

32001L0106

22.1.2002

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 19/17

DYREKTYWA 2001/106/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 19 grudnia 2001 r.**

zmieniająca dyrektywę Rady 95/21/WE dotyczącą przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽³⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu ⁽⁴⁾, w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez komitet pojednawczy w dniu 13 listopada 2001 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Rady 95/21/WE ⁽⁵⁾ ustanawia system kontroli państwa portu żeglugi morskiej we Wspólnocie Europejskiej oparty na jednolitych procedurach inspekcji i zatrzymywania.
- (2) Należy uwzględnić zmiany, których dokonano w konwencjach, protokołach, kodeksach oraz rezolucjach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (MOM) oraz postęp dokonany w ramach paryskiego Protokołu Ustaleń.
- (3) Zrozumiałe jest, że nic w niniejszej dyrektywie nie powoduje przekazania państwowemu portu obowiązków państwa bandery, łącznie z tymi uznanymi organizacji działających w imieniu państw bandery.
- (4) Niektóre statki stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu oraz dla środowiska morskiego ze względu na swój zły stan, banderę i historię, w szczególności statki pływające pod banderą państw określanych jako „bardzo wysokiego ryzyka” lub „wysokiego ryzyka” na czarnej liście, publikowanej w rocznych sprawozdaniach Protokołu Ustaleń. Dlatego powinno się im odma-

wiać wstępu do portów wspólnotowych, chyba że zostanie wykazane, iż mogą poruszać się bezpiecznie po wodach terytorialnych Wspólnoty. Należy ustanowić wytyczne określające procedury stosowne w przypadku nałożenia takiego zakazu wstępu oraz znoszenia zakazu. W celu zapewnienia przejrzystości, wykaz statków, którym odmówiono wstępu do portów wspólnotowych powinien zostać ogłoszony publicznie.

- (5) Statki o wysokim czynnikiem docelowym stanowią szczególnie poważne zagrożenie wypadkowe lub zanieczyszczeniem środowiska, co uzasadnia konieczność częstych ich inspekcji we wspólnotowych portach zawiąnięcia.
- (6) Kategorie statków wymienione w załączniku V do dyrektywy 95/21/WE, również stanowią poważne zagrożenie wypadkowe lub zanieczyszczeniem środowiska po osiągnięciu pewnego wieku. Szerokie prawo uznaniowe organów prowadzących inspekcje w kwestii wskazania takich statków do rozszerzonej inspekcji uniemożliwiają osiągnięcie jednolitych praktyk we Wspólnocie. Dlatego jest niezbędne, aby przeprowadzać inspekcje takich statków obligatoryjnie. W szczególności, uwzględniając zagrożenie poważnymi zanieczyszczeniami powodowanymi przez zbiornikowce, a także ze względu na fakt, że większość braków prowadzących do zatrzymania dotyczy statków mających więcej niż 15 lat, system rozszerzonej inspekcji powinien być stosowany do zbiornikowców mających więcej niż 15 lat.
- (7) Zakres rozszerzonych inspekcji, dla których ustanowiono wytyczne, może zmieniać się wydatnie, w zależności od uznania organu przeprowadzającego inspekcje. W celu osiągnięcia jednolitych praktyk we Wspólnocie, wytyczne te powinny dlatego stać się obligatoryjne. Jednakże powinien również istnieć przepis do czynienia wyjątków, w przypadku gdy przeprowadzenie inspekcji takich statków, w szczególności ze względu na stan zbiorników ładunkowych statku lub ograniczenia operacyjne odnoszące się do czynnościami ładunku lub rozładunku, jest niemożliwe lub związane z nadmiernym zagrożeniem dla bezpieczeństwa statku, jego załogi, inspektora, lub bezpieczeństwa strefy portu.
- (8) Państwa Członkowskie powinny być uprawnione do skutecznego organizowania obligatoryjnych inspekcji, w celu uzyskania najwyższej wartości dodanej dzięki do wzmocnienia systemu inspekcji, uwzględniając różne warunki operacyjne oraz wykorzystując współpracę między portami a Państwami Członkowskimi, przestrzegając całkowitych ilościowych celów kontroli.

⁽¹⁾ Dz.U. C 212 E z 25.7.2000, str. 102 oraz Dz.U. C 154 z 29.4.2001, str. 67.

⁽²⁾ Dz.U. C 14 z 16.1.2001, str. 22.

⁽³⁾ Dz.U. C 22 z 24.1.2001, str. 19.

⁽⁴⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 30 listopada 2000 r. (Dz.U. C 228 z 13.8.2001, str. 133), wspólne stanowisko Rady z dnia 26 lutego 2001 r. (Dz.U. C 101 z 30.3.2001, str. 15) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 16 maja 2001 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 24 października 2001 r. oraz decyzja Rady z dnia 6 grudnia 2001 r.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 157 z 7.7.1995, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 1999/97/WE (Dz.U. L 331 z 23.12.1999, str. 67).

- (9) Z powodu, iż rekrutacja oraz szkolenie wykwalifikowanych inspektorów wymaga pewnego czasu, Państwu Członkowskim powinno się umożliwić stopniowe tworzenie ich służb inspekcyjnych; uwzględniając charakterystykę portu Rotterdam, w szczególności liczbę zawijających tam statków, należy ustanowić przepis, umożliwiający niewielkie przedłużenie okresu przeznaczzonego na rekrutację oraz szkolenie inspektorów w tym porcie.
- (10) Wady konstrukcyjne statku mogą zwiększyć ryzyko wypadku na morzu. W przypadku statków przewożących duży ładunek ropy naftowej, takie wypadki mogą mieć katastrofalny wpływ na środowisko. Organy przeprowadzające inspekcję powinny przeprowadzić badanie wzrokowe dostępnych części statku w celu wykrycia wszelkich poważnych śladów korozji i podjąć wszelkie niezbędne dalsze działania, w szczególności wobec towarzystw klasyfikacyjnych odpowiedzialnych za jakość konstrukcji statków.
- (11) Rozszerzona inspekcja oparta na obowiązkowej weryfikacji niektórych aspektów statku wymaga określonych nakładów czasu i organizacji. Zadanie przygotowania inspekcji powinno zostać ułatwione, co stopniowo poprawi ich skuteczność. W tym celu kapitan lub armator każdego statku wpływającego do portu wspólnotowego powinien dostarczać niektóre informacje o charakterze operacyjnym.
- (12) Rosnące znaczenie kontroli państwa portu w walce z niezadawalającymi praktykami prowadzi do ogólnego zwiększenia zakresu zadań inspektorów. Szczególny wysiłek powinien zostać podjęty w celu uniknięcia zbędnych inspekcji oraz poprawienia jakości informacji dostępnych inspektorom dotyczących inspekcji dokonanych w poprzednich portach. W związku z tym, sprawozdanie z inspekcji sporządzone przez inspektora po zakończeniu inspekcji, bardziej szczegółowej inspekcji lub rozszerzonej inspekcji, powinno określać, które części statku zostały poddane już inspekcji; w ten sposób inspektor w kolejnym porcie zawinięcia będzie w stanie, gdzie właściwe, podjąć decyzję o rezygnacji z inspekcji części statku, jeżeli poprzednie inspekcje nie wykazały żadnych braków.
- (13) Dokonano znacznego postępu technologicznego w dziedzinie wyposażenia pokładowego, który umożliwia zapisywanie danych trasy (za pomocą systemu zapisywania danych trasy (system VDR) lub „czarnych skrzynek”) w celu ułatwienia dochodzeń powypadkowych. Ze względu na znaczenie tego wyposażenia dla bezpieczeństwa na morzu i równoległe z wysiłkami podejmowanymi w tej kwestii w MOM, system powinien stać się obowiązkowy po upływie okresu do pięciu lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy dla statków towarowych zbudowanych przed dniem 1 lipca 2002 r. zawijających do portów wspólnotowych, a w gdy stanie się to obowiązkowe, jego brak lub awaria powinny uzasadnić zatrzymanie.
- (14) Administracja państwa bandery statku poddanego inspekcji lub zainteresowane towarzystwo klasyfikacyjne powinny zostać powiadomione o wyniku inspekcji w celu zapewnienia bardziej skutecznego monitorowania rozwoju oraz, gdzie właściwe, o pogarszaniu się stanu statku w celu podjęcia niezbędnego działania zaradczego, gdy wciąż jest na to czas.
- (15) Przypadkowe zanieczyszczenie ropą naftową może spowodować poważną szkodę dla środowiska oraz gospodarki danego regionu. Dlatego niezbędne jest sprawdzenie, czy zbiornikowce, zawijające do portów Wspólnoty Europejskiej posiadają właściwe zabezpieczenie przed takim zagrożeniem.
- (16) Przejrzystość informacji dotyczących statków poddanych inspekcji i zatrzymanych jest kluczowym elementem wszelkiej polityki, mającej na celu powstrzymanie wykorzystywania statków, które nie spełniają norm bezpieczeństwa. Niezbędne jest w tym kontekście włączyć do publikowanego wykazu również tożsamość czarterującego statek. Należy również publicznie udostępniać pełniejsze i czytelniejsze informacje dotyczących inspekcji i zatrzymań przeprowadzanych w portach wspólnotowych. Odnosi się to w szczególności do informacji dotyczących rozszerzonych inspekcji przeprowadzanych na pokładach statków, zarówno przez organy państwa portu oraz towarzystwa klasyfikujące, oraz do wyjaśnień dotyczących środków podejmowanych przez organy państwa portu lub zainteresowanych towarzystw klasyfikacyjnych po wydaniu nakazu zatrzymania na mocy niniejszej dyrektywy.
- (17) Bardzo istotne jest monitorowanie stosowania dyrektywy w celu uniknięcia ryzyka zróżnicowania poziomów bezpieczeństwa i zakłócenia konkurencji między portami i regionami Wspólnoty Europejskiej. Komisja powinna dlatego posiadać więcej szczegółowych informacji, w szczególności dotyczących ruchu statków w portach, w celu przeprowadzenia szczegółowej kontroli warunków, na których stosowana jest niniejsza dyrektywa. Takie informacje powinny być dostarczane Komisji odpowiednio często, w celu umożliwienia jej podejmowania szybszych interwencji w każdym przypadku wykrycia nieprawidłowości w stosowaniu niniejszej dyrektywy.
- (18) Środki niezbędne do wykonania dyrektywy 95/21/WE powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 95/21/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) tytuł otrzymuje brzmienie:
„dyrektywa 95/21/WE Rady z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie kontroli państwa portu żegluga morskiej;”
- 2) w art. 2 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:
„1. »Konwencje« to:
— Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych, 1966 (LL 66),
— Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS 74),
— Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, oraz dotyczący tej konwencji Protokół z 1978 r. (Marpol 73/78),
— Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 (STCW 78),

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

- Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, 1972 (Colreg 72),
- Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków, 1969 (ITC 69),
- Konwencja dotycząca minimalnych norm na statkach handlowych, 1976 (ILO nr 147),
- Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1992 (CLC 92),

wraz z protokołami i zmianami do niniejszych konwencji i odnośnymi kodeksami o statusie obligatoryjnym, obowiązującymi w dniu 19 grudnia 2001 r.

2. »MOU« oznacza Protokół Ustaleń w sprawie kontroli państwa portu, podpisany w Paryżu dnia 26 stycznia 1982 r., w jego brzmieniu z dnia 19 grudnia 2001 r.;

3) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

Jednostka kontrolująca

Państwa Członkowskie utrzymują odpowiednie krajowe organy administracji morskiej, wraz z niezbędną ilością pracowników, w szczególności wykwalifikowanych inspektorów, zwane dalej »właściwymi organami« do celów inspekcji statków oraz podejmują wszelkie odpowiednie działania w celu zagwarantowania, że ich właściwe organy wykonują powierzone im zadania zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy.”;

4) w art. 5 ust. 1, 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„1. Ogólna liczba inspekcji statków, określona w ust. 2 i art. 7 przeprowadzanych rocznie przez właściwe organy każdego Państwa Członkowskiego odpowiada co najmniej 25 % średniej rocznej liczby pojedynczych statków, zawijających do jego portów, obliczonej na podstawie trzech ostatnich lat kalendarzowych, dla których dostępne są dane statystyczne.

2. a) Właściwe organy zapewniają, z zastrzeżeniem przepisów art. 7a, że inspekcja zgodnie z art. 6 jest przeprowadzana na każdym statku, nie podlegającym rozszerzonej inspekcji, z czynnikiem docelowym większym niż 50 w systemie informacyjnym Sirenac, pod warunkiem, że upłynął okres przynajmniej jednego miesiąca od ostatniej inspekcji przeprowadzonej w porcie znajdującym się w regionie podlegającym Protokołowi Ustaleń.

b) Przy wybieraniu innych statków do inspekcji właściwe organy określają następującą kolejność pierwszeństwa:

- w pierwszej kolejności inspekcji podlegają statki, wymienione w części I załącznika I, niezależnie od wartości ich czynnika docelowego,

- statki wymienione w części II załącznika I wybiera się w kolejności malejącej, w zależności od kolejności pierwszeństwa, wynikającej z wartości ich czynnika docelowego określonego przez system informacyjny Sirenac.

3. Państwa Członkowskie powstrzymują się od przeprowadzania inspekcji statków, które zostały poddane inspekcji w jakimkolwiek innym Państwie Członkowskim w ciągu ostatnich sześciu miesięcy, pod warunkiem, że:

- statek nie jest wymieniony w załączniku I,
- podczas ostatniej inspekcji nie wykryto żadnych braków,
- nie ma wyraźnych powodów do przeprowadzenia inspekcji,
- statek nie jest objęty ust. 2 lit. a).”;

5) artykuł 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

Obligatoryjna rozszerzona inspekcja niektórych statków

1. Statek zaliczany do jednej z kategorii sekcji A załącznika V, podlega rozszerzonej inspekcji po upływie 12 miesięcy od czasu ostatniej rozszerzonej inspekcji przeprowadzonej w porcie państwa sygnatariusza Protokołu Ustaleń.

2. Jeśli taki statek zostaje wybrany do inspekcji zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. b), należy przeprowadzić rozszerzoną inspekcję. Jednakże, inspekcja zgodna z art. 6 może zostać przeprowadzona w okresie między dwoma rozszerzonymi inspekcjami.

3. a) Armator lub kapitan statku, do którego stosuje się ust. 1 przekazuje wszystkie informacje wymienione w sekcji B załącznika V, właściwym organom Państwa Członkowskiego każdego portu zawinięcia po upływie okresu 12 miesięcy od ostatniej rozszerzonej inspekcji. Informacje te zostają dostarczone przynajmniej na trzy dni przed spodziewanym czasem zawinięcia do portu lub przed opuszczeniem poprzedniego portu, jeśli podróż ma trwać krócej niż trzy dni.

b) Każdy statek niespełniający warunków lit. a) zostaje poddany rozszerzonej inspekcji w porcie docelowym.

4. Państwa Członkowskie, z zastrzeżeniem art. 7a, zapewniają, że rozszerzona inspekcja jest przeprowadzana na statku, do którego stosuje się ust. 3 oraz który ma czynnik docelowy 7 lub więcej w pierwszym porcie zawinięcia po upływie okresu 12 miesięcy od ostatniej rozszerzonej inspekcji.

W przypadkach, gdy Państwa Członkowskie nie są w stanie na czas zwiększyć swoich możliwości przeprowadzania wszystkich wymaganych dodatkowych inspekcji, w szczególności z powodu problemów związanych z rekrutacją i szkoleniem inspektorów, umożliwia się im stopniowo stworzenie ich służb inspekcyjnych, do dnia 1 stycznia 2003 r. Okres ten może zostać przedłużony o sześć miesięcy dla portu Rotterdam. Komisja powiadamia Państwa Członkowskie oraz Parlament Europejski o każdym takim przedłużeniu.

5. Rozszerzona inspekcja zostaje przeprowadzona zgodnie z procedurami określonymi w sekcji C załącznika V.

6. W przypadku gdy istnieje ryzyko, że zmiana lub projekt zmiany Protokołu Ustaleń mogłyby ograniczyć zakres obowiązkowych rozszerzonych inspekcji, przewidzianych w niniejszym artykule, Komisja niezwłocznie przedstawia komitetowi, ustanowionemu na mocy art. 18, projekt środków w celu przywrócenia wartości czynnika docelowego, zgodnych z celami niniejszej dyrektywy.”;

6) dodaje się art. 7a w brzmieniu:

„Artykuł 7a

Procedura stosowana w przypadku gdy na niektórych statkach nie można przeprowadzić inspekcji

1. W przypadku gdy, z powodów operacyjnych, Państwo Członkowskie nie jest w stanie przeprowadzić inspekcji statku o czynniku docelowym wyższym niż 50 jak określono w art. 5 ust. 2 lit. a) lub obowiązkowej rozszerzonej inspekcji określonej w art. 7 ust. 4, Państwo Członkowskie niezwłocznie powiadamia system Siernac, że taka inspekcja nie miała miejsca.

2. Takie przypadki są notyfikowane, w odstępach sześciomiesięcznych, Komisji wraz z powodami, w związku z którymi nie przeprowadzono inspekcji danych statków.

3. Podczas każdego roku kalendarzowego, inspekcje, które nie zostały przeprowadzone nie mogą przekroczyć 5 % średniej rocznej liczby pojedynczych statków, podlegających inspekcji określonych w ust. 1, zawiązujących do portów Państwa Członkowskiego, obliczonej na podstawie trzech ostatnich lat kalendarzowych, dla których dostępne są dane statystyczne.

4. Statki określone w ust. 1 zostają poddane inspekcji przewidzianej w art. 5 ust. 2 lit. a) lub obowiązkowej rozszerzonej inspekcji określonej art. 7 ust. 4, odpowiednio, w następnym porcie zawinięcia we Wspólnocie.

5. Do dnia 22 lipca 2008 r. wartość 5 % określona w ust. 3 zostaje zmieniona na podstawie oceny Komisji, jeśli zostanie to uznane za właściwe, zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 19.”;

7) dodaje się art. 7b w brzmieniu:

„Artykuł 7b

Środki odmowy wstępu dotyczące niektórych statków

1. Państwo Członkowskie zapewnia, że statkowi należącemu do jednej z kategorii sekcji A załącznika XI, odmawia się wstępu do jego portów, z wyjątkiem sytuacji opisanych w art. 11 ust. 6, jeżeli statek:

albo

— pływa pod banderą państwa znajdującego się na czarnej liście opublikowanej w rocznym sprawozdaniu Protokołu Ustaleń, oraz

— został zatrzymany więcej niż dwukrotnie w ciągu ostatnich 24 miesięcy w porcie państwa sygnatariusza Protokołu Ustaleń,

albo

— pływa pod banderą państwa określonego jako »bardzo wysokiego ryzyka« lub »wysokiego ryzyka« na czarnej liście opublikowanej w rocznym sprawozdaniu Protokołu Ustaleń, oraz

— został zatrzymany więcej niż jeden raz w ciągu ostatnich 36 miesięcy w porcie państwa sygnatariusza Protokołu Ustaleń.

Odmowa wstępu jest stosowana niezwłocznie od chwili, gdy statek uzyskał pozwolenie na wyjście z portu, w którym został poddany, odpowiednio, drugiemu lub trzeciemu zatrzymaniu.

2. Do celów ust. 1, Państwa Członkowskie stosują się do procedur ustanowionych w sekcji B załącznika XI.

3. Komisja publikuje co sześć miesięcy informacje dotyczące statków, którym odmówiono wstępu do portów wspólnotowych w zastosowaniu niniejszego artykułu.”;

8) artykuł 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Sprawozdanie z inspekcji dla kapitana statku

Po zakończeniu inspekcji, bardziej szczegółowej inspekcji lub rozszerzonej inspekcji, inspektor opracowuje sprawozdanie zgodnie z załącznikiem IX. Kopia sprawozdania z inspekcji zostaje dostarczona kapitanowi statku.”;

9) w art. 9:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Właściwe organy przekonują się, że wszelkie braki potwierdzone lub wykryte w drodze inspekcji, określonej w art. 5 ust. 2 i art. 7, są lub będą naprawione tak, aby odpowiadały normom określonym w konwencjach.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wydając orzeczenie fachowe, co do tego, czy statek powinien czy też nie zostać zatrzymany, inspektor stosuje kryteria określone w załączniku VI. W tym względzie, statek zostaje zatrzymany, jeśli nie jest wyposażony w sprawny system zapisywania danych trasy, w przypadku gdy jego użycie jest obowiązkowe zgodnie z załącznikiem XII. Jeśli brak ten nie może zostać z łatwością usunięty w porcie zatrzymania, właściwe organy mogą zezwolić, aby statek udał się do

najbliższego właściwego portu, gdzie brak zostaje z łatwością usunięty lub wymagają, aby brak został usunięty w terminie maksymalnie 30 dni. Do tych celów stosuje się procedury ustanowione w art. 11.”;

c) ustęp 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W przypadku gdy inspekcje określone w art. 5 ust. 2 i art. 7 dają powody do zatrzymania statku, właściwe organy niezwłocznie powiadamiają pisemnie, załączając sprawozdanie z inspekcji, administrację państwa, do bandery którego uprawniony jest statek (zwaną dalej »administracją bandery«) lub, gdy nie jest to możliwe, konsula, lub też, w przypadku jego nieobecności, najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne tego państwa, o wszystkich okolicznościach, w których interwencja została uznana za konieczną. Ponadto, gdzie właściwe, powiadamia się również wyznaczonych rzeczoznawców lub uznane organizacje, odpowiedzialne za wydawanie świadectw klasy lub świadectw wydanych zgodnie z międzynarodowymi konwencjami w imieniu państwa bandery.”;

10) w art. 10 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Właściciel lub armator statku, lub też jego przedstawiciel w Państwie Członkowskim posiada prawo do odwołania się od decyzji o zatrzymaniu lub od odmowy wstępu podjętej przez właściwe organy. Odwołanie się nie powoduje zawieszenia decyzji o zatrzymaniu statku lub o odmowie wstępu.”;

11) w art. 14 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Państwa Członkowskie utrzymują przepisy przewidujące wymianę informacji i współpracę między ich właściwymi organami oraz właściwymi organami innych Państw Członkowskich, a także utrzymują ustanowione już powiązania operacyjne między ich właściwymi organami, Komisją i systemem informacyjnym Sirenac z siedzibą w St. Malo we Francji.

Do celów przeprowadzania inspekcji określonych w art. 5 ust. 2 i art. 7, inspektorzy korzystają z publicznych i prywatnych baz danych dotyczących inspekcji statków, dostępnych poprzez system informacyjny Equasis.”;

12) w art. 15 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Informacje wymienione w części I i II załącznika VIII oraz informacje o zmianach, zawieszeniach oraz cofnięciach klas określone w art. 15 ust. 3 dyrektywy 94/57/WE, udostępniane są w systemie Sirenac. Rozpowszechnia się je poprzez system informacyjny Equasis jak najszybciej po zakończeniu inspekcji lub zniesieniu zatrzymania.”;

13) w art. 15 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Przepisy niniejszego artykułu nie naruszają ustawodawstwa krajowego dotyczącego odpowiedzialności.”;

14) w art. 16 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W przypadku zatrzymania statku z powodu braków lub nieposiadania ważnych świadectw ustanowionych w art. 9 i załączniku VI, wszystkie koszty odnoszące się do

zatrzymania w porcie ponosi właściciel lub armator statku.”;

15. artykuły 17 i 18 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 17

Dane do monitorowania realizacji

Państwa Członkowskie dostarczają Komisji informacje wymienione w załączniku X w odstępach czasu określonych w tym załączniku.

Artykuł 18

Komitet regulacyjny

1. Komisja jest wspomagana przez komitet ustanowiony na podstawie art. 12 dyrektywy 93/75/EWG.

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

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

3. Komitet przyjmuje swój regulamin.”;

16) w art. 19 zdanie wprowadzające i lit. a) otrzymują brzmienie:

„Niniejsza dyrektywa może, bez rozszerzania jej zakresu, zostać zmieniona zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 18 ust. 2, w celu:

a) przyjęcia zobowiązań określonych w art. 5, z wyjątkiem wartości 25 % określonej w jego ust. 1, oraz w art. 6, 7, 7a, 7b, 8, 15 i 17 oraz w załącznikach, do których odnoszą się te artykuły, na podstawie doświadczeń zdobytych podczas wykonywania niniejszej dyrektywy, oraz uwzględniając rozwój w ramach Protokołu Ustaleń”;

17) dodaje się art. 19a w brzmieniu:

„Artykuł 19a

Kary

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

18) w art. 20 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Ponadto Komisja powiadamia Parlament Europejski i Radę na bieżąco o postępie w wykonywaniu dyrektywy w Państwach Członkowskich.”;

19) część II załącznika I zastępuje się tekstem załącznika I do niniejszej dyrektywy;

20) w załączniku II:

a) pozycję 10 zastępuje się pozycjami:

„10. Dokument o minimalnym stanie załogi;

10a Świadectwa wydane zgodnie z konwencją STCW.”;

b) dodaje się pozycję 35 w brzmieniu:

„35. Świadectwo ubezpieczenia lub inne zabezpieczenie finansowe w odniesieniu do odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1992).”;

21) w pozycji 1 załącznika III wyrazy „II-8 i II-11” zastępuje się wyrazami „i II-8”;

22) załącznik V zastępuje się tekstem załącznika II do niniejszej dyrektywy;

23) w załączniku VI wprowadza się następujące zmiany:

a) w pozycji 2 („Stosowanie głównych kryteriów”) dodaje się, co następuje:

„14. dostarczyć wszelkich informacji w przypadku gdy miał miejsce wypadek.”;

b) w pozycji 3.1 wyrazy „Brak ważnych zaświadczeń” zastępuje się wyrazami: „Brak ważnych zaświadczeń i dokumentów”;

c) w pozycji 3.2 dodaje się, co następuje:

„15. Nieprzeprowadzenie programu rozszerzonych badań zgodnie z Konwencją SOLAS 74, rozdział XI, rozporządzenie 2.

16. Brak lub niesprawność systemu VDR, gdy jego używanie jest obowiązkowe.”;

d) w pozycji 3.6 dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5. Brak dokumentu sprawozdania z przeglądu lub jego niezgodność z rozporządzeniem 13G ust. 3 lit. b) Konwencji Marpol.”;

24) załącznik VIII zastępuje się tekstem załącznika III do niniejszej dyrektywy;

25) Dodaje się załączniki IX, X, XI i XII, których teksty znajdują się w załączniku IV do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż dnia 22 lipca 2003 r. i niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

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

3. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Komisja dokonuje przeglądu wykonywania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 22 lipca 2006 r. Przegląd obejmuje, między innymi, zbadanie liczby inspektorów kontroli państwa portu w każdym Państwie Członkowskim oraz liczbę przeprowadzonych inspekcji, łącznie z obowiązkowymi rozszerzonymi inspekcjami. Komisja przekazuje wyniki przeglądu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie oraz ustala na podstawie przeglądu, czy należy zaproponować dyrektywę zmieniającą lub dalsze ustawodawstwo w tej dziedzinie.

Artykuł 4

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

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich. Sporządzono w Brukseli, dnia 19 grudnia 2001 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

N. FONTAINE

Przewodniczący

W imieniu Rady

A. NEYTS-UYTTBROECK

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

„II. Ogólny czynnik docelowy

Następujące statki powinny podlegać inspekcji w pierwszej kolejności.

1. Statki wpływające do portu Państwa Członkowskiego po raz pierwszy lub po dwunastomiesięcznej lub dłuższej nieobecności. W stosowaniu niniejszych kryteriów, Państwa Członkowskie uwzględniają również te inspekcje, które zostały przeprowadzone przez członków Protokołu Ustaleń. W przypadku braku odpowiednich danych na ten temat, Państwa Członkowskie opierają się na dostępnych danych Sirenac i poddają inspekcji te statki, które nie zostały zarejestrowane w bazie danych Sirenac po wejściu w życie tej bazy danych dnia 1 stycznia 1993 r.
2. Statki niepoddane inspekcji przez żadne Państwo Członkowskie w ciągu poprzednich sześciu miesięcy.
3. Statki, których ustawowe świadectwa dotyczące konstrukcji i wyposażenia statku wydane zgodnie z konwencjami oraz świadectwa klasyfikacyjne, zostały wydane przez organizacje, które nie są uznane w rozumieniu dyrektywy Rady 94/57/WE.
4. Statki pływające pod banderą państwa, znajdującego się na czarnej liście opublikowanej w rocznym sprawozdaniu Protokołu Ustaleń.
5. Statki, którym udzielono zezwolenia na wypłynięcie z portu Państwa Członkowskiego na określonych warunkach, takich jak:
 - a) braki do uzupełnienia przed odpłynięciem;
 - b) braki do uzupełnienia w następnym porcie zawinięcia;
 - c) braki do uzupełnienia w ciągu 14 dni;
 - d) braki, dla których określono inne warunki.Jeżeli podjęto działania na statku i wszystkie braki zostały usunięte, zostaje to uwzględnione.
6. Statki, których braki zostały zarejestrowane podczas poprzedniej inspekcji, zgodnie z liczbą braków.
7. Statki, które zostały zatrzymane w poprzednim porcie.
8. Statki pływające pod banderą państwa, które nie ratyfikowało wszystkich stosownych międzynarodowych konwencji określonych w art. 2 niniejszej dyrektywy.
9. Statki sklasyfikowane przez towarzystwa klasyfikacyjne o współczynniku braków powyżej średniej.
10. Statki należące do kategorii określonych w załączniku V(A).
11. Statki starsze niż 13 lat.

Przy określaniu kolejności pierwszeństwa inspekcji statków wymienionych powyżej, właściwe organy uwzględniają ogólny czynnik docelowy, wskazany w systemie informacyjnym Sirenac, zgodnie z sekcją I załącznika I Protokołu Ustaleń. Wyższy czynnik docelowy oznacza wyższy priorytet. Ogólny czynnik docelowy jest sumą stosowanych wartości czynników docelowych, jak określono w ramach Protokołu Ustaleń. Pozycje 5, 6 i 7 stosuje się tylko do inspekcji przeprowadzanych w ciągu ostatnich 12 miesięcy. Ogólny czynnik docelowy jest nie mniejszy niż suma wartości ustanowionych dla pozycji 3, 4, 8, 9, 10 i 11.

Jednakże, do celów art. 7.4, ogólny czynnik docelowy nie uwzględnia pozycji 10.”

ZAŁĄCZNIK II

„ZAŁĄCZNIK V

- A. KATEGORIE STATKÓW PODLEGAJĄCYCH ROZSZERZONEJ INSPEKCJI (jak określono w art. 7 ust. 1)
1. Zbiornikowce do przewozu gazów i substancji chemicznych starsze niż 10 lat, gdzie wiek statku ustala się na podstawie daty budowy statku podanej na świadectwach bezpieczeństwa statku.
 2. Masowce starsze niż 12 lat, gdzie wiek statku ustala się na podstawie daty budowy podanej na świadectwach bezpieczeństwa statku.
 3. Zbiornikowce do przewozu ropy naftowej o tonażu brutto większym niż 3 000 ton brutto oraz starsze niż 15 lat, gdzie wiek statku ustala się na podstawie daty budowy podanej na świadectwach bezpieczeństwa statku.
 4. Statki pasażerskie starsze niż 15 lat, inne niż statki pasażerskie określone w art. 2 lit. a) i b) 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⁾.
- B. INFORMACJE, KTÓRE NALEŻY PRZEKAZAĆ WŁAŚCIWYM ORGANOM (jak określono w art. 7 ust. 3 lit. a))
- A. nazwa,
 - B. bandera,
 - C. numer identyfikacyjny MOM, jeżeli taki istnieje,
 - D. nośność statku,
 - E. data budowy statku, ustalona na podstawie daty podanej na świadectwach bezpieczeństwa statku,
 - F. w odniesieniu do zbiornikowców:
 - F.a. budowa: jednokadłubowa, jednokadłubowa z oddzielnymi zbiornikami balastowymi SBT, dwukadłubowa,
 - F.b. stan zbiorników ładunkowych i balastowych: pełne, puste, nieczynne,
 - F.c. ilość i charakter ładunku,
 - G. przypuszczalny czas przybycia do portu docelowego lub stacja pilotowa, zgodnie z wymogami właściwego organu,
 - H. planowany okres zawinięcia,
 - I. planowane operacje w porcie docelowym (ładunek, rozładunek, inne),
 - J. planowane ustawowe inspekcje przeglądowe oraz istotne prace konserwacyjne i naprawcze do przeprowadzenia w porcie docelowym.
- C. PROCEDURY ODNOSZĄCE SIĘ DO ROZSZERZONEJ INSPEKCJI NIEKTÓRYCH KATEGORII STATKÓW (określone w art. 7 ust. 5)
- Z zastrzeżeniem praktycznej wykonalności lub jakichkolwiek ograniczeń związanych z bezpieczeństwem ludzi, statku lub portu, co najmniej wymienione pozycje muszą być elementami rozszerzonej inspekcji. Inspektorzy muszą być świadomi, że może to stanowić zagrożenie dla bezpiecznego przeprowadzenia niektórych prac pokładowych, np. obsługi ładunku, jeżeli badania mające z nimi bezpośredni związek należy przeprowadzić podczas wykonywania takich prac.

⁽¹⁾ Dz.U. L 138 z 1.6.1999, str. 1.

1. STATKI OGÓŁEM (kategorie wymienione w sekcji A)

- wyłączenie prądu i uruchomienie generatora awaryjnego,
- inspekcja oświetlenia awaryjnego,
- sprawdzenie funkcjonowania awaryjnej pompy pożarowej z dwoma węzami podłączonymi do głównego przewodu pożarowego,
- sprawdzenie funkcjonowania pomp zęzowych,
- zamykanie drzwi wodoszczelnych,
- spuszczenie jednej szalupy ratunkowej na wodę,
- testowanie zdalnych wyłączników awaryjnych, np. kotłów grzewczych, wentylacji i pomp paliwowych,
- testowanie układu sterowania, łącznie z pomocniczym układem sterowania,
- inspekcja awaryjnego źródła zasilania urządzeń radiowych,
- inspekcja i testowanie, w możliwym zakresie, separatora maszynowni.

2. ZBIORNIKOWCE DO PRZEWOZU GAZU I SUBSTANCJI CHEMICZNYCH

Oprócz pozycji wymienionych w sekcji 1, pozycje wymienione poniżej mogą być również uwzględnione jako elementy rozszerzonej inspekcji zbiornikowców do przewozu gazu i substancji chemicznych:

- urządzenia bezpieczeństwa i monitorowania zbiorników ładunkowych związane z temperaturą, ciśnieniem i tonażem,
- urządzenia analizatora tlenu i miernika wybuchowego, łącznie z ich kalibrowaniem. Dostępność sprzętu do wykrywania substancji chemicznych (miech) wraz z odpowiednią liczbą stosownych — dla konkretnego przewożonego ładunku — rurek detekcyjnych gazu,
- kabinowe zestawy ratunkowe zapewniające odpowiednią ochronę układu oddechowego i oczu dla każdej osoby na pokładzie (jeżeli wymaganie takie zostało określone dla produktów wymienionych, odpowiednio, w międzynarodowym świadectwie zdatności lub świadectwie zdatności do masowego przewozu niebezpiecznych substancji chemicznych lub skroplonych gazów),
- sprawdzenie, czy przewożony towar jest wymieniony w międzynarodowym świadectwie zdatności lub międzynarodowym świadectwie zdatności do masowego przewozu niebezpiecznych substancji chemicznych lub skroplonych gazów, odpowiednio,
- stałe urządzenia przeciwpożarowe na pokładzie, pianowe lub suche chemiczne lub inne, wymagane dla przewożonego towaru.

3. MASOWCE

Oprócz pozycji wymienionych w sekcji 1, pozycje wymienione poniżej mogą być również uwzględnione jako elementy rozszerzonej inspekcji masowców:

- ewentualna korozja zamocowań urządzeń pokładowych,
- ewentualne zniekształcenie i/lub korozja pokryw luków,
- ewentualne pęknięcia lub miejscowa korozja w przegrodach poprzecznych,
- dostęp do ładowni,
- sprawdzenie czy na pokładzie znajdują się następujące dokumenty, ich przegląd i potwierdzenie, czy zostały zatwierdzone przez państwo bandery lub towarzystwo klasyfikacyjne:

- 1) sprawozdanie z przeglądu konstrukcji statku,
- 2) sprawozdanie z oceny stanu statku,
- 3) sprawozdanie z pomiarów grubości,
- 4) dokument opisowy określony w rezolucji MOM A.744(18).

4. ZBIORNIKOWCE DO PRZEWOZU ROPY NAFTOWEJ

Oprócz pozycji wymienionych w sekcji 1, pozycje wymienione poniżej mogą być również uwzględnione jako elementy rozszerzonej inspekcji zbiornikowców do przewozu ropy naftowej:

- system pianowy pokładu stałego,
- sprzęt przeciwpożarowy ogółem,
- inspekcja amortyzatorów przeciwpożarowych w maszynowni, pompowni i w pomieszczeniach mieszkalnych,
- kontrola ciśnienia gazu obojętnego i zawartość w nim tlenu,
- zbiorniki balastowe: przynajmniej jeden ze zbiorników balastowych w przestrzeni ładunkowej do zbadania z włazu zbiornika/włazu pokładowego w pierwszej kolejności i przeznaczony do dalszej inspekcji, jeśli inspektor uzna taką potrzebę,
- sprawdzenie czy na pokładzie znajdują się następujące dokumenty, ich przegląd i potwierdzenie, czy zostały zatwierdzone przez państwo bandery lub towarzystwo klasyfikacyjne:

- 1) sprawozdanie z przeglądu konstrukcji statku,
- 2) sprawozdanie z oceny stanu statku,
- 3) sprawozdanie z pomiarów grubości,
- 4) dokument opisowy określony w rezolucji MOM A.744(18).

5. STATKI PASAŻERSKIE NIEOBJĘTE DYREKTYWĄ 1999/35/WE

Oprócz pozycji wymienionych w sekcji C 1, pozycje wymienione poniżej mogą być również uwzględnione jako elementy rozszerzonej inspekcji statków pasażerskich:

- sprawdzenie wykrywacza ognia i systemu alarmowego,
- sprawdzenie prawidłowego zamknięcia drzwi pożarowych,
- sprawdzenie urządzenia rozgłoszeniowego,
- pożarowa lekcja instruktażowa, w której jako minimum prezentowane są wszystkie części wyposażenia strażackiego i w której bierze udział część załogi kuchni,
- zademonstrowanie zaznajomienia głównych członków załogi z planem obrony przeciwawaryjnej.

Jeżeli zostanie to uznane za właściwe, inspekcja może zostać przeprowadzona podczas rejsu statku do lub z portu w Państwie Członkowskim, za przyzwoleniem kapitana statku lub armatora. Inspektorzy nie mogą przeszkadzać w działaniu statku ani też prowokować sytuacji, w jakich, w opinii kapitana statku, zagrożone mogłoby być bezpieczeństwo pasażerów, załogi i statku.”

ZAŁĄCZNIK III

Załącznik VIII otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK VIII

Publikowanie informacji dotyczących zatrzymań oraz inspekcji w portach Państw Członkowskich (jak określono w art. 15)

I. Informacje publikowane zgodnie z art. 15 ust. 1 muszą zawierać:

- nazwę statku,
- numer nadany przez MOM,
- rodzaj statku,
- tonaż (gt),
- rok budowy, ustalony na podstawie daty budowy statku podanej na świadectwach bezpieczeństwa statku,
- nazwisko i adres właściciela lub armatora statku,
- w przypadku statków przewożących płynne lub stałe ładunki masowe, nazwisko i adres czarterującego odpowiedzialnego za wybór statku i rodzaj czarteru,
- państwo bandery,
- towarzystwo klasyfikacyjne lub, odpowiednio, towarzystwa klasyfikacyjne, które wydało(-y) świadectwa klasy statkowi, jeżeli takie posiada,
- towarzystwo klasyfikacyjne lub towarzystwa klasyfikacyjne i/lub jakakolwiek inna strona, które wydały statkowi świadectwa zgodnie ze stosowanymi konwencjami w imieniu państwa bandery, określając wydane świadectwa,
- port i data ostatniej rozszerzonej inspekcji, gdzie właściwe, określając czy nakazano zatrzymanie,
- port i data ostatniego specjalnego przeglądu oraz nazwa organizacji, która przeprowadziła przegląd,
- liczba zatrzymań w ciągu ostatnich 24 miesięcy,
- państwo i port zatrzymania,
- data zniesienia zatrzymania,
- czas trwania zatrzymania, w dniach,
- liczba wykrytych braków oraz przyczyny zatrzymania, przedstawione w sposób jasny i jednoznaczny,
- opis środków podjętych po zatrzymaniu przez właściwe organy oraz, gdzie właściwe, przez towarzystwo klasyfikacyjne,
- czy statkowi odmówiono wstępu do któregośkolwiek z portów we Wspólnocie, przyczyny takiego działania przedstawione w sposób jasny i jednoznaczny,
- wskazanie, gdzie właściwe, czy towarzystwo klasyfikacyjne lub inny organ prywatny, który dokonał przeglądu, ponosi odpowiedzialność w związku z brakami, które same lub w połączeniu z innymi, doprowadziły do zatrzymania,
- opis środków podjętych w przypadku gdy statek dostał pozwolenie aby udać się do najbliższej właściwej stoczni remontowej lub jeśli statkowi odmówiono wstępu do portu wspólnotowego.

- II. Informacje dotyczące statków poddanych inspekcji, podane do wiadomości publicznej zgodnie z art. 15 ust. 2, muszą zawierać:
- nazwę statku,
 - numer nadany przez MOM,
 - rodzaj statku,
 - tonaż (gt),
 - rok budowy,
 - nazwisko i adres właściciela lub armatora statku,
 - w przypadku statków przewożących płynne lub stałe ładunki masowe nazwisko i adres czarterującego odpowiedzialnego za wybór statku i rodzaj czarteru,
 - państwo bandery,
 - towarzystwo klasyfikacyjne lub, odpowiednio, towarzystwa klasyfikacyjne, które wydało(-y) świadectwa klasy statkowi, jeżeli takie posiada,
 - towarzystwo klasyfikacyjne lub towarzystwa klasyfikacyjne i/lub jakakolwiek inna strona, które wydały statkowi świadectwa zgodnie ze stosowanymi konwencjami w imieniu państwa bandery, określając wydane świadectwa,
 - państwo, port oraz data inspekcji,
 - liczba i charakter braków.”
-

ZAŁĄCZNIK IV

Dodaje się załączniki IX, X, XI i XII w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK IX

Sprawozdanie z inspekcji sporządzone zgodnie z art. 8

Sprawozdanie z inspekcji musi zawierać przynajmniej następujące pozycje.

I. *Ogólne*

1. Właściwe organy, które sporządziły sprawozdanie
2. Data i miejsce inspekcji
3. Nazwa statku poddanego inspekcji
4. Bandera
5. Rodzaj statku
6. Numer nadany przez MOM
7. Sygnał wywoławczy
8. Tonaż (gt)
9. Nośność (gdzie właściwe)
10. Rok budowy ustalony na podstawie daty budowy statku podanej na świadectwach bezpieczeństwa statku
11. Towarzystwo klasyfikacyjne lub, odpowiednio, towarzystwa klasyfikacyjne, które wydało(-y) świadectwa klasy statkowi, jeżeli takie posiada
12. Towarzystwo klasyfikacyjne lub towarzystwa klasyfikacyjne i/lub jakakolwiek strona, które wydały statkowi świadectwa zgodnie ze stosowanymi konwencjami w imieniu państwa bandery
13. Nazwisko i adres właściciela 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 sprawozdania 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 międzynarodowych, organy lub organizacja, które wydały dane świadectwo(-a), z podaniem daty wydania i wygaśnięcia
2. Części lub elementy statku, które zostały poddane inspekcji (w przypadku bardziej szczegółowej lub rozszerzonej inspekcji)
3. Rodzaj inspekcji (inspekcja, bardziej szczegółowa inspekcja, rozszerzona inspekcja)
4. Charakter braków
5. 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, jeżeli właściwe)
4. Informacje na temat ostatniego przeglądu przejściowego lub rocznego

5. Wskazanie, gdzie właściwe, czy towarzystwo klasyfikacyjne lub jakikolwiek inny organ prywatny, który dokonał odpowiedniego przeglądu, ponosi odpowiedzialność w związku z brakami, które same lub w połączeniu z innymi, doprowadziły do zatrzymania,
6. Podjęte środki.

ZAŁĄCZNIK X

Dane dostarczane w kontekście monitorowania wykonywania w zastosowaniu art. 17

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 państwa portu żeglugi morskiej.

Niniejsze informacje muszą być przekazywane Komisji przy użyciu następującej tabeli wzorcowej.

Port/obszar	Liczba inspektorów zatrudnionych w pełnym wymiarze godzin	Liczba inspektorów zatrudnionych w niepełnym wymiarze godzin ⁽¹⁾	Przeliczenie na pełny wymiar godzin
Port X ...			
Port Y ...			
RAZEM			

⁽¹⁾ W przypadku gdy inspekcje przeprowadzone w kontekście kontroli państwa portu stanowią jedynie część pracy inspektorów, całkowita liczba inspektorów musi zostać przeliczona na liczbę odpowiadającą inspektorom pracującym w pełnym wymiarze godzin.

Niniejsze informacje muszą być dostarczane na szczeblu krajowym oraz dla każdego portu zainteresowanego Państwa Członkowskiego. Do celów niniejszego załącznika, port oznacza pojedynczy port oraz obszar geograficzny, obsługiwany przez inspektora lub grupę inspektorów, obejmujący kilka pojedynczych portów, gdzie właściwe. Ten sam inspektor może pracować w więcej niż jednym porcie/obszarze geograficznym.

- 1.2. Całkowita liczba pojedynczych statków, które wpłynęły do ich portów na szczeblu krajowym.

2. Państwa Członkowskie muszą albo:

- a) dostarczać Komisji raz na sześć miesięcy wykaz ruchów pojedynczych statków innych niż regularne połączenia promowe, które wpłynęły do ich portów, wraz z numerem nadanym przez MOM statków oraz datą ich przybycia; albo
- b) dostarczać do systemu Sirenac numery nadane przez MOM oraz datę przybycia statków innych niż regularne połączenia promowe, które codziennie wpływają do ich portów.

Państwa Członkowskie muszą dostarczyć Komisji wykaz regularnych połączeń promowych, określonych w lit. a) i b), nie później niż sześć miesięcy po wykonaniu niniejszej dyrektywy, a następnie za każdym razem, gdy następują zmiany w takich połączeniach.

ZAŁĄCZNIK XI

- A. KATEGORIE STATKÓW PODLEGAJĄCYCH ODMOWIE WSTĘPU DO PORTÓW WSPÓLNOTOWYCH (jak określono w art. 7b ust. 1)

1. Zbiornikowce do przewozu gazu i substancji chemicznych.
2. Masowce.
3. Zbiornikowce do przewozu ropy naftowej.
4. Statki pasażerskie.

- B. PROCEDURY DOTYCZĄCE ODMOWY WSTĘPU DO PORTÓW WSPÓLNOTOWYCH (jak określono w art. 7b ust. 2)

1. Jeżeli warunki opisane w art. 7b są spełnione, właściwe organy portu, w którym statek zostaje zatrzymany po raz drugi lub trzeci, odpowiednio, muszą powiadomić na piśmie kapitana oraz właściciela lub armatora statku o nakazie odmowy wstępu w odniesieniu do statku.

Właściwe organy muszą powiadomić również organy państwa bandery, zainteresowane towarzystwo klasyfikacyjne, inne Państwa Członkowskie, Komisję, Centre administratif des affaires maritimes oraz Sekretariat Protokołu Ustaleń.

Nakaz odmowy wstępu stanie się skuteczny w chwili, gdy statek uzyskuje pozwolenie na opuszczenia portu, po usunięciu braków, które doprowadziły do zatrzymania statku.

2. W celu zniesienia nakazu odmowy wstępu, właściciel lub operator musi zgłosić wniosek formalny do właściwych organów Państwa Członkowskiego, które nałożyło nakaz odmowy wstępu. Do wniosku musi zostać załączone świadectwo wydane przez organy państwa bandery potwierdzające, że statek całkowicie spełnia stosowane postanowienia konwencji międzynarodowych. Do wniosku o zniesienie nakazu odmowy wstępu musi również zostać załączone, gdzie właściwe, świadectwo wydane przez towarzystwo klasyfikacyjne, zgodnie z którym statek znajduje się w klasie świadczącej o tym, iż statek spełnia normy danej klasy zastrzeżone przez to towarzystwo.
3. Nakaz odmowy wstępu może zostać zniesiony wyłącznie po ponownej inspekcji statku w uzgodnionym porcie przeprowadzonej przez inspektorów właściwych organów Państwa Członkowskiego, które nałożyło nakaz odmowy wstępu oraz jeżeli dostarczono dowody zadowalające to Państwo Członkowskie, iż statek całkowicie spełnia stosowne wymagania konwencji międzynarodowych.

Jeśli uzgodniony port znajduje się we Wspólnocie, właściwe organy Państwa Członkowskiego portu docelowego mogą, za zgodą właściwych organów Państwa Członkowskiego, które nałożyło nakaz odmowy wstępu, upoważnić statek do udania się do danego portu docelowego wyłącznie w celu sprawdzenia czy statek spełnia warunki określone w ust. 2.

Ponowna inspekcja ma zakres inspekcji rozszerzonej i obejmuje co najmniej właściwe pozycje sekcji C załącznika V.

Wszelkie koszty tej rozszerzonej inspekcji ponosi właściciel lub armator.

4. Jeżeli wyniki rozszerzonej inspekcji zadowalają Państwo Członkowskie zgodnie z ust. 2, nakaz odmowy wstępu musi zostać zniesiony. Właściciel lub armator statku musi zostać o tym poinformowany pisemnie.

Właściwe organy muszą również powiadomić pisemnie o swojej decyzji administrację państwa bandery, zainteresowane towarzystwo klasyfikacyjne, inne Państwa Członkowskie, Komisję, Centre administratif des affaires maritimes oraz Sekretariat Protokołu Ustaleń.

5. Informacje dotyczące statków, którym odmówiono wstępu do portów wspólnotowych muszą zostać udostępnione w systemie Sirenac oraz opublikowane zgodnie z przepisami art. 15 i załącznika VIII.

ZAŁĄCZNIK XII

Międzynarodowe i wspólnotowe wymogi dotyczące systemów rejestrowania danych trasy

Statki należące do następujących klas muszą, o ile zawijają do portu Państwa Członkowskiego Wspólnoty, być wyposażone w system rejestrowania danych trasy spełniający normy eksploatacyjne zgodne z rezolucją MOM A.861(20) oraz normy testowe ustalone przez Normę nr 61996 Międzynarodowej Komisji ds. Elektroniki (IEC):

- statki pasażerskie zbudowane dnia lub po dniu 1 lipca 2002 r.,
- statki pasażerskie typu ro-ro, zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r., pierwszy przegląd dokonany nie później niż dnia lub po dniu 1 lipca 2002 r.,
- statki pasażerskie inne niż typu ro-ro, zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r., nie później niż dnia 1 stycznia 2004 r.,
- statki inne niż statki pasażerskie o tonażu brutto 3 000 ton i większym, zbudowane dnia lub po dniu 1 lipca 2002 r.

Statki należące do następujących klas oraz zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r. muszą, o ile zawijają do portu Państwa Członkowskiego Wspólnoty, zostać wyposażone w system rejestrowania danych trasy spełniający odpowiednie normy MOM:

- statki towarowe o tonażu 20 000 ton brutto i większym, nie później niż do dnia ustalonego przez MOM lub, w przypadku braku decyzji MOM, nie później niż do dnia 1 stycznia 2007 r.,
- statki towarowe o tonażu 3 000 ton brutto i większym, ale mniejszym niż 20 000 ton, najpóźniej do dnia ustalonego przez MOM lub, w przypadku braku decyzji MOM, najpóźniej do dnia 1 stycznia 2008 r.”.