfikat zgodności dla przewożenia skroplonych gazów luzem;
 - Certyfikat zgodności dla przewożenia skroplonych gazów luzem.
6. Międzynarodowy certyfikat zgodności dla przewożenia niebezpiecznych substancji chemicznych luzem;
 - Certyfikat zgodności dla przewożenia niebezpiecznych substancji chemicznych luzem.
7. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniom olejami.
8. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe.
9. Międzynarodowy certyfikat wolnej burty (1966);
 - Międzynarodowy certyfikat zwolnienia od wymagań wolnej burty.
10. Książka zapisów olejowych, sekcja I i II.
11. Książka zapisów ładunkowych.
12. Dokument minimalnej bezpiecznej obsady.

13. Świadcstwa lub wszelkie inne dokumenty wymagane zgodnie z przepisami konwencji STCW 78/95.
14. Świadcstwa lekarskie (patrz konwencja MOP nr 73 o badaniu medycznym marynarzy).
15. Wykaz zawierający regulamin pracy na pokładzie statku (konwencja MOP nr 180 i STCW 78/95).
16. Zapisy godzin pracy i odpoczynku marynarzy (konwencja MOP nr 180).
17. Informacje o stateczności.
18. Kopia dokumentu zgodności i certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem wydanych zgodnie z Międzynarodowym kodeksem zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (SOLAS 74, rozdział IX).
19. Świadcstwa dotyczące wytrzymałości kadłuba statku i urządzeń maszynowych wydane przez stosowną uznaną organizację (wymagane tylko w przypadkach, kiedy statek utrzymuje klasę w uznanej organizacji).
20. Dokument zgodności ze specjalnymi wymaganiami dla statków przewożących towary niebezpieczne.
21. Certyfikat bezpieczeństwa jednostek szybkich oraz pozwolenie na ich eksploatację.
22. Manifest towarów niebezpiecznych lub wykaz ładunku, lub szczegółowy plan ładunku.
23. Dziennik okrętowy zawierający zapisy testów i ćwiczeń, w tym ćwiczeń związanych z ochroną, oraz dziennik inspekcji i konserwacji środków ratunkowych i przeciwpożarowych oraz ich rozmieszczenia.
24. Certyfikat bezpieczeństwa statku specjalnego.
25. Certyfikat bezpieczeństwa morskiej ruchomej platformy wiertniczej.
26. Dla zbiornikowców do przewozu ropy naftowej — zapis systemu monitorowania i kontroli postępowania z olejami podczas ostatniego rejsu w stanie balastowym.
27. Rozkład alarmów, plan kontroli przeciwpożarowej, a dla statków pasażerskich plan kontroli uszkodzeń statku.
28. Plan zapobiegania rozlewom olejowym.
29. Dokumentacja przeglądów (w przypadku masowców i zbiornikowców do przewozu ropy naftowej).
30. Protokoły z poprzednich inspekcji w ramach kontroli przeprowadzonej przez państwo portu.
31. Dla statków pasażerskich typu ro-ro — informacja o maksymalnym stosunku A/A.
32. Dokument uprawniający do przewozu ziarna luzem.
33. Poradnik mocowania ładunków.
34. Plan postępowania ze śmieciami i książka zapisów śmieciowych.
35. System wspomaganie decyzji kapitana dla statków pasażerskich.
36. Plan współpracy w poszukiwaniach i ratownictwie dla statków pasażerskich prowadzących żeglugę liniową.
37. Wykaz ograniczeń eksploatacyjnych dla statków pasażerskich.
38. Instrukcje operacji ładunkowych na masowcu.
39. Plan załadunku i rozładunku dla masowców.
40. Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego od odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1992).
- [41. Świadcstwa wymagane zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/.../WE z dnia ... dotyczące odpowiedzialności cywilnej i zabezpieczeń finansowych właścicieli statków.
42. Świadcstwo wymagane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr .../2008 w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków ⁽¹⁾.]
43. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez silnik.
44. Międzynarodowe świadectwo zapobiegania zanieczyszczeniom ściekami.

(¹) Dodanie pkt 41 i 42 uzależnione jest od przyjęcia odpowiednich aktów prawnych zawartych w trzecim pakiecie morskim.

ZAŁĄCZNIK V

Przykłady „wyraźnych powodów”

(o których mowa w art. 12 ust. 3)

- A. Przykłady wyraźnych powodów dla przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji
1. Statki wymienione w załączniku I część II sekcja 2A i 2B.
 2. Książka zapisów olejowych nie jest prowadzona właściwie.
 3. Podczas sprawdzania świadectw i innych dokumentów zostały wykryte nieścisłości.
 4. Oznaki wskazujące na to, że członkowie załogi nie są w stanie spełniać wymagań związanych z komunikacją pokładową określonych w art. 17 dyrektywy 2001/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 kwietnia 2001 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy ⁽¹⁾.
 5. Świadectwo zostało uzyskane w drodze oszustwa lub posiadaczem świadectwa nie jest osoba, której pierwotnie je wystawiono.
 6. Kapitan, oficer lub marynarz na statku posiadają świadectwo wystawione przez państwo, które nie ratyfikowało konwencji STCW 78/95.
 7. Dowody wskazujące na to, że prace ładunkowe i inne nie są wykonywane bezpiecznie lub zgodnie z wytycznymi IMO, np. zawartość tlenu w przewodach zasilających zbiorniki ładunkowe gazami obojętnymi przekracza maksymalny dozwolony poziom.
 8. Nieprzedstawienie przez kapitana zbiornikowca do przewozu ropy naftowej zapisów systemu monitorowania i kontroli postępowania z olejami podczas ostatniego rejsu w stanie balastowym.
 9. Brak aktualnego rozkładu alarmów lub fakt, że członkowie załogi nie są świadomi swoich obowiązków w wypadku pożaru lub rozkazu opuszczenia statku.
 10. Wysyłanie fałszywych alarmów o zagrożeniu bez ich właściwego odwołania.
 11. Brak podstawowego wyposażenia lub jego rozmieszczenia wymaganego przez konwencje.
 12. Wysoce niehigieniczne warunki na pokładzie statku.
 13. Dowody uzyskane na podstawie ogólnego wrażenia inspektora i jego spostrzeżeń, że stan kadłuba statku lub jego konstrukcji uległ pogorszeniu lub istnieją poważne braki, które mogą zagrażać integralności konstrukcyjnej statku, jego wodoszczelności lub odporności na czynniki atmosferyczne.
 14. Informacja o tym lub dowód na to, że kapitan lub załoga nie są zaznajomieni z podstawowymi czynnościami dotyczącymi bezpieczeństwa statku lub zapobiegania zanieczyszczeniu, lub że takie czynności nie zostały podjęte.
 15. Brak wykazu zawierającego regulamin pracy na pokładzie statku lub zapisów godzin pracy lub odpoczynku marynarzy.
- B. Przykłady wyraźnych powodów kontroli statku pod względem ochrony
1. Podczas wstępnej inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu inspektor może zdecydować, że istnieją następujące wyraźne powody dla podjęcia dalszych środków kontroli dotyczących ochrony statku:
 - 1.1. Certyfikat ISSC jest nieważny lub upłynął jego okres ważności
 - 1.2. Poziom ochrony statku jest niższy niż poziom ochrony portu
 - 1.3. Nie zostały przeprowadzone ćwiczenia związane z ochroną statku
 - 1.4. Zapisy z ostatnich 10 przypadków współpracy statku z portem lub statku z innym statkiem są niekompletne
 - 1.5. Spostrzeżenie lub dowód świadczący o tym, że główni członkowie załogi statku nie potrafią się ze sobą porozumieć
 - 1.6. Uzyskane na podstawie spostrzeżeń dowody, że istnieją poważne braki w ustaleniach dotyczących ochrony
 - 1.7. Informacje uzyskane od stron trzecich, takie jak sprawozdanie dotyczące kwestii ochrony statku lub odnośna skarga
 - 1.8. Statek posiada wydany po raz kolejny z rzędu tymczasowy Międzynarodowy certyfikat ochrony statku (ISSC) i według fachowej oceny inspektora jednym z celów, jaki mają statek lub przedsiębiorstwo, występując z wnioskiem o wydanie takiego certyfikatu, jest uniknięcie spełnienia wszystkich wymagań rozdziału XI-2 konwencji SOLAS 74 i części A kodeksu ISPS w czasie przekraczającym okres ważności pierwotnego certyfikatu tymczasowego. W części A kodeksu ISPS są określone okoliczności, w których może zostać wydany certyfikat tymczasowy.

(¹) Dz.U. L 136 z 18.5.2001, str. 17. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2005/45/WE (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, str. 160).

2. Jeżeli inspektor zdecydował o zaistnieniu wyraźnych powodów opisanych powyżej, natychmiast powiadamia on właściwy organ ds. ochrony (chyba że inspektor jest jednocześnie odpowiednio upoważnionym oficerem ds. ochrony). Właściwy organ ds. ochrony podejmuje wtedy decyzję o dalszych koniecznych środkach kontroli, biorąc pod uwagę poziom ochrony zgodnie z konwencją SOLAS 74 rozdział XI paragraf 9.
3. Wyraźne powody, inne niż te określone powyżej, należą do kompetencji odpowiednio upoważnionego oficera ds. ochrony.

ZAŁĄCZNIK VI

Procedury kontroli statków

(o których mowa w art. 14 ust. 1)

Załącznik I do memorandum paryskiego „Procedury kontroli przeprowadzanej przez państwo portu” (PSCO) i odpowiednie instrukcje wydane przez memorandum paryskie w ich zaktualizowanej wersji:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferry and Passenger ships (*Instrukcja 33/2000/02 Kontrola operacyjna na promach i statkach pasażerskich*),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for the PSCO on Electronic Charts (*Instrukcja 35/2002/02 Wytyczne dla oficera kontroli państwa portu dotyczące map elektronicznych*),
- Instruction 36/2003/08: Guidance for inspection on Working and Living conditions (*Instrukcja 36/2003/08 Wskazówki dotyczące inspekcji warunków pracy i życia*),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance STCW 78/95 convention as amended (*Instrukcja 37/2004/02 Wytyczne dla oficera kontroli państwa portu dotyczące konwencji STCW 78/95 wraz ze zmianami*),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines the inspection of hours of work/rest (*Instrukcja 37/2004/05 Wytyczne dotyczące inspekcji godzin pracy/odpoczynku*),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (*Instrukcja 37/2004/10 Wytyczne dla oficera kontroli państwa portu dotyczące aspektów związanych z bezpieczeństwem*),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's checking a Voyage Data recorder (VDR) (*Instrukcja 38/2005/02 Wytyczne dla oficera kontroli państwa portu dotyczące kontroli rejestratora danych z podróży (VDR)*),
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (*Instrukcja 38/2005/05 Wytyczne dotyczące MARPOL, załącznik I*),
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on the control of the Condition assessment scheme (CAS) of single hull oil tankers (*Instrukcja 38/2005/07 Wytyczne dotyczące kontroli schematu oceny stanu technicznego (CAS) tankowców jednopozyciowych*),
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on on the ISM Code (*Instrukcja 39/2006/01 Wytyczne dla oficera kontroli państwa portu dotyczące kodeksu ISM*),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on control of GMDSS (*Instrukcja 39/2006/02 Wytyczne dla oficerów kontroli państwa portu dotyczące kontroli systemu GMDSS*),
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification checklist (*Instrukcja 39/2006/03 Optymalizacja listy kontrolnej dotyczącej zakazów i powiadomień*),
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the examination of ballast tanks and main power failure simulation (black-out test) (*Instrukcja 39/2006/10 Wytyczne dla oficerów kontroli państwa portu dotyczące sprawdzania zbiorników balastowych i symulacji awarii głównego zasilania*),
- Instruction 39/2006/11: Guidance for checking the structure of Bulk Carriers (*Instrukcja 39/2006/11 Wskazówki dotyczące sprawdzania struktury masowców*),
- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (*Instrukcja 39/2006/12 Kodeks wzorców postępowania dla oficerów kontroli państwa portu*),
- Instruction 40/2007/04: Criteria for the responsibility assessment of Recognized Organisations (RO's) (*Instrukcja 39/2006/04 Kryteria oceny odpowiedzialności uznanych organizacji*),
- Instruction 40/2007/09: Interim Guidelines for Port State Control inspectors for compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (*Instrukcja 38/2005/09 Tymczasowe wytyczne dla inspektorów kontroli państwa portu dotyczące zgodności z załącznikiem VI do konwencji MARPOL 73/78*).

ZAŁĄCZNIK VII

Rozszerzona inspekcja statków

(o której mowa w art. 13)

Rozszerzona inspekcja dotyczy w szczególności ogólnego stanu następujących obszarów ryzyka:

- dokumentacji
- stanu struktury statku
- stopnia wodoszczelności
- systemów awaryjnych
- łączności radiowej
- obsługi ładunku
- ochrony przeciwpożarowej
- alarmów
- warunków pracy i życia
- sprzętu nawigacyjnego
- urządzeń ratunkowych
- ładunków niebezpiecznych
- urządzeń napędowych i wspomagających
- zapobiegania zanieczyszczeniom.

Ponadto, z zastrzeżeniem praktycznej wykonalności lub jakichkolwiek ograniczeń związanych z bezpieczeństwem ludzi, statku lub portu elementami rozszerzonej inspekcji, rozszerzona inspekcja obejmuje sprawdzenie konkretnych elementów obszarów ryzyka w zależności od rodzaju statku, na którym przeprowadza się inspekcję, zgodnie z art. 13 ust. 3.

ZAŁĄCZNIK VIII

Przepisy dotyczące odmowy dostępu do portów w obrębie Wspólnoty

(o których mowa w art. 15)

1. Jeżeli warunki opisane w art. 15 ust. 1 są spełnione, właściwy organ portu, w którym statek zostaje zatrzymany po raz trzeci, informuje na piśmie kapitana statku, że zostanie wydana decyzja o odmowie dostępu, która stanie się skuteczna od momentu opuszczenia portu przez statek, po usunięciu wszystkich braków, które doprowadziły do zatrzymania statku.
2. Właściwy organ przekazuje również kopię decyzji o odmowie dostępu administracji państwa bandery, zainteresowanej uznanej organizacji, innym państwom członkowskim oraz innym sygnatariuszom memorandum paryskiego, Komisji oraz Sekretariatowi memorandum paryskiego. Właściwy organ aktualizuje również bezzwłocznie bazę danych dotyczących inspekcji, wprowadzając informacje dotyczące odmowy dostępu.
3. W celu cofnięcia decyzji o odmowie dostępu właściciel lub armator musi zwrócić się z formalnym wnioskiem do właściwego organu państwa członkowskiego, które wydało decyzję o odmowie dostępu. Do wniosku musi zostać załączony dokument wydany przez administrację państwa bandery, po przeprowadzeniu wizytacji na pokładzie statku przez kontrolera odpowiednio upoważnionego przez administrację państwa bandery, potwierdzający, że statek całkowicie spełnia stosowane postanowienia konwencji. Administracja państwa bandery dostarcza właściwemu organowi dowód na to, że wizytacja na pokładzie statku została przeprowadzona.
4. Po przeprowadzeniu wizytacji na pokładzie statku kontrolera towarzystwa klasyfikacyjnego do wniosku o zniesienie nakazu odmowy dostępu musi również zostać załączony, w odpowiednich przypadkach, dokument wydany przez towarzystwo klasyfikacyjne, które sklasyfikowało statek, potwierdzający zgodność statku z normami danej klasy zastrzeżonymi przez to towarzystwo. Towarzystwo klasyfikacyjne dostarcza właściwemu organowi dowód na to, że wizytacja na pokładzie statku została przeprowadzona.

5. Decyzja o odmowie dostępu może zostać cofnięta wyłącznie po upływie okresu, o którym mowa w art. 15 niniejszej dyrektywy, oraz po reinspekcji statku w uzgodnionym porcie.
Jeżeli uzgodniony port znajduje się w państwie członkowskim, właściwy organ tego państwa może, na wniosek organu, który wydał decyzję o odmowie dostępu, upoważnić statek do wpłynięcia do uzgodnionego portu w celu przeprowadzenia reinspekcji. W takich przypadkach do czasu cofnięcia decyzji o odmowie dostępu w porcie nie powinny odbywać się żadne prace związane z obsługą ładunku.
6. Jeżeli zatrzymanie, które doprowadziło do wydania decyzji o odmowie dostępu, było związane również z brakami w konstrukcji statku organ, który wydał decyzję o odmowie dostępu, może zażądać udostępnienia podczas reinspekcji określonych pomieszczeń, w tym ładowni oraz zbiorników, w celu ich kontroli.
7. Reinspekcja jest przeprowadzana przez organ państwa członkowskiego, który wydał decyzję o odmowie dostępu, lub — za zgodą organu państwa członkowskiego, który wydał decyzję o odmowie dostępu — przez właściwy organ portu przeznaczenia. Właściwy organ może wymagać powiadomienia o reinspekcji na 14 dni przed jej terminem. Państwu członkowskiemu, które wydało decyzję o odmowie dostępu, muszą zostać dostarczone zadowalające dowody, iż statek całkowicie spełnia stosowne wymagania konwencji.
8. Reinspekcja ma zakres inspekcji rozszerzonej i obejmuje co najmniej właściwe pozycje załącznika VII.
9. Wszelkie koszty tej rozszerzonej inspekcji ponosi właściciel lub armator.
10. Jeżeli wyniki rozszerzonej inspekcji zadowolają państwo członkowskie zgodnie z załącznikiem VII, decyzja o odmowie dostępu musi zostać cofnięta, a przedsiębiorstwo, do którego należy statek, musi zostać o tym poinformowane na piśmie.
11. Właściwy organ powiadamia również na piśmie o swojej decyzji administrację państwa bandery, zainteresowane towarzystwo klasyfikacyjne, inne państwa członkowskie, innych sygnatariuszy memorandum paryskiego, Komisję oraz Sekretariat memorandum paryskiego. Właściwy organ aktualizuje również bezzwłocznie bazę danych wyników inspekcji, wprowadzając informacje dotyczące zniesienia nakazu odmowy dostępu.
12. Informacje dotyczące statków, którym odmówiono dostępu do portów w obrębie Wspólnoty, muszą zostać udostępnione w bazie danych wyników inspekcji oraz opublikowane zgodnie z przepisami art. 25 i załącznika XIII.

ZAŁĄCZNIK IX

Protokół z inspekcji

(o którym mowa w art. 16)

Protokół z inspekcji musi zawierać przynajmniej następujące pozycje.

I. Informacje ogólne

1. Właściwy organ, który sporządził protokół
2. Data i miejsce inspekcji
3. Nazwa statku poddanego inspekcji
4. Bandera
5. Rodzaj statku (zgodnie ze wskazaniem w certyfikacie zarządzania bezpieczeństwem)
6. Numer identyfikacyjny IMO
7. Sygnał wywoławczy
8. Tonaż (gt)
9. Nośność (o ile dotyczy)
10. Rok budowy ustalony na podstawie daty budowy statku podanej na świadectwach bezpieczeństwa statku
11. Towarzystwo lub towarzystwa klasyfikacyjne, a także jakakolwiek inna organizacja, która(-e) wydała(-y) świadectwa klasy statkowi, jeżeli statek takie posiada
12. Uznana organizacja lub uznane organizacje lub jakakolwiek strona, która(-e) wydała statkowi świadectwa w imieniu państwa bandery zgodnie ze stosowanymi konwencjami

13. Nazwa i adres przedsiębiorstwa, do którego należy statek, lub armatora statku
14. W przypadku statków przewożących płynne lub stałe ładunki masowe nazwisko i adres czarterującego odpowiedzialnego za wybór statku i rodzaj czarteru
15. Ostateczny termin sporządzenia protokołu z inspekcji
16. Wskazanie, że szczegółowe informacje na temat inspekcji lub zatrzymania mogą zostać opublikowane.

II. Informacje dotyczące inspekcji

1. Świadectwa wydane w zastosowaniu właściwych konwencji, organ lub organizacja, które wydały dane świadectwo(-a), z podaniem daty wydania i utraty ważności
2. Części lub elementy statku, które zostały poddane inspekcji (w przypadku bardziej szczegółowej lub rozszerzonej inspekcji)
3. Port i data ostatniego przeglądu pośredniego lub rocznego lub przeglądu w celu odnowienia świadectwa oraz nazwa organizacji, która przeprowadziła przegląd
4. Rodzaj inspekcji (inspekcja, bardziej szczegółowa inspekcja, rozszerzona inspekcja)
5. Charakter braków
6. Podjęte środki.

III. Dodatkowe informacje w przypadku zatrzymania

1. Data wydania nakazu zatrzymania
2. Data zniesienia nakazu zatrzymania
3. Charakter braków uzasadniających nakaz zatrzymania (z odniesieniami do konwencji, o ile dotyczy)
4. Wskazanie, o ile dotyczy, czy uznana organizacja lub jakiegokolwiek inny organ prywatny, który dokonał odpowiedniego przeglądu, ponosi odpowiedzialność w związku z brakami, które same lub w połączeniu z innymi, doprowadziły do zatrzymania
5. Podjęte środki.

ZAŁĄCZNIK X

Kryteria uzasadniające zatrzymanie statku

(o których mowa w art. 18 ust. 3)

WPROWADZENIE

Przed podjęciem decyzji o tym, czy braki wykryte podczas inspekcji uzasadniają zatrzymanie danego statku, inspektor musi zastosować kryteria podane poniżej w pkt 1 i 2.

W pkt 3 podane są przykłady braków, które same w sobie mogą stanowić uzasadnienie decyzji o zatrzymaniu statku (patrz art. 18 ust. 4).

W przypadku gdy podstawą do zatrzymania jest uszkodzenie statku powstałe w rezultacie wypadku podczas rejsu statku do portu, nie wydaje się nakazu zatrzymania, pod warunkiem że:

- a) należycie wypełniono zobowiązania zawarte w prawidle I/11 lit. c) konwencji SOLAS 74 dotyczące powiadomienia administracji państwa bandery, wyznaczonego kontrolera lub uznanej organizacji odpowiedzialnej za wydanie stosownego świadectwa;
- b) przed wejściem do portu kapitan lub właściciel statku przedłożył organowi kontroli przeprowadzanej przez państwo portu szczegółowe informacje o okolicznościach wypadku i zaistniałych uszkodzeniach oraz informację o wymaganym powiadomieniu administracji państwa bandery;
- c) na statku przeprowadzana jest właściwa czynność naprawcza, odpowiadająca wymaganiom organu, oraz
- d) po otrzymaniu informacji o zakończeniu czynności naprawczych organ upewnił się, że braki, które stanowiły zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska naturalnego, zostały usunięte.

1. GŁÓWNE KRYTERIA

Przy wydawaniu fachowej opinii co do tego, czy statek powinien zostać zatrzymany, inspektor musi zastosować następujące kryteria:

Przedział czasowy:

Statki, które nie są wystarczająco bezpieczne, aby wypływać na morze, muszą być zatrzymane przy pierwszej inspekcji bez względu na to, ile czasu statek będzie przebywał w porcie.

Kryterium:

Statek zostaje zatrzymany, jeśli jego braki są wystarczająco poważne, aby konieczna była ponowna wizytacja inspektora w celu upewnienia się, że zostały one usunięte przed ponownym wypłynięciem statku na morze.

Konieczność kolejnej wizytacji inspektora jest miernikiem znaczenia braków. Nie nakłada ona jednak na inspektora takiego zobowiązania w każdym przypadku. Wynika z niej obowiązek sprawdzenia przez upoważniony organ, w taki czy w inny sposób, w miarę możliwości w drodze kolejnej wizytacji, czy braki zostały usunięte przed wypłynięciem z portu.

2. STOSOWANIE GŁÓWNYCH KRYTERIÓW

Przy podejmowaniu decyzji, czy braki wykryte na statku są wystarczająco poważne, aby konieczne było jego zatrzymanie, inspektor musi ocenić, czy:

1. statek posiada stosowne i ważne dokumenty;
2. statek ma załogę wymaganą zgodnie z określeniem w dokumencie o bezpiecznej obsadzie załogowej.

Podczas inspekcji inspektor musi ponadto ocenić, czy statek lub jego załoga są w stanie:

3. bezpiecznie żeglować podczas najbliższego rejsu;
4. bezpiecznie obsługiwać, przewozić i monitorować stan ładunku podczas najbliższego rejsu;
5. bezpiecznie obsługiwać maszynownię podczas najbliższego rejsu;
6. utrzymać prawidłowy napęd i sterowanie podczas najbliższego rejsu;
7. skutecznie ugasić pożar w każdej części statku, jeśli zaszłaby taka potrzeba podczas najbliższego rejsu;
8. szybko i bezpiecznie opuścić statek oraz przeprowadzić akcję ratowniczą, jeśli zaszłaby taka potrzeba podczas najbliższego rejsu;
9. nie dopuścić do zanieczyszczenia środowiska podczas najbliższego rejsu;
10. utrzymać właściwą stabilność podczas najbliższego rejsu;
11. zachować odpowiednią wodoszczelność na całym statku podczas najbliższego rejsu;
12. nawiązać łączność w sytuacjach alarmowych, jeśli zajdzie taka potrzeba, podczas najbliższego rejsu;
13. zapewnić bezpieczne i zdrowe warunki na pokładzie podczas najbliższego rejsu;
14. dostarczyć wszelkich informacji w razie wypadku.

Jeśli odpowiedź na przynajmniej jedno z powyższych pytań jest negatywna przy uwzględnieniu wszystkich wykrytych braków, należy uznać zatrzymanie statku za konieczne. Połączenie braków o mniejszym znaczeniu może również stanowić powód zatrzymania statku.

3. Aby pomóc inspektorom korzystać z podanych wytycznych, poniżej przedstawiono wykaz przykładów braków — pogrupowanych według konwencji lub kodeksów — których charakter jest uznawany za wystarczająco poważny, aby uzasadnić zastosowanie zatrzymania w stosunku do statku. Poniższy wykaz nie jest wyczerpujący.

3.1. Informacje ogólne

Brak ważnych świadectw i dokumentów zgodnie z wymaganiami stosownych aktów. Statki pływające pod banderą państwa, które nie jest stroną odpowiedniej konwencji lub które nie wprowadziło w życie innego stosownego aktu, nie są jednak upoważnione do posiadania świadectw przewidzianych przepisami określonymi w danej konwencji lub innym stosownym akcie. W związku z tym brak wymaganych świadectw nie może sam w sobie stanowić powodu do zatrzymania takiego statku; jednakże stosując klauzulę o „zaprzestaniu bardziej przychylnego traktowania”, należy upewnić się o merytorycznej zgodności z wymaganiami przed wypłynięciem statku.

3.2. Zagadnienia związane z SOLAS 74

1. Defekt uniemożliwiający właściwą pracę lub dotyczący napędu lub innych istotnych urządzeń mechanicznych, jak również instalacji elektrycznych.
2. Niedostateczna czystość w maszynowni, nadmierne ilości mieszanek wody oleistej w zęzach, izolacja instalacji rurowej — łącznie z rurami wydechowymi w maszynowni zanieczyszczoną ropą naftową, nieprawidłowa praca zęzowych urządzeń pompujących.
3. Nieprawidłowości w pracy generatora awaryjnego, oświetlenia, akumulatorów i przełączników.
4. Nieprawidłowości w pracy głównego i pomocniczego urządzenia sterującego.
5. Brak, niewystarczająca liczba lub bardzo zły stan osobistych urządzeń ratunkowych, łodzi ratunkowych i urządzeń do wodowania.

6. Brak, niezgodność z normą lub bardzo zły stan: systemu wykrywania ognia, alarmów pożarowych, sprzętu przeciwpożarowego, stałych urządzeń gaśniczych, zaworów wentylacyjnych, zwłżaczy ognia, urządzeń szybko zamykających — w stopniu uniemożliwiającym ich użycie zgodnie z przeznaczeniem.
 7. Brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości w działaniu ochrony przeciwpożarowej na pokładzie zbiornikowców.
 8. Brak, niezgodność z normą lub bardzo zły stan świateł, kształtów urządzeń sterowniczych lub sygnalizacji dźwiękowej.
 9. Brak lub nieprawidłowości w działaniu sprzętu radiowego do celów porozumiewania się w sytuacjach bezpiecznych oraz w niebezpieczeństwie.
 10. Brak lub nieprawidłowości w działaniu sprzętu nawigacyjnego, przy uwzględnieniu przepisów prawidła V/16.2 SOLAS 74.
 11. Brak uaktualnionych map nawigacyjnych lub innych istotnych stosownych publikacji nautycznych koniecznych podczas zamierzonego rejsu, biorąc pod uwagę, że zatwierdzony system obrazowania elektronicznych map i informacji nawigacyjnych (ECDIS) wykorzystujący urzędowe dane może być stosowany w zastępstwie map.
 12. Brak iskrobezpiecznej wentylacji wyciągowej w pompowni ładunkowej.
 13. Poważne braki w wymaganiach operacyjnych, jak określono w pkt 5.5 załącznika 1 do memorandum paryskiego.
 14. Liczba, skład lub świadectwa załogi nieodpowiadające dokumentowi o bezpiecznej obsadzie załogowej.
 15. Nieprzeprowadzenie programu rozszerzonych badań zgodnie z konwencją SOLAS 74, rozdział XI, prawidło 2.
- 3.3. Zagadnienia związane z kodeksem IBC
1. Transport materiału niewymienionego w świadectwie zdatności lub brakujące informacje dotyczące ładunku.
 2. Brak lub uszkodzenie wysokociśnieniowych urządzeń zabezpieczających.
 3. Instalacje elektryczne nie są samoistnie bezpieczne lub są niezgodne z wymaganiami kodeksu.
 4. Źródła zapłonu w niebezpiecznych miejscach.
 5. Niedopełnienie wymagań specjalnych.
 6. Przekroczenie maksymalnej dozwolonej ilości ładunku na jeden zbiornik.
 7. Niewystarczające zabezpieczenie materiałów wrażliwych przed wysokimi temperaturami.
- 3.4. Zagadnienia związane z kodeksem IGC
1. Transport materiału niewymienionego w świadectwie zdatności lub brakujące informacje dotyczące ładunku.
 2. Brakujące urządzenia zamykające dla pomieszczeń mieszkalnych lub pomieszczeń usługowych.
 3. Niegazoszczelna gródź.
 4. Uszkodzone śluzy powietrzne.
 5. Brakujące lub uszkodzone zawory szybko zamykające.
 6. Brakujące lub uszkodzone zawory bezpieczeństwa.
 7. Instalacje elektryczne nie są samoistnie bezpieczne lub są niezgodne z wymaganiami kodeksu.
 8. Niedziałające wentylatory w części ładunkowej.
 9. Niedziałające alarmowe wskaźniki ciśnienia na zbiornikach ładunkowych.
 10. Uszkodzone urządzenie do wykrywania gazów lub urządzenie do wykrywania gazów toksycznych.
 11. Transport substancji podlegających zatrzymaniu bez ważnego świadectwa inhibicyjnego.
- 3.5. Zagadnienia związane z konwencją o liniach ładunkowych
1. Znaczne obszary zniszczenia lub skorodowania lub wżery korozyjne w poszyciu stalowym i związanych z nim usztywnieniach na pokładach i w kadłubie, wywierające wpływ na zdatność żeglugową lub zdolność zabierania ładunków lokalnych, o ile nie zostały przeprowadzone prawidłowe naprawy tymczasowe na potrzeby rejsu do portu napraw stałych.
 2. Zarejestrowany przypadek niewystarczającej stabilności.
 3. Brak wystarczających i solidnych informacji w zatwierdzonej formie, które pozwalałyby kapitanowi w sposób szybki i prosty zorganizować ładowanie i balastowanie statku w taki sposób, że na wszystkich etapach rejsu i w różnych warunkach zostaje zachowany bezpieczny margines stabilności oraz że nie dochodzi do żadnych niedopuszczalnych obciążeń konstrukcji statku.
 4. Brak, bardzo zły stan lub uszkodzenie urządzeń zamykających, urządzeń zamykających luk i drzwi wodoszczelnych.
 5. Przeciążenie.
 6. Brak znaku zanurzenia lub znak zanurzenia niemożliwy do odczytania.

- 3.6. Zagadnienia związane z konwencją Marpol 73/78, załącznik I
1. Brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości działania sprzętu filtrującego wody zaolejone, systemów monitorowania i kontroli wyładowania ropy lub sygnalizacji przekroczenia 15 ppm zaolejenia.
 2. Pozostająca objętość zbiornika resztkowego lub odstojnika błota defekosaturacyjnego niewystarczająca na zamierzony odcinek rejsu.
 3. Niedostępna książka zapisów olejowych.
 4. Wstawiona bez zezwolenia przegroda wyładowania.
 5. Brak dokumentu sprawozdania z przeglądu lub jego niezgodność z prawidłem 13G ust. 3 lit. b) Konwencji Marpol 73/78.
- 3.7. Zagadnienia związane z konwencją Marpol 73/78, załącznik II
1. Brak podręcznika P&A.
 2. Ładunek nie jest określony według kategorii.
 3. Nie można uzyskać księgi rejestracji ładunku.
 4. Transport substancji olejopodobnych bez dopełnienia wymogów lub bez odpowiednio poprawionego świadectwa.
 5. Wstawiona bez zezwolenia przegroda wyładowania.
- 3.8. Zagadnienia związane z konwencją Marpol 73/78, załącznik V
1. Brak planu gospodarowania odpadami.
 2. Nie można uzyskać książki zapisów odpadów powstających na statku.
 3. Załoga statku nie zna wymagań planu gospodarowania odpadami dotyczących usuwania i wyładowywania odpadów.
- 3.9. Zagadnienia związane z konwencją STCW 78/95 i dyrektywą 2001/25/WE
1. Nieprzedstawienie przez marynarzy świadectwa, dowodu posiadania właściwego świadectwa, posiadania ważnego zezwolenia lub przedstawienia udokumentowanego dowodu, że do administracji państwa bandery złożono wniosek o potwierdzenie.
 2. Dowód, że świadectwo zostało uzyskane w drodze oszustwa lub posiadaczem świadectwa nie jest osoba, której pierwotnie je wystawiono.
 3. Niespełnienie stosownych wymagań administracji państwa bandery w odniesieniu do bezpiecznej obsady załogowej.
 4. Brak organizacji wachty nawigacyjnej lub maszynowej spełniającej wymagania wyznaczone dla danego statku przez administrację państwa bandery.
 5. Nieobecność na wachcie osoby wykwalifikowanej do obsługi sprzętu niezbędnego do bezpiecznej żeglugi, łączności radiowej lub zapobiegania zanieczyszczeniom środowiska morskiego.
 6. Nieprzedstawienie dowodu biegłości zawodowej w obowiązkach powierzonych marynarzom dla bezpieczeństwa statku i zapobiegania zanieczyszczeniom.
 7. Niezdolność do wystawienia na pierwszej wachcie na początku rejsu oraz na następnych wachtach osób, które są dostatecznie wypoczęte oraz zdolne do wykonywania obowiązków.
- 3.10. Zagadnienia związane z konwencjami MOP
1. Niewystarczające zapasy żywnościowe na odcinek rejsu do następnego portu.
 2. Niewystarczające zapasy wody pitnej na odcinek rejsu do następnego portu.
 3. Wysoce niehigieniczne warunki na pokładzie.
 4. Brak ogrzewania w pomieszczeniach mieszkalnych na statku pływającym w rejonach, gdzie mogą występować bardzo niskie temperatury.
 5. Niedostateczna wentylacja w pomieszczeniach mieszkalnych na statku.
 6. Znaczne nagromadzenie odpadów, zablokowanie sprzętem lub ładunkiem lub inna niebezpieczna sytuacja w korytarzach i pomieszczeniach mieszkalnych.
 7. Wyraźne dowody wskazujące na to, że zmęczenie wpływa na efektywność pracy personelu wachtowego i innych osób pełniących obowiązki na pierwszej wachcie lub na następnych wachtach.
- 3.11. Zagadnienia, które nie stanowią podstawy zatrzymania, ale przy których należy np. wstrzymać prace związane z obsługą ładunku
- Nieprawidłowości pracy (lub utrzymania) systemu gazu obojętnego lub urządzeń związanych z ładunkiem są uznawane za wystarczające powody dla wstrzymania prac związanych z obsługą ładunku.

ZAŁĄCZNIK XI

Minimalne kryteria dla inspektorów

(o których mowa w art. 21 ust. 1 i 5)

1. Inspektorzy muszą posiadać odpowiednią wiedzę teoretyczną oraz doświadczenie praktyczne dotyczące statków i ich obsługi. Muszą być w stanie wykonywać przepisy konwencji oraz stosowne procedury dotyczące kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Wiedza ta oraz kompetencje w zakresie wykonywania międzynarodowych oraz wspólnotowych przepisów muszą zostać uzyskane w drodze udokumentowanych programów szkoleniowych.
 2. Inspektorzy muszą spełniać przynajmniej jeden z poniższych warunków:
 - a) mieć odpowiednie kwalifikacje uzyskane w instytucji morskiej lub żeglugowej oraz stosowne doświadczenie zdobyte na morzu jako dyplomowany oficer na statku posiadający obecnie lub w przeszłości ważne świadectwo kwalifikacyjne zgodnie z konwencją STCW II/2 lub III/2; bez ograniczeń dotyczących obszaru działania, mocy napędowej lub tonażu lub
 - b) uprzednio zdać uznany przez właściwy organ egzamin na inżyniera budowy okrętów, inżyniera mechanika lub inżyniera w dziedzinach związanych z żeglugą morską i mieć przynajmniej 5 lat doświadczenia zawodowego w tym zakresie, lub
 - c) posiadać odpowiedni dyplom ukończenia studiów wyższych lub inny równoważny dyplom oraz odbyć odpowiednie szkolenie i uzyskać kwalifikacje jako inspektor ds. bezpieczeństwa statku.
 3. Inspektor musi:
 - uprzednio przepracować przynajmniej jeden rok jako inspektor państwa bandery zajmujący się badaniem i wydawaniem świadectw zgodnie z konwencjami lub zaangażowany w monitorowanie działalności uznanych organizacji, którym powierzono zadania ustawowe lub
 - uzyskać równoważny poziom kompetencji dzięki ukończeniu przynajmniej rocznego szkolenia w terenie polegającego na obserwowaniu kontroli przeprowadzanych przez państwo portu pod kierunkiem doświadczonych oficerów kontroli państwa portu.
 4. Inspektorzy wymienieni w pkt 2 lit. a) muszą mieć przynajmniej pięcioletnie doświadczenie w służbie morskiej obejmujące okresy służby morskiej jako oficerowie, odpowiednio, w części pokładowej lub maszynowej, lub jako inspektorzy państwa bandery, lub jako asystenci inspektora państwa portu. Takie doświadczenie obejmuje co najmniej dwuletni okres służby morskiej w charakterze oficera pokładowego lub maszynowego.
 5. Inspektorzy muszą posiadać umiejętność porozumiewania się ustnego i pisemnego z marynarzami w języku powszechnie używanym podczas żeglugi.
 6. Inspektorzy niespełniający powyższych kryteriów są również akceptowani, jeśli są zatrudnieni przez właściwy organ państwa członkowskiego przy kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w dniu przyjęcia niniejszej dyrektywy.
 7. W przypadku gdy w państwie członkowskim inspekcje, o których mowa w art. 14 ust. 1 i ust. 2, są przeprowadzane przez inspektorów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, inspektorzy ci muszą posiadać odpowiednie kwalifikacje obejmujące wystarczającą teoretyczną i praktyczną wiedzę z zakresu ochrony morskiej. Na odpowiednie kwalifikacje składają się:
 - a) dobra znajomość zagadnień związanych z ochroną żeglugi i portów oraz ich zastosowania w odniesieniu do badanych działań;
 - b) dobra wiedza praktyczna w zakresie technologii i technik związanych z ochroną;
 - c) wiedza na temat zasad, procedur i technik prowadzenia inspekcji;
 - d) wiedza praktyczna w zakresie badanych czynności.
-

ZAŁĄCZNIK XII

Funkcje bazy danych wyników inspekcji

(o których mowa w art. 23 ust. 1)

1. Baza danych wyników inspekcji umożliwia co najmniej:
 - dodawanie danych dotyczących inspekcji pochodzących z państw członkowskich i wszystkich państw będących stronami memorandum paryskiego;
 - zapewnianie danych dotyczących profilu ryzyka statków oraz statków kwalifikujących się do inspekcji;
 - wyznaczanie zobowiązań inspekcyjnych każdego państwa członkowskiego;
 - ustalenie białej oraz szarej i czarnej listy państw bandery, o których mowa w art. 15 ust. 1;
 - zapewnianie danych dotyczących działalności przedsiębiorstw;
 - określanie elementów obszarów ryzyka, które należy sprawdzać podczas każdej inspekcji.
2. Baza danych wyników inspekcji może być dostosowywana zgodnie z postępowaniem technicznym oraz w celu połączenia z innymi wspólnotowymi bazami danych dotyczących bezpieczeństwa morskiego, w tym SafeSeaNet, która zapewnia dane dotyczące rzeczywistych zawinięć statków do portów państw członkowskich, oraz w odpowiednich przypadkach ze stosownymi krajowymi systemami informacyjnymi.
3. Należy utworzyć hiperłącze z bazą danych wyników inspekcji do systemu informacyjnego Equasis. Państwa członkowskie zachęcają inspektorów do korzystania z publicznych i prywatnych baz danych dotyczących inspekcji statków, dostępnych za pośrednictwem systemu informacyjnego Equasis.

ZAŁĄCZNIK XIII

Publikowanie informacji dotyczących inspekcji, zatrzymań oraz odmów dostępu w portach państw członkowskich

(o którym mowa w art. 25 ust. 1)

1. Informacje publikowane zgodnie z art. 25 ust. 1 muszą zawierać:
 - a) nazwę statku,
 - b) numer identyfikacyjny nadany przez IMO,
 - c) rodzaj statku,
 - d) tonaż (gt),
 - e) rok budowy ustalony na podstawie daty budowy statku podanej na świadectwach bezpieczeństwa statku,
 - f) nazwę i adres przedsiębiorstwa, do którego statek należy,
 - g) w przypadku statków przewożących płynne lub stałe ładunki masowe nazwę i adres przedsiębiorstwa czarterującego odpowiedzialnego za wybór statku i rodzaj czarteru,
 - h) państwo bandery,
 - i) świadectwa klasy i świadectwa ustawowe, wydane zgodnie z odpowiednimi konwencjami, oraz organ lub organizację, które wydały każde z tych świadectw, łącznie z datą wydania i datą utraty ważności,
 - j) port i datę ostatniego przeglądu pośredniego lub rocznego w przypadku świadectw wymienionych w lit. i) oraz nazwę organu, który przeprowadził przegląd, lub organizacji, która go przeprowadziła,
 - k) datę, państwo, port zatrzymania.
2. W odniesieniu do statków, które zatrzymano, informacje opublikowane zgodnie z art. 25, muszą również zawierać
 - a) liczbę zatrzymań w ciągu ostatnich 36 miesięcy,
 - b) datę zniesienia zatrzymania,
 - c) czas trwania zatrzymania, w dniach,

- d) przyczyny zatrzymania, przedstawione w sposób jasny i jednoznaczny,
- e) wskazanie, we właściwym przypadku, czy uznana organizacja, która dokonała przeglądu, ponosi odpowiedzialność w związku z brakami, które — same lub w połączeniu z innymi — doprowadziły do zatrzymania,
- f) opis podjętych środków, w przypadku gdy statek dostał pozwolenie na udanie się do najbliższej właściwej stoczni remontowej,
- g) jeżeli statkowi odmówiono dostępu do któregośkolwiek z portów we Wspólnocie, przyczyny takiego działania przedstawione w sposób jasny i jednoznaczny.

ZAŁĄCZNIK XIV

Dane dostarczane w kontekście monitorowania realizacji

(o których mowa w art. 28)

1. Każdego roku państwa członkowskie muszą dostarczyć Komisji następujące dane dotyczące poprzedniego roku najpóźniej do dnia 1 kwietnia.

- 1.1. Liczba inspektorów działających w ich imieniu w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

Informacje te muszą być przekazywane Komisji przy użyciu następującej tabeli wzorcowej ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

Port/obszar	Liczba inspektorów zatrudnionych w pełnym wymiarze godzin (A)	Liczba inspektorów zatrudnionych w niepełnym wymiarze godzin (B)	Przeliczenie (B) na pełny wymiar godzin (C)	Ogółem (A + C)
Port X/lub Obszar X ...				
Port Y/lub Obszar Y ...				
OGÓŁEM				

- 1.2. Całkowita liczba pojedynczych statków, które wpłynęły do ich portów na szczeblu krajowym. Liczba ta odpowiada liczbie statków objętych dyrektywą, które wpłynęły do ich portów na szczeblu krajowym, policzonych tylko jeden raz.

2. Państwa członkowskie muszą:

- a) dostarczać Komisji raz na sześć miesięcy wykaz zawinięć do portu pojedynczych statków innych niż regularne pasażerskie i towarowe połączenia promowe, które wpłynęły do ich portów lub które zgłosiły władzom lub organom portu swoje przybycie na kotwiczowisko, wraz z numerem identyfikacyjnym statku nadanym przez IMO, datą przybycia oraz portem dla każdego ruchu statku. Wykaz ten jest przekazywany w formie arkusza kalkulacyjnego umożliwiającego automatyczne wyszukiwanie i przetwarzanie wyżej wymienionych informacji. Wykaz ten jest dostarczany w terminie czterech miesięcy od końca okresu, do którego odnoszą się dane,

oraz

- b) dostarczać Komisji oddzielne wykazy regularnych pasażerskich połączeń promowych oraz regularnych towarowych usług promowych, o których mowa w lit. a), nie później niż sześć miesięcy po wdrożeniu niniejszej dyrektywy, a następnie za każdym razem, gdy następują zmiany w takich połączeniach. Wykaz taki zawiera, w odniesieniu do każdego statku, numer identyfikacyjny statku nadany przez IMO, jego nazwę oraz trasę, na której pływa. Wykaz ten jest przekazywany w formie arkusza kalkulacyjnego umożliwiającego automatyczne wyszukiwanie i przetwarzanie wyżej wymienionych informacji.

⁽¹⁾ W przypadku gdy inspekcje przeprowadzone w kontekście kontroli przeprowadzanej przez państwo portu stanowią jedynie część pracy inspektorów, całkowita liczba inspektorów musi zostać przeliczona na liczbę odpowiadającą inspektorom pracującym w pełnym wymiarze godzin. W przypadku gdy ten sam inspektor pracuje w więcej niż jednym porcie lub obszarze geograficznym, obowiązujący ekwiwalent czasowy musi zostać obliczony w każdym porcie.

⁽²⁾ Niniejsze informacje muszą być dostarczane na szczeblu krajowym oraz dla każdego portu zainteresowanego państwa członkowskiego. Do celów niniejszego załącznika port oznacza pojedynczy port lub obszar geograficzny obsługiwany przez inspektora lub grupę inspektorów, obejmujący kilka pojedynczych portów, we właściwych przypadkach.

ZAŁĄCZNIK XV

SEKCJA A

Uchylona dyrektywa oraz jej kolejne zmiany

(o których mowa w art. 36)

Dyrektywa Rady 95/21/WE
(Dz.U. L 157 z 7.7.1995, str. 1)

Dyrektywa Rady 98/25/WE
(Dz.U. L 133 z 7.5.1998, str. 19)

Dyrektywa Komisji 98/42/WE
(Dz.U. L 184 z 27.6.1998, str. 40)

Dyrektywa Komisji 1999/97/WE
(Dz.U. L 331 z 23.12.1999, str. 67)

Dyrektywa 2001/106/WE Parlamentu Europejskiego i Rady
(Dz.U. L 19 z 22.1.2002, str. 17)

Dyrektywa 2002/84/WE Parlamentu Europejskiego i Rady
(Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 53)

Tylko art. 4

SEKCJA B

Wykaz terminów transpozycji do prawa krajowego

(o których mowa w art. 36)

Dyrektywa	Termin transpozycji
Dyrektywa 95/21/WE	30 czerwca 1996 r.
Dyrektywa 98/25/WE	30 czerwca 1998 r.
Dyrektywa 98/42/WE	30 września 1998 r.
Dyrektywa 1999/97/WE	13 grudnia 2000 r.
Dyrektywa 2001/106/WE	22 lipca 2003 r.
Dyrektywa 2002/84/WE	23 listopada 2003 r.

ZAŁĄCZNIK XVI

Tabela korelacji

(o której mowa w art. 36)

Dyrektywa 95/21/WE	Niniejsza dyrektywa
Artykuł 1 część wprowadzająca	Artykuł 1 część wprowadzająca
Artykuł 1 tiret pierwsze	Artykuł 1 lit. a)
Artykuł 1 tiret drugie	Artykuł 1 lit. b)
—	Artykuł 1 lit. c)
Artykuł 2 część wprowadzająca	Artykuł 2 część wprowadzająca
Artykuł 2 ust. 1 część wprowadzająca	Artykuł 2 ust. 1 część wprowadzająca
Artykuł 2 ust. 1 tiret pierwsze	Artykuł 2 ust. 1 lit. a)
Artykuł 2 ust. 1 tiret drugie	Artykuł 2 ust. 1 lit. b)
Artykuł 2 ust. 1 tiret trzecie	Artykuł 2 ust. 1 lit. c)
Artykuł 2 ust. 1 tiret czwarte	Artykuł 2 ust. 1 lit. d)
Artykuł 2 ust. 1 tiret piąte	Artykuł 2 ust. 1 lit. e)
Artykuł 2 ust. 1 tiret szóste	Artykuł 2 ust. 1 lit. f)
Artykuł 2 ust. 1 tiret siódme	Artykuł 2 ust. 1 lit. g)
Artykuł 2 ust. 1 tiret ósme	Artykuł 2 ust. 1 lit. h)
Artykuł 2 ust. 2	Artykuł 2 ust. 2
—	Artykuł 2 ust. 3
—	Artykuł 2 ust. 4
Artykuł 2 ust. 3	Artykuł 2 ust. 5
Artykuł 2 ust. 4	—
—	Artykuł 2 ust. 6
—	Artykuł 2 ust. 7
Artykuł 2 ust. 5	Artykuł 2 ust. 8
—	Artykuł 2 ust. 9
—	Artykuł 2 ust. 10
—	Artykuł 2 ust. 11
Artykuł 2 ust. 6	Artykuł 2 ust. 12
Artykuł 2 ust. 7	Artykuł 2 ust. 13
Artykuł 2 ust. 8	Artykuł 2 ust. 14
—	Artykuł 2 ust. 15
Artykuł 2 ust. 9	Artykuł 2 ust. 16
—	Artykuł 2 ust. 17
Artykuł 2 ust. 10	Artykuł 2 ust. 18
—	Artykuł 2 ust. 19
—	Artykuł 2 ust. 20

Dyrektywa 95/21/WE	Niniejsza dyrektywa
—	Artykuł 2 ust. 21
—	Artykuł 2 ust. 22
—	Artykuł 2 ust. 23
Artykuł 3 ust. 1 akapit pierwszy, tiret pierwsze	Artykuł 3 ust. 1 akapit pierwszy
—	Artykuł 3 ust. 1 akapit drugi
Artykuł 3 ust. 1 akapit pierwszy, tiret drugie	Artykuł 3 ust. 1 akapit trzeci
—	Artykuł 3 ust. 1 akapit czwarty
Artykuł 3 ust. 1 akapit drugi	Artykuł 3 ust. 1 akapit piąty
—	Artykuł 3 ust. 1 akapit szósty
—	Artykuł 3 ust. 1 akapit siódmy
Artykuł 3 ust. 2 do 4	Artykuł 3 ust. 2 do 4
—	Artykuł 4 ust. 1
Artykuł 4	Artykuł 4 ust. 2
Artykuł 5	—
—	Artykuł 5
—	Artykuł 6
—	Artykuł 7
—	Artykuł 8
—	Artykuł 9
—	Artykuł 10
—	Artykuł 11
Artykuł 6 ust. 1 część wprowadzająca	—
—	Artykuł 12 ust. 1 część wprowadzająca
Artykuł 6 ust. 1 lit. a)	Artykuł 12 ust. 1 lit. a)
—	Artykuł 12 ust. 1 lit. b)
Artykuł 6 ust. 1 lit. b)	Artykuł 12 ust. 1 lit. c)
Artykuł 6 ust. 2	—
—	Artykuł 12 ust. 2
Artykuł 6 ust. 3	Artykuł 12 ust. 3
Artykuł 6 ust. 4	—
Artykuł 7	—
Artykuł 7a	—
Artykuł 7b	—
—	Artykuł 13
—	Artykuł 14
—	Artykuł 15

Dyrektywa 95/21/WE	Niniejsza dyrektywa
Artykuł 8	Artykuł 16
—	Artykuł 17
Artykuł 9 ust. 1 i 2	Artykuł 18 ust. 1 i 2
Artykuł 9 ust. 3 zdanie pierwsze	Artykuł 18 ust. 3
Artykuł 9 ust. 3 zdania od 2 do 4	Artykuł 18 ust. 4
Artykuł 9 ust. 4 do 7	Artykuł 18 ust. 5 do 8
—	Artykuł 18 ust. 9
Artykuł 9a	—
Artykuł 10 ust. 1 do 3	Artykuł 19 ust. 1 do 3
—	Artykuł 19 ust. 4
Artykuł 11 ust. 1	Artykuł 20 ust. 1
—	Artykuł 20 ust. 2
Artykuł 11 ust. 2	Artykuł 20 ust. 3 akapit pierwszy
Artykuł 11 ust. 3 akapit pierwszy	—
Artykuł 11 ust. 3 akapit drugi	Artykuł 20 ust. 3 akapit drugi
Artykuł 11 ust. 4 do 6	Artykuł 20 ust. 4 do 6
Artykuł 12 ust. 1 do 3	Artykuł 21 ust. 1 do 3
Artykuł 12 ust. 4	Artykuł 21 ust. 4
—	Artykuł 21 ust. 5 do 7
Artykuł 13 ust. 1 do 2	Artykuł 22 ust. 1 do 2
—	Artykuł 22 ust. 3 do 5
Artykuł 14	—
Artykuł 15	—
—	Artykuł 23
—	Artykuł 24
—	Artykuł 25
—	Artykuł 26
Artykuł 16 ust. 1 i 2	Artykuł 27 ust. 1 i 2
Artykuł 16 ust. 2a	Artykuł 27 ust. 3
Artykuł 16 ust. 3	Artykuł 27 ust. 4
Artykuł 17	Artykuł 28
—	Artykuł 29
Artykuł 18	Artykuł 30
Artykuł 19	Artykuł 31
—	Artykuł 32
Artykuł 19a	Artykuł 33

Dyrektywa 95/21/WE	Niniejsza dyrektywa
—	Artykuł 34
Artykuł 20	Artykuł 35
—	Artykuł 36
Artykuł 21	Artykuł 37
Artykuł 22	Artykuł 38
Załącznik I	—
—	Załącznik I
—	Załącznik II
—	Załącznik III
Załącznik II	Załącznik IV
Załącznik III	Załącznik V
Załącznik IV	Załącznik VI
Załącznik V	Załącznik VII
Załącznik VI	Załącznik X
Załącznik VII	Załącznik XI
—	Załącznik XII
Załącznik VIII	Załącznik XIII
Załącznik IX	Załącznik IX
Załącznik X	Załącznik XIV
Załącznik XI	Załącznik VIII
Załącznik XII	—
—	Załącznik XV
—	Załącznik XVI

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

W dniu 7 czerwca 2007 r. Rada osiągnęła w ramach procedury współdecyzji (art. 251 Traktatu WE) polityczne porozumienie w kwestii projektu dyrektywy w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (przekształcenie) ⁽¹⁾. Po ostatecznym zredagowaniu tekstu przez prawników lingwistów Rada przyjęła wspólne stanowisko dnia 6 czerwca 2008 r., przy czym delegacja maltańska wstrzymała się od głosu.

Przyjmując swoje stanowisko, Rada wzięła pod uwagę opinię Parlamentu Europejskiego, wyrażoną w pierwszym czytaniu dnia 25 kwietnia 2007 r. ⁽²⁾, a także opinie Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽³⁾ i Komitetu Regionów ⁽⁴⁾.

Celem dyrektywy jest przekształcenie kolejnych zmian do dyrektywy 95/21/WE w sprawie kontroli państwa portu w tekst skonsolidowany oraz uproszczenie lub zmiana niektórych przepisów, by zwiększyć skuteczność i jakość inspekcji statków przeprowadzanych przez państwo portu. Dyrektywa zwiększa między innymi wymagania względem właściwych administracji i inspektorów oraz nakłada na pilotów bardziej rygorystyczny obowiązek powiadamiania.

Aby dyrektywa miała bardziej odstrasżające działanie, wniosek upraszcza środki umożliwiające odmowę dostępu do portów państw członkowskich oraz rozszerza zakres tych środków, a także przewiduje publikację czarnej listy właścicieli statków i armatorów.

Wniosek wprowadza także zasady nowego systemu inspekcji, zgodnie z którym przeprowadza się inspekcje wszystkich statków zawijających do portów państw członkowskich; system ten opiera się na profilu ryzyka, który umożliwia intensyfikację inspekcji na statkach wysokiego ryzyka, a także zmniejszenie obciążenia inspekcjami wobec statków spełniających normy. Zgodnie z wnioskiem Komisji szczegóły nowego systemu zostaną wprowadzone w trybie procedury komitetowej z chwilą ustalenia wszystkich elementów tego mechanizmu.

II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

Informacje ogólne

Wspólne stanowisko uzgodnione przez Radę zmierza do osiągnięcia tego samego celu, co opinia Parlamentu Europejskiego przyjęta w pierwszym czytaniu, a mianowicie do zastąpienia obecnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu nowym systemem inspekcji z chwilą wejścia w życie przekształconej dyrektywy. Nowy system ma na celu zapewnienie inspekcji maksymalnej liczby statków zawijających do portów państw członkowskich, uwzględniając sprawiedliwy udział państw członkowskich w realizacji zobowiązań inspekcyjnych. Szczegółowe uzgodnione elementy nowego systemu inspekcji, które opierają się na pracach wykonanych w ramach paryskiego protokołu ustaleń w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (paryskie MOU), zawarte są w załączniku II, który został wyłączony z procedury komitetowej.

W wyniku tego nowego podejścia wspólne stanowisko zmienia, w pewnych przypadkach, oryginalny wniosek Komisji przez całkowite jego preredagowanie, włączenie całkiem nowych przepisów lub uzupełnienie tekstu o nowe elementy. Zmiany te w znacznym stopniu odpowiadają dużej liczbie poprawek zgłoszonych przez Parlament Europejski w wyniku pierwszego czytania (1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 14, 15, 16, 18, 19, 22, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 71, 72, 75, 76, 78, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 94, 95, 98, 101, 102, 105, 106 i 111); poprawki te znalazły swoje odbicie we wspólnym stanowisku w brzmieniu dosłownym lub zostały uwzględnione częściowo albo co do zasady.

Rada nie przyjęła jednak pewnej liczby innych poprawek Parlamentu Europejskiego (8, 12, 13, 17, 21, 24, 26, 36, 37, 45, 54, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 70, 73, 74, 77, 80, 82, 91, 96, 97, 99, 100 i 103). Są one w większości związane z głównymi kwestiami podnoszonymi w trakcie dyskusji na forach organów Rady i nie są zgodne z podejściem przyjętym przez Radę we wspólnym stanowisku. Dalsze szczegóły na temat tych poprawek przedstawiono w kolejnej części tekstu.

⁽¹⁾ Komisja przekazała wniosek dnia 24 stycznia 2006 r. (dok. 5632/06).

⁽²⁾ Dok. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (jeszcze nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym).

⁽³⁾ CESE 1177/2006 z 13.9.2006 (Dz.U. C 318 z 23.12.2006, str. 195–201).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006 z 15.6.2006 (Dz.U. C 229 z 22.9.2006, str. 38).

Główne kwestie

1) Zakres stosowania dyrektywy

Rada podziela pogląd Komisji i Parlamentu Europejskiego (poprawki 29 do 34), że w wyniku stosowania obecnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, który narzuca czysto ilościowy próg przeprowadzenia przez państwa członkowskie inspekcji 25 % statków, kontrola jest niewystarczająca, a system prowadzi czasem do nieuzasadnionych inspekcji jedynie w celu osiągnięcia arbitralnego progu. Dlatego też we wspólnym stanowisku opracowano nowy system opierający się na zbiorowym celu całej Wspólnoty, którego podstawą jest sprawiedliwy udział państw członkowskich oraz państw w obrębie regionu paryskiego MOU w łącznej liczbie inspekcji. Inspekcje powinny skupiać się na statkach, które nie spełniają norm i które należy kontrolować częściej, natomiast obciążenie związane z inspekcjami statków spełniających normy powinno zostać zmniejszone.

W przeciwieństwie do Komisji i Parlamentu Europejskiego (poprawki 8, 13, 17, 22, 26, 31, 34, 35, 39, 40, 41, 54, 64, 65 i 96) Rada uważa jednak za słuszne, by uwzględnić praktyczne trudności niektórych państw członkowskich w kwestii zasobów finansowych i ludzkich. W związku z tym wspólne stanowisko zmienia zakres inspekcji na mocy tej dyrektywy, stosując je wobec statków zawijających do portu państwa członkowskiego i nawiązujących współpracę z portem, w tym wobec statków na kotwicy w porcie lub w innym obszarze jurysdykcji portu.

Ponadto Rada, tak jak Parlament Europejski (poprawki 12 i 26), ujmuje we wspólnym stanowisku możliwość wyłączenia z dyrektywy — pod określonymi warunkami — państw członkowskich, które nie mają dostępu do morza. Dla pewności prawnej warunki te zostały sformułowane w odnośnym przepisie. Stanowią one elementy istotne dyrektywy i nie mogą w związku z tym zostać zmienione w trybie procedury komitetowej, w przeciwieństwie do propozycji zawartej w poprawkach Parlamentu Europejskiego.

2) Mechanizmy elastyczności w odniesieniu do inspekcji

Chcąc stworzyć sprawiedliwy system inspekcji, który da się zastosować w praktyce, we wspólnym stanowisku Rada bierze pod uwagę specyficzną sytuację każdego państwa członkowskiego, w wyniku której do portów tych państw zawija różna liczba statków. W tym celu, zgodnie ze wspólnym stanowiskiem Rady i wbrew opinii Parlamentu Europejskiego, zezwala się państwom członkowskim na opuszczenie niewielkiego procentu inspekcji, a mianowicie inspekcji 5 % łącznej liczby statków o priorytecie I (statki, na których przeprowadzenie inspekcji jest obowiązkowe) z wysokim profilem ryzyka oraz inspekcji 10 % łącznej liczby statków o priorytecie I, innych niż z wysokim profilem ryzyka. Państwa członkowskie muszą jednak zwracać szczególną uwagę na statki, które nieczęsto zawijają do portów w obrębie Wspólnoty.

Ponadto zarówno Rada, jak i Parlament Europejski (poprawki od 35 do 37), są zdania, że ze względów praktycznych mechanizmy elastyczności są konieczne w określonych okolicznościach, tzn. aby umożliwić przesunięcie inspekcji o 15 dni, aby nie przeprowadzać inspekcji ze względów bezpieczeństwa lub gdy statek zawija do portu nocą. Tego ostatniego przepisu dotyczącego elastyczności Parlament Europejski nie zaproponował (poprawki 36 i 37).

3) Odmowa dostępu

Zarówno Rada, jak i Parlament Europejski (poprawki 8 i 54) popierają propozycję Komisji, by zaostrzyć środki odmowy dostępu wobec statków niespełniających norm. Kryterium zastosowania takiego środka jest ocena poziomu działalności statku w stosunku do poziomu działalności jego armatora, który wyraża się wielokrotnymi przypadkami zatrzymania statku w danym okresie, a także poziomu działalności państwa bandery określanego na podstawie „czarnych”, „szarych” i „białych” list państw bandery, sporządzonych w paryskim MOU.

Okres odmowy dostępu do portów państwa członkowskiego ulega wydłużeniu za każdym razem, gdy taki środek zostanie przedsięwzięty. Pomimo że Komisja, przy wsparciu Parlamentu Europejskiego, zaproponowała ostateczną możliwość wydania stałego zakazu wobec statków przyłapanych po raz trzeci w takiej sytuacji, zdaniem Rady należy ze względów prawnych przewidzieć możliwość uchylenia zakazu po upływie określonego czasu, tj. po 36 miesiącach, ale tylko w sytuacji gdy dany statek spełni szereg warunków.

4) *Sprawozdania sporządzane przez pilotów*

Rada w pełni popiera propozycję Komisji, by wobec wszystkich pilotów, w tym pilotów dalekomorskich na statkach kierujących się do portu lub będących w tranzycie, zaostrzyć obowiązek zgłaszania oczywistych nieprawidłowości stwierdzonych na pokładzie statków właściwemu organowi państwa portu lub wybrzeża. W odróżnieniu od Parlamentu Europejskiego (poprawka 68) zdaniem Rady można to uczynić jedynie, tworząc obowiązkowy przepis.

5) *Lista przedsięwzięć o niskim i bardzo niskim poziomie działalności*

Podobnie jak Komisja i Parlament Europejski (poprawka 71) Rada zamierza wzmocnić odstrasżające działanie dyrektywy i zwraca się do Komisji z prośbą o sporządzanie i regularne publikowanie informacji na temat armatorów o niskim poziomie działalności; Rada nie określa jednak warunków publikacji, które zostaną ustalone w trybie procedury komitetowej.

6) *Data transpozycji*

Zdaniem Rady nowy system inspekcji powinien być stosowany na szczeblu Wspólnoty z chwilą wejścia w życie dyrektywy przekształcającej. Biorąc pod uwagę złożoność nowego systemu, w tym konieczne prace techniczne związane z bazą danych inspekcji, w odróżnieniu od przepisu zawartego w 82. poprawce Parlamentu Europejskiego zezwala się jednak państwom członkowskim na 36-miesięczny okres transpozycji.

7) *Inne kwestie*

Rada nie mogła zaakceptować niektórych innych poprawek, które doprowadziłyby do nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych (poprawki 60, 62, 70, 73 i 96), poprawek nie całkiem jasnych, nie dość precyzyjnych lub niezgodnych z porządkującym podejściem Rady do dyrektywy (poprawki 13, 21, 24, 45, 59, 61, 63, 67, 69, 77, 80, 82, 91, 97, 99, 100 i 103).

III. PODSUMOWANIE

Rada ufa, że jej wspólne stanowisko jest dobrze wyważonym narzędziem umożliwiającym wprowadzenie sprawiedliwego i skutecznego nowego systemu inspekcji, który zaostrzy walkę z pływającymi po wodach Wspólnoty statkami, które nie spełniają norm.

Rada odnotowuje kontakty, które już nastąpiły z Parlamentem Europejskim w sprawie tego wniosku, i wyraża nadzieję na konstruktywne negocjacje, aby szybko wypracować porozumienie i umożliwić przyjęcie dyrektywy.
