

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

ZAŁĄCZNIK I

ELEMENTY WSPÓLNOTOWEGO SYSTEMU INSPEKCJI PAŃSTWA PORTU

(o których mowa w **art. 5**)

Wspólnotowy system inspekcji państwa portu zawiera następujące elementy:

I. Profil ryzyka statku

O profilu ryzyka statku decyduje kombinacja następujących parametrów:

1. *Parametry ogólne*

a) Rodzaj statku

Statki pasażerskie, zbiornikowce do przewozu ropy naftowej i chemikaliów, zbiornikowce do przewozu gazów skroplonych oraz masowce są uważane za stwarzające większe zagrożenie.

b) Wiek statku

Statki starsze **niż dwunastoletnie** są uważane za stwarzające większe zagrożenie.

c) Działalność państwa bandery

i) Statki pływające pod banderą państwa z wysokim wskaźnikiem zatrzymań w UE i regionach podlegających Paryskiemu protokołowi ustaleń (MOU) są uważane za stwarzające większe zagrożenie.

ii) Statki pływające pod banderą państwa z niskim wskaźnikiem zatrzymań w UE i regionach podlegających Paryskiemu protokołowi ustaleń (MOU) są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.

iii) Statki pływające pod banderą państwa, w którym zgodnie z **ramami i procedurami dobrowolnego systemu audytu państw członkowskich IMO** przeprowadzono niezależny audyt, który wykazał zgodność z odpowiednimi instrumentami, **w myśl środków, o których mowa w art. 9 ust. 3 tiret trzecie, lub które do momentu przyjęcia tych środków przedstawia dowody, że przedłożony został plan działań naprawczych**, są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.

d) Uznane organizacje

i) Statki, którym świadectwa wydały uznane organizacje posiadające niski lub bardzo niski poziom działalności w odniesieniu do wskaźników zatrzymań w UE i regionach podlegających Paryskiemu protokołowi ustaleń (MOU), są uważane za stwarzające większe zagrożenie.

ii) Statki, którym świadectwa wydały uznane organizacje posiadające wysoki poziom działalności w odniesieniu do wskaźników zatrzymań w UE i regionach podlegających Paryskiemu protokołowi ustaleń (MOU), są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.

iii) Statki posiadające świadectwa wydane przez 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⁾ 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 Paryskiemu protokołowi ustaleń (MOU), 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 Paryskiemu protokołowi ustaleń (MOU), są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.

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

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

2. Parametry historyczne

- i) Statki, które zostały zatrzymane więcej niż jeden raz, są uważane za stwarzające większe zagrożenie.
- ii) **Statki, w których podczas inspekcji przeprowadzonej/przeprowadzonych w ciągu ostatnich trzydziestu sześciu miesięcy stwierdzono mniej niż pięć nieprawidłowości na jedną inspekcję i które nie zostały zatrzymane w ciągu ostatnich trzydziestu sześciu miesięcy, są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.**
- iii) Statki, które nie zostały zatrzymane w ciągu ostatnich 36 **miesięcy, są** uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.

Ogólne i historyczne parametry ryzyka, o których mowa w **sekcji 1**, uwzględnia się łącznie 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 związane z **rodzajem statku**, działalnością państwa bandery, uznanych organizacji i działalnością przedsiębiorstwa.

II. INSPEKCJA STATKÓW

Statki zawijające do portów Wspólnoty są poddawane okresowym inspekcjom w regularnych odstępach czasu, oraz dodatkowym inspekcjom, jeżeli wynikną nieoczekiwane okoliczności.

1. Inspekcje okresowe

Okresowe inspekcje prowadzone są w określonych uprzednio odstępach czasu. Ich częstotliwość jest określana w zależności od profilu ryzyka. Odstęp czasu między okresowymi inspekcjami statków o wysokim ryzyku nie przekracza 6 miesięcy. Odstęp czasu między okresowymi inspekcjami 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 UE lub regionu podlegającego *Paryskiemu protokołowi ustaleń* w ciągu ostatnich 6 miesięcy. Statki o wysokim ryzyku kwalifikują się do inspekcji od 5 miesiąca.
- każdego statku o normalnym profilu ryzyka, który nie został poddany inspekcji w porcie UE lub regionu podlegającego *Paryskiemu protokołowi ustaleń* w ciągu ostatnich 12 miesięcy. Statki o normalnym ryzyku kwalifikują się do inspekcji od 10 miesiąca.
- każdego statku o niskim profilu ryzyka, który nie został poddany inspekcji w porcie UE lub regionu podlegającego *Paryskiemu protokołowi ustaleń* w ciągu ostatnich **30 miesięcy**. Statki o niskim ryzyku kwalifikują się do inspekcji od 24 miesiąca.

2. Inspekcje dodatkowe

Statki, w odniesieniu do których zaistniały następujące **czynniki nadrzędne lub** nieoczekiwane okoliczności, są poddawane inspekcji niezależnie od okresu, który upłynął od czasu ostatniej inspekcji okresowej:

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

2.1. Czynniki nadrzędne

Statki, w przypadku których występują następujące czynniki nadrzędne, są poddawane inspekcji niezależnie od okresu, który upłynął od czasu ostatniej inspekcji okresowej:

- Statki, które od czasu ostatniej inspekcji w Unii Europejskiej lub regionie podlegającym Paryskiemu protokołowi ustaleń 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 z inspekcji.
- Statki, które:
 - uczestniczyły w zderzeniu lub osiadły na mieliźnie w drodze do portu;
 - zostały oskarżone o domniemane pogwałcenie przepisów o wyładowywaniu szkodliwych substancji lub wycieków; lub
 - manewrowały w sposób niekonsekwentny lub niebezpieczny bez zachowania przepisów przyjętych przez IMO lub praktyk i procedur bezpiecznej żeglugi.
- **Statki, które nie wywiły się z odpowiedniego obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 8 niniejszej dyrektywy, w dyrektywie 2000/59/WE, dyrektywie 2002/59/WE i, jeśli to stosowne, w rozporządzeniu (WE) nr 725/2004.**
- **Statki, które zostały zgłoszone jako posiadające nieusunięte jeszcze nieprawidłowości, z wyjątkiem tych, w których nieprawidłowości powinny zostać usunięte w ciągu czternastu dni po wypłynięciu lub w których nieprawidłowości powinny zostać usunięte przed wypłynięciem.**

2.2. Czynniki nieprzewidziane

Statki, w odniesieniu do których wystąpiły następujące czynniki nieprzewidziane, są poddawane inspekcji niezależnie od okresu, który upłynął od czasu ostatniej inspekcji okresowej. Jednakże decyzja o przeprowadzeniu takiej inspekcji dodatkowej zależy od fachowej oceny inspektora.

- **Statki, które:**
 - były eksploatowane **w sposób** stanowiący zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska naturalnego; albo
 - nie przestrzegały zaleceń dotyczących nawigacji **przez wejścia na Morze Bałtyckie, zawartych 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 Paryskiemu protokołowi ustaleń wycofano uznanie.**
- Statki zgłoszone przez pilotów lub władze portowe jako posiadające **nieprawidłowości, stwierdzone braki lub oczywiste wady**, które mogą zagrozić bezpiecznej żegludze lub które mogłyby stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego zgodnie z art. 22 niniejszej **dyrektywy**.
- **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 mające problemy z ładunkiem, w szczególności ładunkiem niebezpiecznym lub szkodliwym.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

- Statki, które były eksploatowane w sposób stanowiący zagrożenie dla ludzi, mienia i środowiska naturalnego.
- Statki, w przypadku których ujawniono informacje pochodzące z wiarygodnego źródła, że ich parametry ryzyka różnią się od parametrów zarejestrowanych i w związku z tym przedstawiają one zwiększony poziom ryzyka.

3. Mechanizm selekcji

3.1. W przypadku statków objętych priorytetem I inspekcja przebiega w następujący sposób:

a) Inspekcja rozszerzona jest prowadzona na:

- każdym statku o profilu wysokiego ryzyka, który nie został poddany inspekcji w ciągu poprzednich sześciu miesięcy;
- każdym statku pasażerskim, zbiornikowcu do przewozu ropy naftowej, gazów skroplonych lub substancji chemicznych lub masowcu starszym niż dwunastoletni o normalnym profilu ryzyka, który nie został poddany inspekcji w ciągu poprzednich dwunastu miesięcy; oraz
- każdym statku pasażerskim, zbiornikowcu do przewozu ropy naftowej, gazów skroplonych lub substancji chemicznych lub masowcu starszym niż dwunastoletni o profilu niskiego ryzyka, który nie został poddany inspekcji w ciągu poprzednich trzydziestu sześciu miesięcy.

b) Inspekcja wstępna lub, w razie potrzeby, bardziej szczegółowa jest prowadzona na:

- każdym statku, z wyjątkiem statków pasażerskich, zbiornikowców do przewozu ropy naftowej, gazów skroplonych lub substancji chemicznych lub masowców, starszym niż dwunastoletni o profilu normalnego ryzyka, który nie został poddany inspekcji w ciągu poprzednich dwunastu miesięcy; oraz
- każdym statku, z wyjątkiem statków pasażerskich, zbiornikowców do przewozu ropy naftowej, gazów skroplonych lub substancji chemicznych lub masowców, starszym niż dwunastoletni o profilu niskiego ryzyka, który nie został poddany inspekcji w ciągu poprzednich trzydziestu sześciu miesięcy.

c) W przypadku wystąpienia nadrzędnego czynnika:

- inspekcja bardziej szczegółowa lub rozszerzona, zgodnie z fachową oceną inspektora, jest prowadzona na każdym statku o profilu wysokiego ryzyka oraz na każdym statku pasażerskim, zbiornikowcu do przewozu ropy naftowej, gazów skroplonych lub substancji chemicznych lub masowcu starszym niż dwunastoletni;
- inspekcja bardziej szczegółowa jest prowadzona na każdym statku starszym niż dwunastoletni, z wyjątkiem statków pasażerskich, zbiornikowców do przewozu ropy naftowej, gazów skroplonych lub substancji chemicznych lub masowców.

3.2. W przypadku statków objętych priorytetem II inspekcja przebiega w następujący sposób:

a) Inspekcja rozszerzona jest prowadzona na:

- każdym statku o profilu wysokiego ryzyka, który nie został poddany inspekcji w okresie poprzednich pięciu miesięcy;
- każdym statku pasażerskim, zbiornikowcu do przewozu ropy naftowej, gazów skroplonych lub substancji chemicznych lub masowcu starszym niż dwunastoletni o profilu normalnego ryzyka, który nie został poddany inspekcji w okresie poprzednich dziesięciu miesięcy; oraz
- każdym statku pasażerskim, zbiornikowcu do przewozu ropy naftowej, gazów skroplonych lub substancji chemicznych lub masowcu starszym niż dwunastoletni o profilu niskiego ryzyka, który nie został poddany inspekcji w okresie poprzednich dwudziestu czterech miesięcy.

b) Inspekcja wstępna lub, w razie potrzeby, bardziej szczegółowa jest prowadzona na:

- każdym statku, z wyjątkiem statków pasażerskich, zbiornikowców do przewozu ropy naftowej, gazów skroplonych lub substancji chemicznych lub masowców, starszym niż dwunastoletni o profilu normalnego ryzyka, który nie został poddany inspekcji w ciągu poprzednich dziesięciu miesięcy; oraz
- każdym statku, z wyjątkiem statków pasażerskich, zbiornikowców do przewozu ropy naftowej, gazów skroplonych lub substancji chemicznych lub masowców, starszym niż dwunastoletni o profilu niskiego ryzyka, który nie został poddany inspekcji w ciągu poprzednich dwudziestu czterech miesięcy.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

c) W przypadku wystąpienia nieprzewidzianego czynnika:

- inspekcja bardziej szczegółowa lub rozszerzona, zgodnie z fachową oceną inspektora, jest prowadzona na każdym statku o profilu wysokiego ryzyka oraz na każdym statku pasażerskim, zbiornikowcu do przewozu ropy naftowej, gazów skroplonych lub substancji chemicznych lub masowcu starszym niż dwunastoletni;
- inspekcja bardziej szczegółowa jest prowadzona na każdym statku starszym niż dwunastoletni, z wyjątkiem statków pasażerskich, zbiornikowców do przewozu ropy naftowej, gazów skroplonych lub substancji chemicznych lub masowców.

ZAŁĄCZNIK II

PROFIL RYZYKA STATKU

		Profil				
		Statek o Wysokim Profilu Ryzyka (SWR)		Statek o Normalnym Profilu Ryzyka (SNOR)	Statek o Niskim Profilu Ryzyka (SNR)	
Parametry ogólne		Kryteria	Punkty ważne	Kryteria	Kryteria	
1	Rodzaj statku	zbiornikowiec do przewozu substancji chemicznych, zbiornikowiec do przewozu gazów skroplonych, zbiornikowiec do przewozu ropy naftowej masowiec statek pasażerski	2	statek, który nie ma ani wysokiego, ani niskiego profilu ryzyka	wszystkie rodzaje	
2	Wiek statku	wszystkie rodzaje > 12 L.	1		każdy wiek	
3a	Bandera	lista czarna, szara i biała	czarna – bardzo wysokie ryzyko, wysokie ryzyko, ryzyko średnie do wysokiego czarna – średnie ryzyko	2 1	biała	
3b		Audyt IMO	-	-	tak	
4a	Uznane organizacje	poziom działalności	wysoki średni niski bardzo niski	- - niski bardzo niski	- - 1 -	wysoki - - -
4b		uznane przez UE	-	-	tak	
5	Przedsiębiorstwo	poziom działalności	wysoki średni niski bardzo niski	- - niski bardzo niski	- - 2 -	wysoki - - -
Parametry historyczne						
6	Liczba braków odnotowanych w trakcie każdej inspekcji w ciągu ostatnich 36 miesięcy	braki	nie dotyczy	-	≤ 5 (oraz przynajmniej jedna inspekcja przeprowadzona w ciągu ostatnich 36 miesięcy)	
7	Liczba zatrzymań w ciągu ostatnich 36 miesięcy	zatrzymania	≥ 2 zatrzymania	1	brak zatrzymań	

SWR – statki spełniające kryteria, których łączna wartość wynosi 5 punktów ważonych lub więcej.

SNR – statki spełniające wszystkie kryteria parametrów niskiego ryzyka.

SNOR – statki, które nie są ani SWR, ani SNR.