



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 23.11.2005 r.
KOM(2005) 588 wersja ostateczna

2005/0238 (COD)

Wniosek dotyczący

DYREKTYWA .../.../WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia [...] r.

w sprawie kontroli państwa portu

(nowelizacja)

(przedstawiony przez Komisję)

{SEC(2005) 1499}

UZASADNIENIE

1) KONTEKST WNIOSKU

• Podstawa i cele wniosku

- 1) Dokonać przekształcenia dyrektywy 95/21/WE o kontroli statków przez państwo portu

Tekst ten był przedmiotem wielu zmian, które sprawiły, że jest bardzo złożony. Przekształcenie pozwoli go wyjaśnić i sprawić, aby rozporządzenia dyrektywy były bardziej czytelne, zgodnie z polityką „ustanawiać lepsze prawa”, promowaną przez Komisję.

- 2) Wzmocnić i poprawić skuteczność systemu kontroli przez państwo portu

Ten ostatni cel wynika z pewnej liczby zobowiązań podjętych przez Komisję i pytań sformułowanych przez inne instytucje, szczególnie wskutek wypadku PRESTIGE w listopadzie 2002 r. Istotnie z dniem 3 grudnia 2002 r. Komisja przyjęła komunikat (COM(2002) 681 końcowy z 3.12.2002) o wzmocnieniu bezpieczeństwa morskiego po zatonięciu tankowca PRESTIGE, po którym 6 grudnia 2002 r. nastąpiły konkluzje Rady dotyczące bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom, w których Rada „zaprasza Komisję do przedstawienia jak tylko będzie to możliwe propozycji mającej na celu wzmocnienie procedur kontroli wykonywanej przez państwo portu”. Na koniec należy podkreślić, że w swej rezolucji przyjętej 27 kwietnia 2004 r. w wyniku prac tymczasowego komitetu ds. poprawy bezpieczeństwa morskiego (komitet MARE), Parlament Europejski także wypowiedział się za usprawnieniem i intensyfikacją inspekcji statków w portach Unii Europejskiej.

• Kontekst ogólny

Obowiązujące rozporządzenia wymienione są w dyrektywie 95/21/WE oraz jej kolejnych poprawkach. Jednym z celów proponowanego rozwiązania jest właśnie przekształcenie tych elementów w jednolity tekst.

Poza tym, wniosek ma na celu:

- zmianę niektórych przepisów w celu uproszczenia albo wyjaśnienia (na przykład w przypadku programu rozszerzenia inspekcji) lub w celu wzmocnienia (szczególnie w przypadku przepisów dotyczących roli pilotów w wykrywaniu braków i reguł dotyczących usuwania statków nieprzestrzegających norm).
- dodanie pewnej liczby nowych przepisów w dziedzinach, które nie były objęte kontrolą państwa portu, takich jak bezpieczeństwo morskie, w celu uwzględnienia najnowszych zmian w prawie międzynarodowym i wspólnotowym.

• Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek

Dyrektywa 95/21/WE.

- **Spójność z innymi politykami i celami Unii**

Wzmocnienie kontroli statków będzie miało bezpośredni wpływ na środowisko poprzez zmniejszenie ryzyka wypadków i w konsekwencji zanieczyszczeń, które te wypadki mogą powodować.

Ponadto rozwiązanie to będzie miało pozytywny wpływ ekonomiczny, ze względu na zmniejszenie ryzyka wypadków i zanieczyszczenia. Zmiany te mają także na celu stworzenie bardziej sprawiedliwych i konkurencyjnych warunków dla operatorów transportu morskiego poprzez zmniejszenie niełojalnej konkurencji ze strony statków niespełniających norm, które staną się przedmiotem bardziej surowych sankcji, oraz pozwolenie operatorom statków dobrej jakości na korzystanie z możliwości mniej rygorystycznych kontroli.

Na koniec rozwiązanie wniesie wkład w politykę społeczną Unii Europejskiej poprzez kontrolę warunków życia i pracy na pokładach statków i wprowadzenie bardziej surowych reguł dotyczących przyjmowania i reagowania na skargi marynarzy.

2) KONSULTACJA STRON ZAINTERESOWANYCH I ANALIZA WPLYWU

- Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

W maju 2004 r., a następnie w lutym 2005 r. Komisja zorganizowała podwójną serię spotkań konsultacyjnych z przedstawicielami Państw Członkowskich i przemysłu morskiego, na podstawie dokumentów roboczych swych służb zawierających szczegółową listę pytań dotyczących planowanych zmian.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób, w jaki były one uwzględniane

Rezultat wykonanych konsultacji i badań wpływu potwierdził:

- wartość dodaną w przypadku przeprowadzenia całkowitego przekształcenia istniejącego tekstu, aby odpowiedzieć na potrzeby wyjaśnienia i uproszczenia przepisów;
- konieczność przystąpienia do zaostrenia rozwiązań dotyczących statków, które powodują największe ryzyko, szczególnie poprzez częstsze stosowanie zakazów dla statków;
- potrzebę wprowadzenia podstaw nowego systemu inspekcji gwarantującego, że żaden statek nie będzie mógł uniknąć kontroli, oraz że częstotliwość inspekcji będzie zróżnicowana na korzyść statków o dobrej jakości, aby nie zmniejszać ich konkurencyjności przez nieuzasadnione ograniczenia.

Zebrane dane i szczegółowe konkluzje badania wpływu znajdują się w dokumencie SEC../.. w załączniku.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

Dziedziny nauk, których dotyczy propozycja

Bezpieczeństwo morskie, ochrona życia ludzkiego, ochrona środowiska i bezpieczeństwo.

Stosowana metodologia

Uczestnictwo Komisji w grupach eksperckich Paryskiego protokołu ustaleń, badania powierzone Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego nad niektórymi zagadnieniami (przykład: bilans stosowania rozwiązania odmowy dostępu do portów od wejścia w życie dyrektywy, badanie możliwego wpływu nowego systemu inspekcji), zbieranie i analiza informacji otrzymanych z bazy danych Paryskiego protokołu ustaleń w sprawie kontroli państwa portu.

Główne organizacje/główni konsultowani eksperci

Prace tymczasowego komitetu Parlamentu Europejskiego nad wzmocnieniem bezpieczeństwa morskiego po zatonięciu tankowca Prestige w 2002 r. (konkluzje komitetu „MARE”).

Eksperci z EMSA i Paryskiego protokołu ustaleń.

Synteza otrzymanych i wykorzystanych opinii

Wspomniano o istnieniu potencjalnie dużego ryzyka wiążącego się z nieodwracalnymi konsekwencjami. Jednogłośnie przyznano, że takie ryzyko istnieje.

Opinie ekspertów z Paryskiego protokołu ustaleń pozwoliły określić zakres problemów i uwidocznili ewentualne praktyczne trudności, dotyczące takich problemów jak inspekcja zakotwiczonych statków. Prace grupy eksperckiej nad wprowadzeniem nowego systemu inspekcji, w których brała udział Komisja z pomocą Agencji, pozwoliły zdefiniować elementy przyszłego systemu inspekcji.

Badania prowadzone przez EMSA pozwoliły na uwidocznienie braków istniejącej legislacji, szczególnie dotyczących zastosowania istniejących rozwiązań w kwestii odmowy dostępu, które doprowadziły do zaproponowania wzmocnienia istniejącego systemu w tej dziedzinie. Doświadczenie EMSA w zarządzaniu bazą danych o kontrolach pasażerskich statków typu ro-ro (w zastosowaniu dyrektywy 99/35/WE) pozwoliło zaproponować uproszczenie i harmonizację podobnych rozporządzeń obydwu dyrektyw.

Środki użyte w celu upublicznienia porad ekspertów

Elementy ekspertyzy opisane są w badaniu wpływu. Ponadto strony internetowe Paryskiego protokołu ustaleń (<http://www.parismou.org/>) oraz EMSA (<http://www.emsa.eu.int/>) zawierają informacje o zastosowaniu kontroli przez państwa portu (czarne listy statków objętych zakazem, czarna lista bander, których statki są najczęściej unieruchamiane).

- **Ocena wpływu**

Zebrane dane i szczegółowe konkluzje badania wpływu znajdują się w dokumencie SEC .../.. w załączniku, ich streszczenie znajduje się poniżej:

Opcja 1: *status quo ante*

Aktualny system jest utrzymany. Jednakże status quo nie odpowiada prósbom wyrażonym przez Parlament Europejski i Radę oraz zobowiązaniom powziętym przez Komisję w następstwie wypadku PRESTIGE. Zobowiązuje on Państwa Członkowskie do stosowania przepisów, które są przestarzałe w świetle ewolucji prawa międzynarodowego lub sytuacji w UE. Bilans na płaszczyźnie ochrony środowiska i społecznej jest więc negatywny. Na płaszczyźnie ekonomicznej, nawet jeśli system ten nie pociąga za sobą dodatkowych kosztów administracyjnych dla władz, to pozwala na istnienie niełojalnej konkurencji, narzuconej armatorom wysokiej jakości przez statki nieprzestrzegające norm.

Opcja 2: rozwiązanie problemu przez zwiększenie współpracy między Państwami Członkowskimi

Współpraca między Państwami Członkowskimi, bezpośrednia lub poprzez Paryski protokół ustaleń, jest możliwa ze względów prawnych tylko w dziedzinach, które nie są jeszcze objęte dyrektywą. Jednakże mogłaby ona prowadzić do rozbieżności między zasadami wspólnotowymi i procedurami stosowanymi w ramach porozumień międzyrządowych, co byłoby bardzo szkodliwe dla skutecznego i zharmonizowanego stosowania kontroli przez państwo portu. Społeczne, środowiskowe i gospodarcze wpływy byłyby z tego powodu negatywne, tym bardziej, że niektóre Państwa Członkowskie nie są stroną Paryskiego protokołu ustaleń.

Opcja 3: uproszczenie i poprawa istniejącej legislacji

Skoncentrowanie się na „technicznym” dostosowaniu dyrektywy pozwala na zachowanie istniejących ram i zaproponowanie jedynie określonych zmian, które odpowiadają zidentyfikowanym potrzebom. Koszty środowiskowe, społeczne i ekonomiczne byłyby więc niskie. Jednak rozwiązanie to niesie ze sobą mniej korzyści niż ambitniejsza metoda opisana w opcji 4, w szczególności na płaszczyźnie ekonomicznej, ponieważ jeśli wzmacnia ona sankcje dla statków nieprzestrzegających norm, ułatwiając wydawanie dla nich zakazów, nie odpowiada ona w pełni celom promowania transportu morskiego wysokiej jakości.

Opcja 4: zmiana istniejącego systemu

Polega ona na zastąpieniu aktualnego systemu opartego na podejściu ilościowym (25 % statków kontrolowanych przez Państwa Członkowskie) przez metodę bardziej jakościową i globalną na poziomie UE. Nowy system inspekcji pozwoliłby otrzymać bardziej interesujący stosunek kosztów do skuteczności, skupiając środki kontroli na statkach stanowiących zagrożenie i zmniejszając inspekcje na statkach wysokiej jakości, co pozwoliłoby na uzyskanie korzyści środowiskowych, społecznych i ekonomicznych bez niedogodności.

Ocena wpływu wpisana jest w program legislacyjny i roboczy Komisji, z którego sprawozdanie dostępne jest na stronie internetowej Komisji:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm."

3) ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

• Krótki opis proponowanych działań

Proponuje się:

- przekształcić dyrektywę 95/21WE o kontroli przez państwo portu i jej kolejne poprawki w jednolity tekst,
- nanieść pewną liczbę zmian w celu uaktualnienia dyrektywy i uzupełnienia jej w celu zwiększenia bezpieczeństwa i ochrony na morzach, ochrony ludzi morza i środowiska.

- **Podstawa prawna**

Artykuł 80 ust. 2 Traktatu

- **Zasada pomocniczości**

Zasada **pomocniczości** stosowana jest w stopniu, w którym wniosek nie dotyczy dziedziny podlegającej całkowitej kompetencji Wspólnoty.

Cele wniosku nie mogą zostać zrealizowane w sposób wystarczający poprzez działania Państw Członkowskich z następujących powodów.

Odosobnione działanie Państw Członkowskich jest z natury niezgodne z celami kontroli przez państwo portu, które ma zapewnić w tym samym regionie geograficznym zharmonizowane działanie na rzecz wprowadzenia kontroli na pokładzie statków.

Ponadto jednym z celów działania na płaszczyźnie regionalnej jest zmniejszenie kosztów i zoptymalizowanie środków potrzebnych na skuteczną kontrolę statków przez skoordynowane działanie. Mniej rygorystyczne stosowanie kontroli przez państwo portu w Państwie Członkowskim powodowałoby zwiększenie ryzyka dla bezpieczeństwa oraz zagrożenie powstawania portów stosujących lżejsze procedury. Prowadziłoby to do zniekształcenia konkurencji, co jest nie do przyjęcia we Wspólnocie.

Cele wniosku mogą być lepiej zrealizowane poprzez działanie Wspólnoty z następujących względów.

Wniosek wzmacnia przepisy obowiązującej dyrektywy.

Działanie Wspólnoty gwarantuje zharmonizowane zastosowanie procedur inspekcji szczególnie przez wprowadzenie norm kwalifikacji i programów szkolenia inspektorów, dzielenie się informacjami między Państwami Członkowskimi poprzez wspólny system informacji i monitorowanie środków w Państwach Członkowskich (na przykład w dziedzinie odmowy dostępu).

Zakres istniejącej dyrektywy pozostaje niezmienny.

Wniosek jest więc zgodny z zasadą pomocniczości.

- **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów.

Precyzyjny i szczegółowy charakter środków zawartych we wniosku jest nieodzowny do wprowadzenia jednolitych reguł inspekcji w Unii Europejskiej.

Wniosek łączy większą efektywność w eliminowaniu statków nieprzestrzegających norm z lepszym wykorzystaniem istniejących środków, karząc jak najmniej dotkliwie operatorów o wysokiej jakości.

- **Wybór instrumentów**

Zaproponowany(e) instrument(y): dyrektywa

Inne instrumenty byłyby niewłaściwe z następujących względów.

Chodzi przede wszystkim o przekształcenie obowiązującej dyrektywy. Ponadto wykorzystanie samoregulacji nie jest brane pod uwagę ponieważ dla władz publicznych celem kontroli przez państwo portu jest sprawdzenie przestrzegania obowiązkowych norm bezpieczeństwa i karanie ich uchybień w sposób jednolity i proporcjonalny. Należy wykluczyć rekomendację ponieważ nie pozwoliłaby ona na określenie wiążących celów i wymagania ich przestrzegania przez Państwa Członkowskie.

4) WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie powoduje żadnych konsekwencji finansowych dla budżetu Wspólnoty.

5) INFORMACJA DODATKOWA

- **Symulacja, faza pilotażowa i okres przejściowy**

Wniosek jest lub będzie przedmiotem okresu przejściowego.

- **Uproszczenie**

Propozycja wprowadza uproszczenie ram legislacyjnych i uproszczenie procedur administracyjnych dotyczących władz publicznych (krajowych lub europejskich).

Zgodnie z celami polityki Unii Europejskiej mającej na celu ustanawianie lepszego prawa, przystąpiono do pewnej liczby poprawek prezentacji tekstu: zmniejszono, w miarę możliwości, powtarzające się lub podwójne odnośniki do innych przepisów tekstu. Poza tym w celu poprawienia czytelności tekstu, przepisy dotyczące procedur czy warunków technicznych inspekcji zostały przeniesione do załącznika, aby w głównej części pozostawić tylko zasady, cele i elementy zasadnicze.

Ze względu na jasność i biorąc pod uwagę dużą liczbę zmian różnej wagi wprowadzanych przy okazji wykonywania przekształcenia, zasadnicze proponowane zmiany przedstawione są poniżej w formie tematycznej, z podziałem na cele.

Uproszczenie wynika ze zniesienia niektórych obowiązków ocenianych jako przestarzałe (na przykład procedura stosowana w przypadku braku certyfikatów ISM na pokładzie), oraz z harmonizacji z procedurami i narzędziami wprowadzonymi za pomocą innych dyrektyw

(harmonizacja kontroli pasażerskich statków typu ro-ro z rozszerzonymi inspekcjami przewidzianymi przez dyrektywę 95/21/WE).

Wniosek jest częścią programu Komisji mającego na celu uaktualnienie i uproszczenie *acquis communautaire*.

- **Ponowne przeegzaminowanie /rewizja/ klauzula automatycznego usunięcia**

Wniosek zawiera klauzulę rewizji.

- **Przekształcenie legislacyjne**

Wniosek pociąga za sobą przekształcenie obowiązujących rozporządzeń legislacyjnych.

- **Europejski Obszar Gospodarczy**

Proponowany akt prawny ma znaczenie dla EOG i w związku z tym jego zakres powinien być rozszerzony na Europejski Obszar Gospodarczy.

- **Szczegółowe wyjaśnienie wniosku według celów**

- 1) Zapewnienie lepszego stosowania systemu kontroli w portach i miejscach kotwiczenia statku w Unii Europejskiej (art. 10 i 13)

W przypadku portów chodzi przede wszystkim o zapewnienie, aby kontrole wykonywane przez państwo portu były prowadzone w sposób jednolity w portach wszystkich państw Unii Europejskiej. W ten sposób system wydawania zakazów dla statków będzie oparty na zatrzymaniu, które będzie miało miejsce we wszystkich Państwach Członkowskich, a nie tylko w portach Paryskiego protokołu ustaleń, tak jak ma to miejsce w aktualnej dyrektywie. Wniosek precyzuje także sposoby inspekcji stosowanej w miejscu kotwiczenia statku.

- 2) Wzmocnienie obowiązków zawiadamiania pilotów (art. 17)

Dyrektywa zawiera już obowiązek powiadamiania o anomaliach przez pilotów. Wypadek PRESTIGE ujawnił fakt, że w pobliżu Bałtyku informacje nie były przekazywane przez pilotów na pełnym morzu, z powodu braku jasnej podstawy prawnej. Obowiązujące przepisy zostały więc zmienione, aby rozszerzyć ten obowiązek na pilotów na pełnym morzu, w tym na statki tranzytowe. Ponadto proponuje się zmienić przepisy dyrektywy, aby pozwolić na lepszą kontrolę przez Państwa Członkowskie powiadomień zgłaszanych przez pilotów i władze portowe.

- 3) Rozszerzenie i uproszczenie systemu zakazu wpłynięcia (art. 10)

Zakaz wpłynięcia jest bardzo skutecznym narzędziem zniechęcającym w walce przeciw statkom nieprzestrzegającym norm. Obowiązujące zasady będą:

- rozszerzone na wszystkie statki: statystyki wskazują, że masowce i towarowce są średnio najczęściej unieruchamianymi statkami w Unii Europejskiej;

- prostsze: aktualne kryteria są niejasne i zbyt skomplikowane w stosowaniu. Zostanie podana jasna informacja ponieważ wniosek opiera się na dwóch prostych kryteriach: z jednej strony złe zarządzanie statkiem przez operatora, charakteryzujące się powtarzającymi się zatrzymaniami bez istotnej poprawy stanu statku, z drugiej niewystarczająca kontrola przez państwo bandery, zważywszy na jego umieszczenie na czarnej i szarej liście Paryskiego protokołu ustaleń;
- zaostrome: przewidziany jest minimalny czas obowiązywania zakazu w celu zwalczania stwierdzonych nadużyć przy wprowadzaniu dyrektywy, w szczególności zbyt szybkiego uchylania zakazu wpłynięcia, bez odpowiedniego sprawdzenia stanu statku. Najostrezej sankcjonowane są ponowne wykroczenia, nawet przez definitywny zakaz wpływania do portów Unii Europejskiej.

4) Wzmocnienie wymagań dotyczących administracji, zajmujących się kontrolami i kompetencjami inspektorów (art. 4 i 16)

Zgodnie z prawem międzynarodowym kontrola przez państwo portu może być wykonywana przez państwo pod warunkiem, że to ostatnie w pełni przestrzega zobowiązań, które nakłada na obce statki w swoich portach. Dyrektywa potwierdza ten minimalny wymóg, obowiązujący Państwa Członkowskie Unii Europejskiej.

Ponadto właściwe organy zapewniają wykonywanie obowiązkowych inspekcji, kiedy odpowiednie statki są w porcie, w tym w razie potrzeby w weekendy i dni wolne, w celu uniknięcia sytuacji, w której odpowiednie statki unikną jakiegokolwiek inspekcji.

Na koniec przewidziano wzmocnienie wymagań dotyczących zawodowego profilu inspektorów, wymagając od Państw Członkowskich regularnego sprawdzania ich kompetencji, szczególnie w stosunku do nowych reguł wynikających z poprawek do dyrektywy i konwencji międzynarodowych. Komisja stworzy także, z pomocą EMSA, zharmonizowany schemat kwalifikacji i szkoleń inspektorów, w celu osiągnięcia wysokiego poziomu kompetencji inspektorów w rozszerzonej Unii Europejskiej.

5) Poprawa planowania, przygotowywania i przeprowadzania inspekcji (art. 7 i 18)

W ramach wzmocnienia przepisów dotyczących współpracy między władzami, wstępne zawiadomienia otrzymane przez porty i inne organy są natychmiast przekazywane do inspektorów, co pozwoli im na usprawnienie planowania i przygotowywania inspekcji.

Na koniec przewiduje się, że podczas przeprowadzania inspekcji, inspektor sprawdza czy wykryte, ale nie usunięte w poprzednim porcie usterki zostały w międzyczasie poprawione.

6) Poprawienie systemu rozszerzonych inspekcji (art. 8)

Wprowadzono praktyczne udoskonalenia do systemu rozszerzonych inspekcji: statki kwalifikujące się do rozszerzonej inspekcji będą informowane z wyprzedzeniem

przez inspektora, że zostaną poddane rozszerzonej inspekcji po ich przybyciu do portu i w zamian za to będą musiały podjąć odpowiednie kroki, aby być gotowe do takiej inspekcji.

Ponadto w celu praktycznego uproszczenia, system rozszerzonych inspekcji stosowany jest dla odpowiednich kategorii statków, począwszy od tego samego, minimalnego wieku (12 lat).

7) Wzmocnienie przepisów dotyczących czynnika ludzkiego (art. 12)

Statystyki Paryskiego protokołu ustaleń wykazują wysoką liczbę anomalii związanych z kwalifikacjami i warunkami życia i pracy marynarzy na pokładach statków. Przepisy wprowadzają bardziej surowe kontrole tych aspektów, szczególnie w celu zajęcia się niepokojącym zjawiskiem zwiększającej się liczby fałszywych certyfikatów. Ponadto skargi pochodzące od marynarzy dotyczące bezpieczeństwa i stanu wyposażenia, warunków życia i ogólnie bezpieczeństwa statku i zapobiegania zanieczyszczeniom będą systematycznie brane pod uwagę, zaś marynarze informowani o rezultatach swoich skarg.

8) Kontrole w dziedzinie ochrony (art. 7)

Transport morski jest szczególnie narażony na ryzyko akcji terrorystycznych i innych działań przestępczych. W celu ułatwienia stosowania rozporządzenia (WE) 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego poprawy bezpieczeństwa statków i instalacji portowych, procedury inspekcji ustanowione na poziomie Paryskiego protokołu ustaleń zostały wprowadzone do dyrektywy.

9) Większa przejrzystość i częstsza publikacja informacji dotyczących statków i operatorów (art. 20)

W celu wzmocnienia efektu zniechęcającego dla operatorów statków obłożonych sankcjami tytułem dyrektywy, Komisja, poprzez Europejską Agencję Bezpieczeństwa na Morzu, planuje publikację czarnej listy właścicieli statków, które były przedmiotem powtarzających się zatrzymań lub zakazów wpłynięcia. Czarna lista statków objętych zakazem na mocy przepisów dyrektywy będzie także publikowana zgodnie z tymi samymi procedurami i systematycznie uaktualniana.

10) Ułatwienie kontroli przez Komisję wdrażania dyrektywy przez Państwa Członkowskie (art. 23)

Obowiązujące przepisy, które nie pozwalają na satysfakcjonującą kontrolę wdrażania dyrektywy przez Państwa Członkowskie, wykonywaną przez Komisję, będą poprawione, aby pozwolić Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa na Morzu, działającej na rzecz Komisji na otrzymywanie w formie elektronicznej dokładnych danych na temat ruchów statków. Na tej podstawie będzie można wykonać dokładne analizy działania systemu w portach Państw Członkowskich, co pozwoli na przykład na optymalizację zasobów inspekcji w zależności do ruchu lub pozwoli uniknąć ryzyka pojawienia się ewentualnych portów, stosujących łżejsze kryteria.

11) Wprowadzenie nowego systemu inspekcji (art. 5)

Podstawą aktualnego systemu kontroli przez państwo portu jest przestrzeganie czysto liczbowego progu 25 % statków poddawanych inspekcji przez Państwo Członkowskie, które nie tylko pozwala wielu statkom na przedostanie się przez luki tego systemu, ale także prowadzi czasem do wykonywania przez administrację nieuzasadnionych inspekcji, tylko w celu osiągnięcia tego progu. Proponowana metoda ustala wspólny cel polegający na kontroli wszystkich statków wpływających do portów Unii, przy czym statki stanowiące wysokie ryzyko będą kontrolowane częściej, a statki wysokiej jakości rzadziej.

Nowy system inspekcji doprowadzi do zmniejszenia uciążliwości inspekcji dla statków wysokiej jakości w zależności od kryteriów związanych z samym statkiem i jego banderą (w szczególności faktem, że państwo bandery stosuje system dobrowolnego audytu OMI). Należy jednak podkreślić, że nowy system nie powinien prowadzić do osłabienia aktualnego systemu, co prowadziłoby do zwiększenia braku bezpieczeństwa. Nowy system nie powinien zwłaszcza mieć na celu zmniejszenia ilości zasobów przeznaczanych przez Państwa Członkowskie na kontrole przez państwo portu, ale ich lepsze wykorzystanie.

Zasada jest prosta, ale jej wprowadzenie jest złożone: warunkiem wstępnym dla takiego systemu, w celu uniknięcia powstawania portów, stosujących złe kryteria, jest opracowanie obiektywnego mechanizmu, który zagwarantuje sprawiedliwy i sprawdzalny podział liczby inspekcji między Państwa Członkowskie.

Szczegóły dotyczące takiego mechanizmu są obecnie analizowane w ramach Paryskiego protokołu ustaleń gdzie została stworzona specjalna grupa robocza oraz w EMSA.

Na tym etapie proponuje się więc włączenie zasad nowego systemu inspekcji oraz jego głównych elementów do dyrektywy: ustalenie profilu ryzyka stosowanego dla statków, środków zachęty dla statków o niskim poziomie ryzyka i dostosowanie istniejących procedur dotyczących inspekcji i kontroli inspekcji.

Późniejsze zmiany dyrektywy, które będą konieczne, zostaną wprowadzone poprzez procedurę „komitologii”, gdy tylko wszystkie elementy i praktyczne sposoby wprowadzenia nowego systemu inspekcji zostaną ustalone.

Jednakże do momentu przyjęcia i wejścia w życie na płaszczyźnie wspólnotowej tych warunków technicznych, istniejący system będzie stosowany, w szczególności próg 25 % indywidualnych statków kontrolowanych przez Państwo Członkowskie.

↓ 95/21/WE

Wniosek

DYREKTYWA .../.../WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia [...] r.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 1
(dostosowany)

w sprawie kontroli państwa portu żeglugi morskiej

↓ 95/21/WE (dostosowany)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. ~~84~~ 2  80 ust. 2 ,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów³

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 189 ~~187~~ 251 ~~250~~ Traktatu⁴,

a także mając na uwadze, co następuje:

¹ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].
$$^2 \quad \text{Dz.U. C} [\dots] \text{z} [\dots], \text{str.} [\dots].$$
$$^3 \quad \text{Dz.U. C} [\dots] \text{z} [\dots], \text{str.} [\dots].$$

4 Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

↓ nowy

- 1) Dyrektywa Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 w sprawie kontroli państwa portu nad żeglugą morską⁵ została kilkakrotnie zasadniczo zmieniona. Z uwagi na to, że mają zostać wprowadzone dalsze zmiany, dyrektywę należy znowelizować dla jej większej przejrzystości.

↓ 95/21/WE motyw 1

- 2) Wspólnota wyraża głęboką troskę z powodu katastrof morskich oraz zanieczyszczenia mórz i wybrzeży Państw Członkowskich.

↓ 95/21/WE motyw 2

- 3) Wspólnota wyraża równą troskę z powodu warunków życia i pracy na pokładach statków.

↓ 95/21/WE motyw 3
(dostosowany)

~~Na posiedzeniu w dniu 25 stycznia 1993 r. Rada przyjęła wnioski ponaglające Wspólnotę i Państwa Członkowskie do zapewnienia bardziej skutecznego stosowania i wprowadzenia w życie odpowiednich międzynarodowych norm bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska, a także realizacji nowych środków po przyjęciu norm.~~

↓ 95/21/WE motyw 4
(dostosowany)

~~W uchwale z dnia 8 czerwca 1993 r. w sprawie wspólnej polityki bezpieczeństwa żeglugi morskiej Rada ponagliła Komisję do przedłożenia Radzie w jak najkrótszym czasie propozycji konkretnych działań oraz oficjalnych wniosków dotyczących kryteriów inspekcji statków, łącznie z ujednoliceniem zasad, na jakich stosuje się zatrzymanie statku, oraz z możliwością opublikowania wyników inspekcji i odmowy wpuszczenia statku do portów Wspólnoty.~~

⁵ Dz.U. L 157 z 7.7.1995, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2002/84/WE (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 53).

⁶ OJ No C 271, 7. 10. 1993, p. 1.

↓ 95/21/WE motyw 5
(dostosowany)

- 4) Można skutecznie podnieść poziom bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na statku poprzez radykalne zmniejszenie liczby statków nieodpowiadających międzynarodowym normom, poruszających się po wodach Wspólnoty, ☒ co zostanie osiągnięte ☒ przez skrupulatne przestrzeganie międzynarodowych konwencji, kodeksów i ~~uchwał~~ ☒ rezolucji ☒.
-

↓ 95/21/WE motyw 6
(dostosowany)

- 5) Monitorowanie zgodności statków z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na statku powinno w pierwszej kolejności należeć do państwa bandery. Jednakże ~~coraz więcej~~ niektóre państwa bandery poważnie zaniedbują obowiązek wprowadzania i stosowania międzynarodowych norm. Odtąd nadzorowanie zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na statku ~~musi~~ ☒ powinno ☒ być zapewniane również przez państwo portu.
-

↓ 95/21/WE motyw 7

- 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 ~~znieskształceń~~ zakłóceń konkurencji.
-

↓ nowy

- 7) Przemysł żeglugowy jest narażony 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.
-

↓ 95/21/WE motyw 8
(dostosowany)

~~Wspólnotowe ramy prawne dla ujednolicenia procedur kontroli, które stanowią sedno polityki transportowej i ochrony środowiska Wspólnoty, mają zasadnicze znaczenie dla jednolitego zastosowania zasad bezpieczeństwa żeglugi i zapobiegania zanieczyszczeniom.~~

↓ 95/21/WE motyw 10
(dostosowany)

~~Przyjęcie dyrektywy Rady jest procedurą odpowiednią dla utworzenia prawnych ram i ujednoliconych zasad i kryteriów kontroli przez służbę ochrony portu.~~

↓ 95/21/WE motyw 11
(dostosowany)

- 8) Należy skorzystać z doświadczeń zdobytych podczas ☒ funkcjonowania ~~protokołu ustaleń zawierającego Porozumienie paryskie (MOU), dotyczącego kontroli przez służbę ochrony portu (PSC), Paryskiego protokołu ustaleń w sprawie kontroli państwa portu ☒ podpisanego w Paryżu 26 stycznia 1982 r.~~
-

↓ nowy

- 9) Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA) ustanowiona rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady⁷ powinna zapewnić wsparcie konieczne dla jednolitego i skutecznego wprowadzenia w życie systemu kontroli państwa portu. EMSA powinna w szczególności przyczynić się do opracowania jednolitego wspólnotowego systemu kwalifikacji i szkolenia inspektorów przeprowadzających kontrolę państwa portu.
-

↓ 95/21/WE motyw 12
(dostosowany)

- 10) Kontrolowanie przez Państwa Członkowskie przynajmniej ~~25%~~ ☒ jednej czwartej ☒ pojedynczych obcych statków wpływających do ich portów w danym roku oznaczałoby w praktyce, że o każdej porze roku wśród statków pływających na terytorium Wspólnoty znaczną część stanowiłyby te, które zostały poddane inspekcji.
-

↓ nowy

- 11) Efektywny system kontroli państwa portu powinien jednak mieć na celu zagwarantowanie, że wszystkie statki wpływające do portów w Unii Europejskiej są regularnie poddawane inspekcji, a nie ograniczać się jedynie do wypełnienia obecnego celu, jakim jest poddawanie inspekcji jednej czwartej statków wpływających do portów w każdym Państwie Członkowskim. Inspekcje powinny skupiać się na statkach, które nie spełniają norm, podczas gdy statki o odpowiednim standardzie, czyli te, które pomyślnie przechodziły wcześniejsze inspekcje lub które pływają pod banderą państwa spełniającego wymagania systemu audytu państw członkowskich IMO, powinny być nagradzane przez rzadsze poddawanie inspekcjom. Nowe ustalenia
-

⁷ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 724/2004 (Dz.U. L 129 z 29.4.2004, str. 1).

dotyczące inspekcji powinny zostać włączone do wspólnotowego systemu kontroli państwa portu, gdy tylko zostaną określone różne jego aspekty, oraz opierać się na systemie podziału inspekcji między Państwami Członkowskimi tak, aby każde Państwo Członkowskie wносиło sprawiedliwy wkład w osiągnięcie wspólnotowego celu, jakim jest całłościowy system inspekcji.

↓ 95/21/WE motyw 13
(dostosowany)

~~Należy podjąć dalsze wysiłki w celu wypracowania lepszego systemu określania celów.~~

↓ 95/21/WE motyw 14
(dostosowany)

- 12) Zasady i procedury kontroli w państwie portu, łącznie z kryteriami dotyczącymi zatrzymania statku, ~~muszą~~ ☒ powinny ☒ zostać ujednolicone dla zapewnienia jednakowej skuteczności we wszystkich portach, co pozwoliłoby również gwałtownie zmniejszyć selektywne korzystanie z niektórych portów w celu uniknięcia sieci ścisłej kontroli.

↓ nowy

- 13) Niektóre kategorie statków po osiągnięciu pewnego wieku stanowią poważne zagrożenie wypadkowe lub zagrożenie związane z zanieczyszczeniem środowiska i powinny być poddawane rozszerzonej inspekcji. Konieczne jest bliższe ustalenie zasad takich rozszerzonych inspekcji.

↓ 95/21/WE motyw 15
(dostosowany)

~~Statystyki dotyczące katastrof, zatrzymywania statków oraz braku zgodności z normami, opublikowane w komunikacie Komisji zatytułowanym «Wspólna polityka bezpiecznych mórz» oraz w rocznym sprawozdaniu MOU pokazują, że niektóre rodzaje statków powinny być poddane rozszerzonej kontroli.~~

↓ 2001/106/WE motyw 4
(dostosowany)

- 14) 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 Ustaień. Dlatego powinno się im odmawiać wstępu~~ ☒ dostępu ☒ do portów wspólnotowych, chyba że zostanie wykazane, iż mogą poruszać się bezpiecznie po wodach terytorialnych Wspólnoty. ~~Należy~~

~~ustanowić~~ ☒ Powinny zostać ustanowione ☒ wytyczne określające procedury stosowane w przypadku nałożenia takiego zakazu ☒ dostępu ☒ ~~wstępu~~ oraz znoszenia zakazu. W celu zapewnienia przejrzystości, wykaz statków, którym odmówiono ~~wstępu~~ ☒ dostępu ☒ do portów wspólnotowych powinien zostać ~~ogłoszony publicznie~~ opublikowany.

↓ nowy

- 15) W celu zmniejszenia obciążenia niektórych administracji oraz przedsiębiorstw, związanego z powtarzającymi się inspekcjami, przegląd przeprowadzony na promie typu ro-ro lub na szybkim statku pasażerskim na mocy dyrektywy Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich⁸, którego wyniki zadawalają państwo przyjmujące, powinien być uważany za rozszerzoną inspekcję w systemie kontroli państwa portu.

↓ 95/21/WE motyw 16
(dostosowany)

- 16) Niezgodności z przepisami określonymi w stosownych konwencjach muszą być ~~naprawione~~ usunięte. Statki, które powinny podjąć działania naprawcze, w przypadkach gdzie ☒ odnotowany ☒ brak zgodności stwarza wyraźne zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska, powinny być zatrzymane do czasu ~~naprawienia niezgodności~~ ☒ usunięcia uchybień ☒.

↓ 95/21/WE motyw 17
(dostosowany)

- 17) Należy ~~udostępnić~~ wprowadzić prawo do odwołania od decyzji o zatrzymaniu, podejmowanych przez właściwe ~~władze~~ organy, w celu zapobiegania nieuzasadnionym decyzjom, które mogłyby spowodować ~~bezprawne~~ ☒ bezpodstawne ☒ zatrzymania i opóźnienia.

↓ 95/21/WE motyw 18
(dostosowany)

~~Zasób urządzeń w porcie inspekcji może powodować konieczność skierowania statku przez właściwe władze do odpowiedniej stoczni remontowej, pod warunkiem że muszą być spełniane warunki transferu. Statki, na których zaobserwowano niezgodności, będą nadal stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska, a także nadal korzystać z uprzywilejowania handlowego poprzez przynależność do niższych kategorii zgodnie ze stosownymi przepisami określonymi w konwencjach i powinno się w związku z tym odmawiać wpuszczania ich do wszystkich portów Wspólnoty.~~

⁸ Dz. U. L 138 z 1.6.1999, str. 1.

↓ 95/21/WE motyw 19
(dostosowany)

~~Istnieją okoliczności, w których statek, któremu odmówiono wstępu do portów na terytorium Wspólnoty, musi otrzymać pozwolenie na wpłynięcie do takiego portu. W takim przypadku statkowi powinno się udzielać pozwolenia na wejście do konkretnego portu tylko wówczas, kiedy podjęte zostały wszelkie środki ostrożności zapewniające jego bezpieczne wpłynięcie.~~

↓ 95/21/WE motyw 20
(dostosowany)

~~Wobec złożoności wymagań konwencji odnośnie do konstrukcji, wyposażenia i stanu załogi statku, poważnych konsekwencji decyzji inspektorów oraz wobec konieczności, aby inspektorzy podejmowali zupełnie bezstronne decyzje, inspekcje muszą być przeprowadzane tylko przez odpowiednio upoważnionych pracowników służb publicznych lub inne tego typu osoby, o dużej wiedzy i doświadczeniu.~~

↓ nowy

18) Organy i inspektorzy zaangażowani w działania kontrolne państwa portu nie powinny znajdować się w konflikcie interesów z portem inspekcji lub poddawanymi kontroli statkami, ani nie powinny między nimi istnieć inne interesy związane z tą działalnością. Inspektorzy powinni być odpowiednio wykwalifikowani i szkoleni tak, aby utrzymywali i podnosili swój poziom kompetencji w zakresie przeprowadzania inspekcji. Państwa Członkowskie powinny współpracować przy opracowywaniu i rozpowszechnianiu jednolitego wspólnotowego systemu kwalifikacji i szkolenia inspektorów.

↓ 95/21/WE motyw 21
(dostosowany)

19) Piloci i władze portowe ~~mogą~~ ☒ powinny uzyskać możliwość ☒ udostępniania użytecznych informacji dotyczących ~~braków~~ ☒ wad odnotowanych ☒ na statkach. ~~z~~
~~wśród załogi.~~

↓ nowy

20) Skargi dotyczące warunków życia i pracy na statku powinny być badane. Każda osoba składająca skargę powinna zostać poinformowana o działaniach podjętych w następstwie złożenia skargi.

↓ 95/21/WE motyw 22

- 21) Współpraca między właściwymi ~~władzami~~ organami Państw Członkowskich oraz innymi ~~władzami~~ organami ~~lub~~ i organizacjami jest konieczna dla zapewnienia skutecznego egzekwowania norm w stosunku do statków posiadających braki, którym udzielono zezwolenia na dalszą żeglugę, a także do celów wymiany informacji o statkach przebywających w portach.
-

↓ 95/21/WE motyw 23
(dostosowany)

⇒ nowy

- 22) ⇒ Ponieważ baza danych z inspekcji jest istotną częścią kontroli państwa portu, Państwa Członkowskie powinny zapewnić jej aktualizowanie w świetle wymagań Wspólnoty. ⇐ ~~System informacyjny pod nazwą «Sirenae-E» ustanowiony w ramach MOU dostarcza znacznych ilości dodatkowych informacji potrzebnych do celów realizacji niniejszej dyrektywy.~~
-

↓ 95/21/WE motyw 24
(dostosowany)

- 23) Publikowanie informacji dotyczących statków ☒ oraz ich armatorów lub przedsiębiorstw żeglugowych, niespełniających ☒, ~~które nie spełniają~~ 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 ~~bez bezpośredniego przymusu.~~
-

↓ 95/21/WE motyw 25
(dostosowany)

- 24) Wszystkie koszty inspekcji statków, w wyniku których ujawniono podstawy do zatrzymania statku, ☒ oraz koszty poniesione podczas zniesienia nakazu odmowy dostępu ☒ powinny być ponoszone przez właściciela lub ~~operatora~~ ☒ armatora ☒ statku.
-

↓ 95/21/WE motyw 26
(dostosowany)

~~Do celów realizacji niniejszej dyrektywy należałoby wykorzystać Komitet powołany na mocy art. 12 dyrektywy Rady 93/75/EWG z dnia 13 września 1993 r. dotyczącej minimalnych wymagań w odniesieniu do statków zdążających do portów Wspólnoty lub je opuszczających~~

~~i przewożących towary niebezpieczne lub zanieczyszczające⁹, w celu wspomagania Komisji w pracach nad dostosowaniem obowiązków inspekcyjnych Państw Członkowskich na podstawie zdobytych doświadczeń, przy uwzględnieniu nowych elementów w MOU, a także przyjęciem, w stosownych przypadkach, załączników w świetle poprawek wniesionych do konwencji, Protokołów, kodeksów i uchwał stosownych organów międzynarodowych oraz do MOU.~~

↓ 2001/106/WE motyw 18
(dostosowany)

- 25) Środki niezbędne do wykonania ☒ niniejszej ☒ 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 Komisji¹⁰.

↓ nowy

- 26) Ponieważ cel działań, które mają zostać podjęte, a mianowicie zmniejszenie liczby statków nieodpowiadających międzynarodowym normom poruszających się po wodach Wspólnoty poprzez poprawę wspólnotowego systemu inspekcji statków, nie może być w wystarczający sposób osiągnięty przez Państwa Członkowskie i może zostać, ze względu na jego skalę i efekty, lepiej osiągnięty 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 wychodzi poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- 27) Obowiązek dokonania transpozycji niniejszej dyrektywy do prawa krajowego powinien ograniczać się do tych przepisów, które stanowią zasadniczą zmianę w stosunku do poprzedniej dyrektywy. Obowiązek dokonania transpozycji przepisów, które nie zostały zmienione, wynika z poprzedniej dyrektywy.
- 28) Niniejsza dyrektywa nie powinna mieć wpływu na zobowiązania Państw Członkowskich dotyczące terminów transpozycji dyrektyw określonych w części B załącznika XVII.

↓ 95/21/WE (dostosowany)
⇒ nowy

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel

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

¹⁰ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

Celem niniejszej dyrektywy jest ~~pomóc radykalnie zmniejszyć~~ ☒ radykalne zmniejszenie ☒ liczby statków nieodpowiadających międzynarodowym normom, poruszających się po wodach pozostających pod jurysdykcją Państw Członkowskich, poprzez:

- a) podniesienie poziomu zgodności z ~~ustawodawstwem~~ międzynarodowym i ~~stosownym ustawodawstwem~~ ☒ właściwym wspólnotowym prawodawstwem ☒ ~~Wspólnoty~~ dotyczącym bezpieczeństwa morskiego, ~~⇒ ochrony żeglugi morskiej, ⇨~~ ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach wszystkich bander;₂₃
- b) ustanowienie wspólnych kryteriów kontroli statków przez państwo portu oraz ~~ujednolicenie~~ ☒ harmonizację ☒ procedur kontroli i zatrzymywania statków. ~~przy właściwym uwzględnieniu zobowiązań przyjętych na siebie przez władze morskie Państw Członkowskich w ramach paryskiego protokołu ustaleń dotyczącego kontroli w państwie portu (MOU).~~

Artykuł 2

Definicje

↓ 95/21/WE (dostosowany)

Do celów niniejszej dyrektywy ~~wraz z załącznikami~~:

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 2
(dostosowany)

1. „Konwencje” ☒ oznaczają następujące konwencje wraz z odnoszącymi się do nich protokołami i zmianami, a także odnośnymi kodeksami o statusie obowiązkowym w zaktualizowanej wersji ☒:

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 2

- a) Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych, 1966 (LL 66)₂₃;
- b) Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS 74)₂₃;
- c) Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, oraz dotyczący tej konwencji Protokół z 1978 r. (Marpol 73/78)₂₃;
- d) Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 (STCW 78)₂₃;
- e) Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, 1972 (Colreg 72)₂₃;

- f) Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków, 1969 (ITC 69)₂₂
- g) Konwencja dotycząca minimalnych norm na statkach handlowych, 1976 (ILO nr 147)₂₂
- h) Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1992 (CLC 92)₂₂

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 2
(dostosowany)
→₁ 2002/84/WE art. 4 pkt 1 lit. a)

~~wraz z protokołami i zmianami do niniejszych konwencji i odpowiednimi kodeksami o statusie obligatoryjnym, →₁ w zaktualizowanej wersji ←~~

↓ 2001/106/WE art. 1 ust. 2
(dostosowany)
→₁ 2002/84/WE art. 4 ust. 1 lit. b)

2. “☒ *Paryski protokół ustaleń (MOU)* ☒ *MOU*” oznacza protokół ustaleń w sprawie kontroli państwa portu, podpisany w Paryżu dnia 26 stycznia 1982 r., →₁ w jego zaktualizowanej wersji ←.

↓ 95/21/WE (dostosowany)

3. „*Statek*” oznacza każdy poruszający się po morzu pojazd, do którego ~~stosuje się~~ ☒ ma zastosowanie ☒ jedna ☒ lub więcej ☒ konwencji₂₂, pod banderą inną niż bandera państwa portu.
4. „*Instalacja przybrzeżna*” oznacza nieruchomą lub pływającą platformę znajdującą się na szelfie kontynentalnym Państwa Członkowskiego lub ponad nim.

↓ nowy

5. „*Kotwiczowisko*” oznacza nadające się do zakotwiczenia statku miejsce w porcie lub na innym obszarze na terytorium znajdującym się pod jurysdykcją portu.

↓ 95/21/WE (dostosowany)

6. „*Inspektor*” oznacza pracownika sektora publicznego lub inną osobę odpowiednio upoważnioną przez właściwe ~~władze~~ organy Państwa Członkowskiego do prowadzenia inspekcji ☒ w ramach kontroli ☒ państwa portu i odpowiedzialną przed tymi właściwymi ~~władzami~~ organami.

↓ nowy

7. „Właściwy organ” oznacza organ administracji morskiej odpowiedzialny za sprawowanie kontroli państwa portu zgodnie z niniejszą dyrektywą.
8. „Właściwy organ ds. ochrony żeglugi morskiej” oznacza właściwy organ ds. ochrony żeglugi morskiej zgodnie z definicją w art. 2 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady¹¹.

↓ 95/21/WE (dostosowany)

⇒ nowy

9. „Inspekcja” oznacza wizytację na pokładzie statku ⇒ przeprowadzaną przez inspektora w celu sprawdzenia zgodności statku z odpowiednimi konwencjami i przepisami oraz odpowiadającą przynajmniej kontroli wymaganej zgodnie z art. 7 ust. 1 ⇐ ~~przeprowadzoną w celu sprawdzenia zarówno ważności stosownych świadectw oraz innych dokumentów, stanu statku, jego wyposażenia i załogi, jak i warunków życia i pracy załogi.~~
10. „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. 7 ust. 4 ☒ 4 ☒ 3, dogłębnemu ~~inspekcji~~ ☒ badaniu ☒ obejmującemu konstrukcję statku, wyposażenie, załogę, warunki życia i pracy oraz zastosowanie się do procedur postępowania na pokładzie.
11. „Rozszerzona inspekcja” oznacza inspekcję ⇒ , której zakres obejmuje przynajmniej pozycje wymienione w części C załącznika VIII. Rozszerzona inspekcja może obejmować bardziej szczegółową inspekcję w przypadku, gdy istnieją ku temu wyraźne powody zgodnie z art. 7 ust. 4. ⇐ ~~określoną w art. 7.~~

↓ nowy

12. „Skarga” oznacza każdą informację lub sprawozdanie przedstawione przez kapitana, członka załogi, organizację zawodową, stowarzyszenie, związek zawodowy lub ogólnie przez inną osobę zainteresowaną bezpieczeństwem statku, w tym bezpieczeństwem lub zagrożeniem zdrowia jego załogi, warunkami życia i pracy na statku i zapobieganiem zanieczyszczeniom.

↓ 95/21/WE

13. „Zatrzymanie” oznacza oficjalny zakaz wypływania statku na morze ze względu na wykryte braki, które pojedynczo lub razem czynią statek niezdatnym do żeglugi morskiej.

¹¹ Dz.U. L 129 z 29.4.2004, str. 6.

↓ nowy

14. „*Nakaz odmowy dostępu*” oznacza dokument wydany kapitanowi statku oraz przedsiębiorstwu odpowiedzialnemu za statek zawiadamiający ich o tym, że statkowi będzie odmówiony dostęp do portów we Wspólnocie.

↓ 95/21/WE

15. „*Zawieszenie pracy*” oznacza oficjalny zakaz kontynuowania pracy statku ze względu na wykazane braki, które pojedynczo lub razem mogłyby uczynić dalszą pracę statku niebezpieczną.

↓ nowy

16. „*Przedsiębiorstwo*” oznacza osobę prawną będącą właścicielem 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).
17. „*Uznana organizacja*” oznacza towarzystwo klasyfikacyjne lub inną jednostkę prywatną, która w imieniu administracji państwa bandery przeprowadza zadania statutowe.
18. „*Świadectwo ustawowe*” oznacza świadectwo wystawione w imieniu państwa bandery, zgodnie z konwencjami międzynarodowymi.
19. „*Świadectwo klasy*” oznacza dokument wydany przez uznaną organizację, poświadczający zdatność statku do szczególnego użytku lub świadczenia szczególnych usług, zgodnie z regułami i przepisami ustanowionymi i opublikowanymi przez tę uznaną organizację.
20. „*Baza danych z inspekcji*” oznacza centralny system informacyjny, w którym znajdują się zapisy z inspekcji państwa portu.

↓ 95/21/WE (dostosowany)

⇒ nowy

Artykuł 3

Zakres zastosowania

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do każdego statku i jego załogi ⇒ zawijającego do portu lub na kotwiczowisko w Państwie Członkowskim ⇐ :

- ~~a) wpływającego do portu Państwa Członkowskiego lub na instalację przybrzeżną, lub~~
~~b) zakotwiczonych w pobliżu takiego portu lub takiej instalacji.~~

⇒ Dla celów niniejszej dyrektywy Państwo Członkowskie ma prawo do przeprowadzenia kontroli i zatrzymania, zgodnie z prawem międzynarodowym, statku znajdującego się na wodach będących pod jego jurysdykcją lub znajdującego się przy, lub zakotwiczonych w pobliżu, instalacji przybrzeżnej lub jakiejkolwiek innej instalacji czy obiektu na wodach będących pod jego jurysdykcją. ⇐

Przepisy niniejszego artykułu nie naruszają prawa interwencji, jakie Państwa Członkowskie posiadają na mocy stosownych konwencji międzynarodowych.

2. W przypadku statków o tonażu brutto poniżej 500 ton, Państwa Członkowskie stosują te wymagania stosownej konwencji, które mają zastosowanie, oraz podejmują, w zakresie nieobjętym konwencją, takie działania, jakie są konieczne do zagwarantowania, że statki te nie stwarzają wyraźnego zagrożenia dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska. W ~~zastosowaniu~~ niniejszego ~~punktu~~ ☒ ustępu ☒ Państwa Członkowskie kierują się załącznikiem I do ☒ Paryskiego protokołu ustaleń (MOU) ☒ ~~MOU~~.

3. Podczas inspekcji statku pływającego pod banderą państwa, które nie jest stroną konwencji, Państwa Członkowskie gwarantują, że taki statek i jego załoga nie są traktowane bardziej przychylnie niż statki pływające pod banderą państwa, które jest stroną danej konwencji.

4. Statki rybackie, okręty wojenne, ☒ okręty pomocnicze ☒ ~~okrętowe urządzenia pomocnicze~~, statki drewniane o prostej konstrukcji, statki rządowe używane do celów niekomercyjnych oraz jachty turystyczne niezajmujące się handlem są wyłączone spod zakresu ~~działania~~ ☒ stosowania ☒ niniejszej dyrektywy.

↓ 2001/106/WE art. 1 ust. 3
⇒ nowy

Artykuł 4

☒ Obowiązki Państw Członkowskich ☒

~~Jednostka kontrolująca~~

↓ nowy

1. Państwa Członkowskie podejmują wszystkie konieczne działania, aby być zgodnie z prawem upoważnionymi do przeprowadzania inspekcji, o których mowa w niniejszej dyrektywie, na pokładzie obcych statków, zgodnie z prawem międzynarodowym.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 3
(dostosowany)
⇒ nowy

2. Państwa Członkowskie utrzymują ~~odpowiednie krajowe organy administracji morskiej, wraz z niezbędną ilością pracowników, w szczególności wykwalifikowanych inspektorów, zwane dalej właściwe organy do celów~~ dla inspekcji statków oraz podejmują wszelkie odpowiednie ~~działania~~ ☒ środki ☒ w celu zagwarantowania, że ich właściwe organy wykonują powierzone im zadania zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy. ⇒ W szczególności, rekrutują i utrzymują niezbędną ilość pracowników, w tym wykwalifikowanych inspektorów, przy uwzględnieniu wielkości i charakteru ruchu statków w każdym porcie. ⇐

⇒ Państwa Członkowskie podejmują odpowiednie kroki w celu zagwarantowania, że dostępni są inspektorzy do przeprowadzania rozszerzonych i obligatoryjnych inspekcji zgodnie z art. 8 i załącznikiem I część A.1. ⇐

↓ 95/21/WE

Artykuł 5

Zobowiązania inspekcyjne

↓ nowy

1. Państwa Członkowskie wnoszą indywidualny wkład w inspekcje, który wraz z inspekcjami przeprowadzanymi przez inne Państwa Członkowskie oraz państwa będące sygnatariuszami Paryskiego protokołu ustaleń (MOU) gwarantuje, że wszystkie statki wpływające do portów lub na kotwiczowiska w Unii Europejskiej są poddawane inspekcji. Wkład ten zapewnia poddawanie statków stanowiących większe zagrożenie dokładniejszym i częstszym inspekcjom.

System inspekcji ustanowiony w celu osiągnięcia celu określonego w pierwszym akapicie obejmuje elementy opisane w załączniku II.

2. Komisja podejmuje decyzję o szczegółowych zasadach inspekcji, o których mowa w ust. 1, zgodnie z procedurą określoną w art. 25 ust. 2.

↓ 2001/106/WE art. 1 ust. 4
(dostosowany)
⇒ nowy

☒ 3. ☒ 4. ⇒ Do momentu wejścia w życie środków przewidzianych w ust. 2 ⇐ 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~~ ⇒ . Roczna liczba, o której mowa, jest średnią z ostatnich trzech lat kalendarzowych, dla których dostępne są dane statystyczne. Okres użyty do celów obliczenia średniej kończy się najpóźniej jeden rok przed rozpoczęciem roku inspekcji. ⇐

↓ nowy

4. Przy wyborze statków do inspekcji właściwy organ postępuje zgodnie z zasadami określonymi w załączniku I.

↓ 2001/106/WE art. 1 ust. 4

~~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 Sirenae, 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 Sirenae.~~

~~3. Państwa Członkowskie nie przeprowadzają inspekcji statków, które zostały poddane inspekcji w 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).~~

↓ 95/21/WE

~~4. Przepisy ust. 3 nie stosują się do wszelkich kontroli operacyjnych przewidzianych w konwencjach.~~

~~5. Państwa Członkowskie i Komisja współpracują na rzecz wypracowania priorytetów i praktyk, które umożliwią bardziej skuteczne wyszukiwanie statków podejrzanych o braki.~~

~~Każda następna zmiana niniejszego artykułu, z wyłączeniem liczby 25% w ust. 1, jest wprowadzana na mocy art. 19.~~

↓ nowy

Artykuł 6

Zgłoszenie przybycia statku

Armator, agent lub kapitan statku zawijającego do portu lub na kotwiczowisko w Państwie Członkowskim powiadamia o swoim przybyciu zgodnie z przepisami załącznika III.

↓ 95/21/WE (dostosowany)
⇒ nowy

Artykuł ~~7~~ 6

Procedura inspekcji

1. ~~Właściwe władze~~ ☒ Właściwy organ ☒ gwarantuje, że inspektor co najmniej:

a) sprawdza świadectwa i dokumenty ☒ , które zgodnie z wymaganiami prawodawstwa Wspólnoty dotyczącego bezpieczeństwa morskiego i międzynarodowych konwencji powinny znajdować się na pokładzie, a w szczególności świadectwa i dokumenty ☒ wymienione w załączniku ☒ IV ☒ ~~II w stosownym zakresie;~~

☒ b) sprawdza w przypadkach, kiedy jest to właściwe, czy braki wykryte podczas poprzedniej inspekcji przeprowadzonej przez Państwo Członkowskie lub państwo będące sygnatariuszem Paryskiego protokołu ustaleń (MOU) zostały usunięte; ☒

☒ c) ~~b) przekonuje się o~~ weryfikuje ogólny stan statku, w tym warunki higieniczne, ~~łącznie z~~ także w maszynowni oraz pomieszczeniach mieszkalnych ☒ ~~o warunkach bytowych łącznie ze stanem higienicznym statku.~~

↓ nowy

2. W przypadku, kiedy statek otrzymał zgodę na opuszczenie portu pod warunkiem, że braki zostaną usunięte w kolejnym porcie, inspekcja ogranicza się do sprawdzenia, czy braki te zostały usunięte.

Inspektor może jednak, w ramach wykonywania swoich obowiązków, stwierdzić o konieczności rozszerzenia inspekcji o dodatkowe kontrole.

↓ 95/21/WE (dostosowany)

☒ 3. ~~☒ 2.~~ Inspektor może sprawdzić wszystkie stosowne świadectwa i dokumenty, inne niż te wymienione w załączniku ☒ IV ~~☒ H~~, jakie powinny być przewożone na pokładzie zgodnie z wymaganiami konwencji.

☒ 4. ~~☒ 3.~~ W każdym przypadku, kiedy po inspekcji opisanej w ust. 1, ~~§ 2~~ ☒ i 3 ☒ występują wyraźne powody, aby sądzić, że stan statku, jego wyposażenia lub załogi w znacznym stopniu nie spełnia stosownych wymagań określonych w konwencji, przeprowadzana jest bardziej szczegółowa inspekcja obejmująca dokładniejsze sprawdzenie zgodności z pokładowymi wymaganiami eksploatacyjnymi.

„Wyraźne powody” istnieją wówczas, gdy inspektor znajduje oznaki, które w jego fachowej ocenie dają podstawy dla przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji statku, jego wyposażenia lub załogi.

Przykłady „wyraźnych powodów” są podane w załączniku ☒ V i w załączniku VII część C ~~☒ H~~.

☒ 5. ~~☒ 4.~~ Należy również przestrzegać stosownych procedur i wytycznych dla kontroli statków, wyszczególnionych w załączniku ☒ VI ~~☒ IV~~.

↓ nowy

W przypadku, gdy procedury i wytyczne, o których mowa w pkt. 4 załącznika VI nie są zgodne z obowiązującym prawodawstwem Wspólnoty, Państwa Członkowskie nie przyjmują żadnych przepisów prawa krajowego ani żadnych środków administracyjnych, które prowadziłyby do wdrożenia procedur lub praktyk w zakresie inspekcji, łamiących to prawodawstwo Wspólnoty. Państwa Członkowskie gwarantują, że ich właściwe organy są odpowiednio poinformowane o stosownych wytycznych lub procedurach, które mają zostać wdrożone zgodnie z prawodawstwem Wspólnoty, i sprawdzają, czy zostały one właściwie wdrożone.

6. Podczas przeprowadzania kontroli dotyczących ochrony na statku inspektor postępuje zgodnie z procedurą określoną w załączniku VII.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 5
(dostosowany)

Artykuł ☒ 8 ~~☒ 7~~

~~Obligatoryjna~~ Rozszerzona inspekcja niektórych statków

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 5
(dostosowany)
⇒ nowy

1. Statek zaliczany do jednej z kategorii ☒ w załączniku VIII pkt B ☒ sekcji A załącznika ~~V~~, ☒ kwalifikuje się do ☒ podlega rozszerzonej inspekcji po upływie 12 miesięcy od czasu ostatniej rozszerzonej inspekcji przeprowadzonej w porcie ☒ Państwa Członkowskiego lub ☒ państwa sygnatariusza ☒ Paryskiego ☒ protokołu ustaleń ☒ (MOU) ☒.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 5
(dostosowany)
⇒ nowy

2. Jeśli taki statek zostaje wybrany do inspekcji zgodnie z ☒ pkt. A.2 załącznika II ☒ art. 5 ~~ust. 2 lit. b)~~, należy przeprowadzić rozszerzoną inspekcję. Jednakże, inspekcja zgodna z art. ☒ 7 ☒ ~~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 ☒, wskazany w ust. 1, który nie wywiązał się z obowiązku zgłoszenia określonego w art. 6, ☒ niespełniający warunków lit. a) zostaje poddany rozszerzonej inspekcji w docelowym porcie ☒ lub kotwiczowisku ☒.~~

☒ 3. ☒ ~~4.~~ Państwa Członkowskie, z zastrzeżeniem art. ☒ 9 ☒ ~~7a~~, gwarantują ~~zapewniają~~, że rozszerzona inspekcja jest przeprowadzana na statku, do którego stosuje się ust. ☒ 1 ☒ ~~3~~ oraz który ma czynnik docelowy 7 lub więcej ☒, jak określono w załączniku I, ☒ w pierwszym porcie zawinięcia po upływie ~~okresu~~ 12 miesięcy od ~~ostatniej~~ ☒ poprzedniej ☒ rozszerzonej inspekcji.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 5
(dostosowany)

~~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.~~

☒ 4. ☒ ~~5.~~ Rozszerzona inspekcja zostaje przeprowadzona zgodnie z procedurami określonymi w sekcji ☒ punkcie ☒ C załącznika ☒ VIII ☒ ~~V~~.

~~6. W przypadku gdy istnieje ryzyko, że zmiana lub projekt zmiany Protokołu Ustaleń mogłyby ograniczyć zakres obligatoryjnych 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.~~

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 6
(dostosowany)
⇒ nowy

Artykuł ~~9~~ ~~7a~~

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

1. W przypadku, gdy z powodów technicznych operacyjnych Państwo Członkowskie nie jest w stanie przeprowadzić inspekcji statku o czynniku docelowym wyższym niż 50, jak określono w ~~9~~ załączniku I, ~~art. 5 ust. 2 lit. a)~~ lub obligatoryjnej rozszerzonej inspekcji, określonej w art. ~~8~~ ust. 3 ~~7 ust. 4~~, Państwo Członkowskie niezwłocznie powiadamia ⇒ właściwy organ następnego portu, o ile jest to port Państwa Członkowskiego lub państwa będącego sygnatariuszem Paryskiego protokołu ustaleń (MOU) ⇒ ~~system Siernae~~, 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. ⇒ Dodatkowo Państwa Członkowskie podają ogólną liczbę inspekcji, o których mowa w art. 8 ust. 2 i w załączniku I pkt A.1, przeprowadzonych w ciągu tych sześciu miesięcy. ⇒

⇒ Notyfikacje te następują w ciągu czterech miesięcy od końca okresu, do którego odnoszą się dane. ⇒

3. ~~Podczas każdego roku~~ ⇒ W ciągu trzech kolejnych lat ⇒ kalendarzowych, ~~9~~ nieprzeprowadzone ~~9~~ inspekcje, które nie zostały przeprowadzone ⇒, o których mowa w ust. 1, ⇒ nie mogą przekroczyć 5 % ~~średniej rocznej~~ liczby pojedynczych statków ~~9~~, które kwalifikują się do ~~9~~ podlegających inspekcji określonych w ust. 1, zawiązujących do portów Państwa Członkowskiego ⇒ w tym okresie ⇒, ~~obliczonej na podstawie trzech ostatnich lat kalendarzowych, dla których dostępne są dane statystyczne.~~

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 6
(dostosowany)

4. Statki określone w ust. 1 zostają poddane odpowiednio ~~9~~ obligatoryjnej ~~9~~ inspekcji przewidzianej w ~~9~~ załączniku I pkt A.1 ~~art. 5 ust. 2 lit. a)~~ lub obligatoryjnej rozszerzonej inspekcji określonej w art. ~~8~~ ust. 2 ~~7 ust. 4~~, odpowiednio, w następnym porcie zawinięcia we Wspólnocie.

5. Do dnia 22 lipca 2008 r. wartość 5 % określona w ust. 3 zostanie zmieniona na podstawie oceny Komisji, jeśli zostanie to uznane za właściwe, zgodnie z procedurą ~~9~~, o której mowa ~~9~~ ustanowioną w art. ~~9~~ 24 ust. 2 ~~19~~.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 7
(dostosowany)
⇒ nowy

Artykuł ~~10~~ ~~7b~~

Środki odmowy ~~wstępu~~ ~~do~~ dostępu ~~do~~ dotyczące ~~niektórych~~ określonych statków

1. Państwo Członkowskie ~~zapewnia gwarantuje~~, że ~~⇒~~ każdemu ~~⇒~~ statkowi ~~⇒~~ spełniającemu kryteria wymienione w pkt A załącznika IX ~~⇒~~ ~~należącemu do jednej z kategorii sekcji A załącznika XI~~, odmawia się ~~wstępu~~ ~~do~~ dostępu ~~do~~ do jego portów ~~⇒~~ i na jego kotwiczowiska ~~⇒~~, z wyjątkiem sytuacji opisanych w art. ~~⇒~~ 15 ust. 6. ~~⇒~~ ~~11~~ ~~ust. 6~~, jeżeli statek:

~~albo~~

~~plywa 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~~

~~plywa 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.~~

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 7
(dostosowany)
⇒ nowy

Odmowa ~~wstępu~~ ~~do~~ dostępu ~~do~~ jest stosowana ~~niewzłocznie~~ od chwili, gdy statek ~~⇒~~ opuścił port lub kotwiczowisko ~~⇒~~ ~~uzyskał pozwolenie na wyjście z portu~~, w którym został poddany; odpowiednio, drugiemu lub trzeciemu zatrzymaniu ~~⇒~~ i w którym wydano nakaz odmowy dostępu ~~⇒~~.

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

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

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 8
(dostosowany)

Artykuł 11

Sprawozdanie z inspekcji dla kapitana statku

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

↓ nowy

Artykuł 12

Skargi

Wszystkie skargi dotyczące warunków na pokładzie statku są badane.

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, jeżeli jest to stosowne, przekazują kopię tych informacji Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP).

↓ 95/21/WE (dostosowany)

Artykuł 13

Naprawa i zatrzymanie

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 9 lit. a)
(dostosowany)

1. Właściwy organ ~~przekonuje~~ upewnia 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.

↓ 95/21/WE (dostosowany)

2. W przypadku braków, które stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska, właściwy ~~władze~~ ☒ 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 ~~nie będzie zostaje~~ ☒ zniesiony ☒ dopiero ~~dopóty~~, gdy ☒ ~~dopóki~~ zagrożenie ☒ jest usunięte ☒ ~~nie zostanie oddalone~~ lub też ☒ gdy organ ten stwierdzi ☒ ~~dopóki władze te nie ustanowi~~, że statek może, pod wszelkimi niezbędnymi warunkami, wypłynąć na morze lub że działalność można kontynuować bez zagrożenia dla bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów lub załogi, lub zagrożenia dla innych statków oraz bez nadmiernego zagrożenia skażeniem środowiska morskiego.

↓ nowy

3. Bez uszczerbku dla ograniczeń ochronnych, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 725/2004, nakaz zatrzymania wydany przez właściwy organ może:

- a) zawierać polecenie pozostawienia statku w określonym miejscu lub przestawienia na określone kotwiczowisko lub miejsce postoju; oraz
- b) określać okoliczności, w których kapitan statku może przestawić statek z określonego miejsca z powodów związanych z bezpieczeństwem lub zapobieganiem zanieczyszczeniu.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 9 lit. b)
(dostosowany)
⇒ nowy

☒ 4. ☒ ~~3. Wydając orzeczenie fachowe co do tego~~ ☒ Stwierdzając w ramach swoich obowiązków ☒, czy statek powinien ~~czy też nie powinien~~ zostać zatrzymany, inspektor stosuje kryteria określone w załączniku ☒ XI ☒ ~~VI~~.

W tym względzie, ☒ właściwy organ gwarantuje, że statek zostanie zatrzymany ☒ ~~statek zostaje zatrzymany~~, jeśli nie jest wyposażony w sprawne ☒ urządzenie do rejestracji danych podróży ☒ ~~system zapisywania danych trasy~~, w przypadku, gdy jego użycie jest obowiązkowe zgodnie z ☒ dyrektywą 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹² ☒ ~~załącznikiem XII~~.

Jeśli ☒ braki leżące u podstaw zatrzymania ☒ ~~brak ten~~ nie mogą zostać z łatwością usunięte w porcie zatrzymania, właściwy ~~organ~~ ☒ może zezwolić, aby statek udał się do stoczni remontowej, leżącej najbliżej portu zatrzymania ~~najbliższego właściwego portu~~, gdzie brak ☒ może zostać sprawnie ☒ ~~zostaje z łatwością~~ usunięty, lub ☒ może nakazać ☒ ~~wymaga~~, aby brak został usunięty w terminie maksymalnie 30 dni ☒, zgodnie z

¹² Dz.U. L 208 z 5.8.2002, str. 10.

wytycznymi opracowanymi w Paryskim protokole ustaleń (MOU) ⇐ . Do tych celów stosuje się procedury ustanowione określone w art. ~~15~~ ~~14~~.

↓ 95/21/WE (dostosowany)

~~5.~~ ~~4.~~ W wyjątkowych okolicznościach, kiedy ogólny stan statku w oczywisty sposób nie odpowiada międzynarodowym normom, właściwy ~~władze~~ organ może wstrzymać inspekcję do czasu, kiedy odpowiedzialne strony podejmą kroki niezbędne dla zagwarantowania zapewnienia, że statek odpowiada stosownym wymaganiom określonym w konwencjach.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 9 lit. c)
(dostosowany)

~~6.~~ ~~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 ~~bandery~~ ~~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 ~~rzeczników~~ ~~kontrolerów~~ lub uznane organizacje, odpowiedzialne za wydawanie świadectw klasy lub świadectw wydanych zgodnie z międzynarodowymi konwencjami w imieniu państwa bandery.

↓ 95/21/WE (dostosowany)

~~7.~~ ~~6.~~ Przepisy niniejszej dyrektywy ~~stosują się~~ pozostają ~~bez uszczerbku dla~~ dodatkowych wymogów określonych w konwencjach dotyczących zawiadamiania i procedur sprawozdawczych związanych z kontrolą ~~w państwie~~ portu.

~~8.~~ ~~7.~~ Podczas wykonywania kontroli ~~w państwie~~ portu na mocy niniejszej dyrektywy ~~dołożyć~~ dokłada się wszelkich starań, aby żaden statek nie został bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony. Jeśli statek zostanie bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony, jego właściciel lub ~~armator~~ ~~operator~~ 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~~ ~~operatorze~~ statku.

↓ nowy

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

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

↓ 98/25/WE art. 1 pkt 2

~~Artykuł 9a~~

Procedura stosowana w razie braku świadectw ISM

~~1. W przypadku gdy inspekcja wykaze, że na statku, którego w dniu inspekcji dotyczy kodeks ISM w obrębie Wspólnoty, brakuje egzemplarza dokumentu zgodności lub świadectwa zarządzania bezpieczeństwem wydanego zgodnie z międzynarodowym kodeksem zarządzania bezpieczeństwem dla bezpiecznej eksploatacji statku i zapobiegania zanieczyszczeniu (kodeks ISM), właściwe władze zapewniają, że statek zostanie zatrzymany.~~

~~2. W razie wykrycia braków określonych w art. 9 ust. 2, które nie mogą być usunięte w porcie przeznaczenia, stosuje się również odpowiednie przepisy art. 11. Gdy taka decyzja jest podjęta, właściwe władze muszą niezwłocznie poinformować o niej właściwe władze innych Państw Członkowskich.~~

~~3. Państwa Członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, że wszystkim statkom, którym zezwolono na opuszczenie portu w Państwie Członkowskim w okolicznościach określonych w ust. 2, nie zostanie wydane zezwolenie na wejście do portu Wspólnoty, za wyjątkiem sytuacji określonych w art. 11 ust. 6, dopóki armator eksploatujący statek nie przedstawi ważnych świadectw wydanych zgodnie z kodeksem ISM w Państwie Członkowskim, w którym nakazano zatrzymanie. W razie wykrycia braków określonych w art. 9 ust. 2, które nie mogą być usunięte w porcie przeznaczenia, stosuje się również odpowiednie przepisy art. 11.~~

↓ 95/21/WE (dostosowany)

~~Artykuł 14~~

Prawo do odwołania

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 10
(dostosowany)

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~~ ~~do~~ dostępu ~~do~~ podjętej przez właściwe organy. Odwołanie się nie powoduje zawieszenia decyzji o zatrzymaniu statku lub o odmowie ~~wstępu~~ ~~do~~ dostępu ~~do~~.

↓ 95/21/WE

2. Państwa Członkowskie ustanawiają i ~~utrzymują~~ stosują w tym celu odpowiednie procedury ~~dla niniejszego celu~~ zgodnie z ustawodawstwem krajowym.

3. Właściwe organ ~~władze~~ odpowiednio informuje kapitana statku, określonego w ust. 1, o prawie do odwołania.

↓ nowy

4. Jeżeli w wyniku odwołania lub wniosku złożonego przez właściciela lub armatora statku, lub też jego przedstawiciela, nakaz zatrzymania lub nakaz odmowy dostępu zostanie cofnięty lub zmieniony:

- a) Państwa Członkowskie zapewniają bezzwłoczne wprowadzenie odpowiedniej zmiany do bazy danych z inspekcji;
- b) Państwo Członkowskie, w którym wydano nakaz zatrzymania lub nakaz odmowy dostępu, w ciągu 24 godzin od takiego cofnięcia lub zmiany, zapewnia publikację sprostowanej informacji zgodnej z art. 19.

↓ 95/21/WE (dostosowany)
⇒ nowy

Artykuł ~~15~~ ~~15~~

Działania podejmowane w konsekwencji inspekcji i zatrzymań

1. Jeśli braki opisane w art. ~~13~~ ~~13~~ ust. 2 nie mogą zostać ~~usunięte~~ ~~naprawione~~ w porcie, w którym dokonano inspekcji, właściwe organ ~~władze~~ tego Państwa Członkowskiego może zezwolić danemu statkowi na przepłynięcie do ~~⇒ stoczni remontowej, leżącej najbliższej~~ portu zatrzymania, w której mogą zostać podjęte odpowiednie działania ~~⇒ najbliższej~~ ~~dostępnej odpowiedniej stoczni remontowej~~, zgodnie z wyborem kapitana i władz, przy zastrzeżeniu, że spełnione są warunki określone przez właściwe organ ~~władze~~ państwa bandery i zaakceptowane przez to Państwo Członkowskie. Warunki te ~~mają~~ ~~zapewnić~~ gwarantują, że statek może przepłynąć bez zagrożenia dla bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów lub załogi, lub też zagrożenia dla innych statków ani bez nadmiernego zagrożenia skażeniem środowiska morskiego.

↓ nowy

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

☒ 3. ~~☒ 2.~~ W okolicznościach określonych w ust. 1 właściwe organ władze Państwa Członkowskiego w porcie inspekcji powiadamiają właściwe organ władze państwa, w którym mieści się stocznia remontowa, strony wymienione w art. ☒ 13 ust. 6 ~~☒ 9 ust. 5~~ oraz wszelkie inne ~~władze organy~~, jeśli jest to stosowne, o wszystkich warunkach rejsu.

~~3. Powiadomienie stron, określone w ust. 2, odbywa się zgodnie z załącznikiem II do MOU.~~

Właściwe organ władze Państwa Członkowskiego otrzymującego takie powiadomienie informuje ~~władze organ~~ powiadamiające o podejmowanych działaniach.

4. Państwa Członkowskie podejmują działania w celu zagwarantowania, że ☒ we wszystkich portach na terytorium Wspólnoty odmawia się dostępu ☒ statkom opisanym w ust. 1 wypływającym na morze, które:

☒ a) ☒ ~~(i)~~ nie zastosowały się do warunków określonych przez właściwe organ władze któregoś Państwa Członkowskiego w porcie inspekcji; lub

☒ b) ☒ ~~(ii) odmawiają zastosowania się do~~ nie zgadzają się na spełnienie mających zastosowanie wymagań określonych w konwencjach poprzez niestawienie się ~~do~~ w wyznaczonej stoczni remontowej.

~~odmówi się wstępu do wszystkich portów na terytorium Wspólnoty~~ ☒ Taka odmowa dostępu zostaje utrzymana ☒ do czasu, kiedy właściciel lub ☒ armator ☒ statku dostarczy dowodów przekonujących właściwe organ władze Państwa Członkowskiego, w którym statek uznano za wadliwy, o tym, że statek w pełni spełnia wszystkie mające zastosowanie wymagania określone w konwencjach.

5. W okolicznościach określonych w ust. 4 lit. ☒ a) ☒ ~~i~~ właściwe organ władze Państwa Członkowskiego, w którym uznano statek za wadliwy, natychmiast ~~alarmuje~~ powiadamia właściwe organy władze pozostałych Państw Członkowskich.

W okolicznościach określonych w ust. 4 lit. ☒ b) ☒ ~~ii~~ właściwe organ władze Państwa Członkowskiego, w którym znajduje się stocznia remontowa, natychmiast ~~alarmuje~~ powiadamia właściwe organy władze pozostałych Państw Członkowskich.

Przed ☒ wydaniem ☒ odmowy wpuszczenia statku Państwo Członkowskie ~~możę~~ prosić o konsultację z administracją ☒ państwa ☒ bandery danego statku.

6. ~~Nie naruszając~~ ☒ W drodze odstępstwa od ☒ przepisów ust. 4, stosowny organ władze konkretnego portu może zezwolić na ~~wstęp~~ ☒ 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 ~~naprawienia~~ ☒ usunięcia ☒ braków, pod warunkiem że właściciel, ☒ armator ☒ operator lub kapitan statku ~~przeprowadzi~~ podejmie odpowiednie ~~działania~~ środki zapewniające bezpieczeństwo, uznane za zadowalające przez właściwe organ władze tego Państwa Członkowskiego.

↓ 95/21/WE (dostosowany)
⇒ nowy

Artykuł ~~16~~ ~~12~~

Kompetencje zawodowe inspektorów

1. Inspekcje są ~~wykonywane~~ przeprowadzane tylko przez inspektorów spełniających kryteria kwalifikacyjne określone ~~szczególne~~ w załączniku XII ~~VII~~, którzy zostali upoważnieni przez właściwy organ do przeprowadzania kontroli państwa portu.
2. Jeśli właściwy organ państwa portu nie jest w stanie zapewnić wymaganej ekspertyzy fachowej, przy dokonywaniu wymaganej ekspertyzy inspektorowi tego organu państwa może pomagać osoba o odpowiedniej wiedzy wymaganej w tym zakresie.
3. Właściwy organ inspektorzy przeprowadzający kontrolę w państwie portu oraz osoby pomagające im nie mogą być handlowo zainteresowane gospodarczo związane ani z portem, gdzie dokonywana jest inspekcja, ani ze statkiem, który jest poddawany inspekcji, ani jak również inspektorzy nie mogą być pracownikami lub wykonywać pracy w imieniu organizacji pozarządowych wydających świadectwa ustawowe regulaminowe lub świadectwa klasy ~~klasyfikacyjne~~ lub wykonujących badania przeglądy konieczne do wydania takich świadectw statkom.
4. Każdy inspektor posiada przy sobie osobisty dokument w formie dowodu tożsamości, wydany przez właściwy organ władze własnego kraju zgodnie z dyrektywą Komisji 96/40/WE¹³ krajowym ustawodawstwem, stwierdzający, że inspektor jest upoważniony do wykonywania inspekcji.

↓ 95/21/WE

~~Wspólny wzorec takiego dowodu tożsamości ustanawia się zgodnie z procedurą podaną w art. 19.~~

↓ nowy

5. Państwa Członkowskie gwarantują, że kompetencje inspektorów oraz ich wiedza, o której mowa w załączniku XII, zostały sprawdzone przed upoważnieniem ich do przeprowadzania inspekcji oraz że są one sprawdzane w odstępach pięciu lat, po otrzymaniu takiego upoważnienia.
6. Państwa Członkowskie zapewniają odpowiednie przeszkolenie inspektorów w odniesieniu do zmian w systemie kontroli państwa portu określonym w niniejszej dyrektywie oraz zmian w Konwencjach.

¹³ (Dz.U. L 196 z 7.8.1996, str. 8.)

7. We współpracy z Państwami Członkowskimi Komisja opracowuje i rozpowszechnia jednolity wspólnotowy system kwalifikacji i szkolenia inspektorów.

↓ 95/21/WE (dostosowany)

⇒ nowy

Artykuł 17

Sprawozdania od pilotów i władz portowych

1. ⇒ Państwa Członkowskie podejmują stosowne działania w celu zagwarantowania, że piloci tego Państwa Członkowskiego, zatrudnieni przy doprowadzaniu lub odprowadzaniu statków z miejsca postoju lub zatrudnieni na statkach zdrażających do portu na terytorium Państwa Członkowskiego lub przepływających przez jego terytorium, ~~⇒ Piloci Państw Członkowskich zatrudnieni przy doprowadzaniu do lub odprowadzaniu statków z miejsca postoju lub zatrudnieni na statkach zdrażających do portu na terytorium Państwa Członkowskiego~~ natychmiast informują, odpowiednio, właściwe organ ~~władze~~ państwa portu lub państwa wybrzeża, za każdym razem, kiedy podczas pełnienia rutynowych obowiązków dowiedzą się, że statek posiada ~~braki~~ wady, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego.

2. Jeśli władze portowe podczas wykonywania rutynowych obowiązków dowiedzą się, że statek przebywający w ich porcie posiada wady, które mogą narazić bezpieczeństwo statku lub stwarzają nadmierne zagrożenie skażeniem środowiska morskiego, powiadamiają one natychmiast właściwe organ ~~władze~~ danego państwa portu, ~~którego sprawa dotyczy.~~

↓ nowy

3. Państwa Członkowskie wymagają od pilotów oraz od władz portowych stosowania wzoru sprawozdania określonego w załączniku XIII lub równoważnego sprawozdania w formacie elektronicznym w każdym przypadku, kiedy jest to możliwe.

Państwa Członkowskie zapewniają podjęcie stosownych działań w następstwie złożenia przez pilotów lub władze portowe zawiadomienia o wadach.

Co rok Państwa Członkowskie dostarczają Komisji sprawozdanie z wdrażania ust. 1 i 2, łącznie ze szczegółowymi informacjami na temat działań podjętych w następstwie złożenia przez pilotów i władze portowe zawiadomienia o wadach.

↓ 95/21/WE (dostosowany)

⇒ nowy Artykuł 18

Współpraca

1. Każde Państwo Członkowskie ⇨ gwarantuje, że jego władze portowe oraz inne stosowne władze lub organy dostarczają właściwemu organowi kontroli państwa portu następujące rodzaje informacji, które znajdują się w ich posiadaniu: ⇨ ~~wprowadza przepisy o współpracy między jego właściwymi władzami, jego władzami portowymi oraz innymi stosownymi władzami lub organizacjami handlowymi dla zapewnienia, by jego właściwe władze mogły uzyskać wszelkie istotne informacje o statkach wpływających do jego portów.~~

⇨ – informacje przekazane zgodnie z załącznikiem III; ⇨

⇨ – informacje dotyczące statków, które nie wywiązały się z obowiązku zgłoszenia zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz z dyrektywami Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/59/WE¹⁴ i 2002/59/WE¹⁵, a także, jeśli to stosowne, z rozporządzeniem 725/2004/WE; ⇨

⇨ – informacje dotyczące statków, które wypłynęły na morze nie spełniwszy warunków art. 7 lub 10 dyrektywy 2000/59/WE; ⇨

⇨ – informacje dotyczące statków, którym ze względu na ochronę udzielono odmowy wejścia do portu lub z niego wydalono. ⇨

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 11
(dostosowany)
⇨ nowy

2. Państwa Członkowskie zachowują przepisy przewidujące wymianę informacji i współpracę między ~~ich swoim~~ właściwymi ~~organemami~~ organami oraz właściwymi organami innych Państw Członkowskich, a także utrzymają ustanowione już powiązania operacyjne między ~~ich swoim~~ właściwymi ~~organemami~~ Komisją i ~~bazą danych z inspekcji~~ ~~systemem informacyjnym Sirenae z siedzibą w St. Malo we Francji.~~

⇨ Państwa Członkowskie podejmują wszystkie stosowne środki w celu zapewnienia, aby baza danych z inspekcji była aktualizowana w świetle wymagań wynikających z niniejszej dyrektywy. ⇨

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.

↓ 95/21/WE (dostosowany)
⇨ nowy

3. ⇨ Państwa Członkowskie podejmują wszystkie stosowne środki w celu zagwarantowania, że informacje związane z inspekcjami są bezzwłocznie przekazywane do bazy danych z inspekcji. ⇨

¹⁴ Dz.U. L 332 z 28.12.2000, str. 81.

¹⁵ Dz.U. L 208 z 5.2.2002, str. 10.

Informacje ~~☒~~, o których mowa w niniejszym ustępie, ~~☒ określone w ust. 2~~ obejmują informacje określone ~~te wyszczególnione~~ w załącznikach ~~☐ X i XIV~~ oraz wszystkie informacje istotne przy wyborze statku zgodnie z art. 5 ust. 4. ~~☐~~

↓ 1999/97/WE art. 1 pkt 2
(dostosowany)

Artykuł ~~☒~~ 19 ~~☒~~ ~~15~~

~~☒~~ Publikacja ~~☒~~ ~~Udostępnianie~~ informacji

↓ 1999/97/WE art. 1 pkt 2
(dostosowany)
☐ nowy

1. Właściwe organy każdego Państwa Członkowskiego podejmuje niezbędne środki w celu zapewnienia ~~☐~~ publikacji informacji związanych z inspekcjami, zatrzymaniami i odmowami dostępu zgodnie z załącznikiem XIV. ~~☐~~, ~~że informacje wymienione w części I załącznika VIII dotyczące statków, które zostały zatrzymane lub które podlegają odmowie wstępu do portu tego Państwa Członkowskiego w trakcie poprzedniego miesiąca, są publikowane co najmniej co miesiąc.~~

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 12

~~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.~~

↓ 1999/97/WE art. 1 pkt 2

~~3. Państwa Członkowskie oraz Komisja współpracują w celu ustanowienia właściwych uzgodnień technicznych określonych w ust. 2.~~

~~4. Gdzie właściwe, system informacyjny Sirenac zmienia się w celu wykonania wyżej wymienionych wymogów.~~

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 13
(dostosowany)

~~☒~~ 2. ~~☒~~ ~~§~~ Przepisy niniejszego artykułu nie naruszają ustawodawstwa krajowego dotyczącego odpowiedzialności prawnej.

↓ nowy

Artykuł 20

Czarna lista armatorów i przedsiębiorstw żeglugowych

Komisja ustanawia i publikuje co roku czarną listę z wykazem działalności armatorów statków i przedsiębiorstw żeglugowych, zgodnie z procedurami i kryteriami określonymi w załączniku XV.

↓ 95/21/WE (dostosowany)

Artykuł ~~21~~ ~~16~~

Zwrot kosztów

1. Jeśli inspekcje określone w art. ~~7~~ i 8 ~~6 oraz 7~~ potwierdzą lub wykryją braki w stosunku do wymagań określonych w konwencji ~~uzasadniającej~~ ~~nakazującej~~ zatrzymanie statku, wszystkie koszty związane z inspekcjami w każdym normalnym okresie obrachunkowym są pokrywane przez właściciela lub ~~armatora~~ ~~operatora~~ statku lub też ich przedstawiciela w państwie portu.

2. Wszystkimi kosztami związanymi z inspekcjami ~~przeprowadzonymi~~ ~~wykonanymi~~ przez właściwe organy ~~władze~~ Państwa Członkowskiego na mocy przepisów art. ~~15~~ ust. 4 i art. 10 ~~11~~ ust. 4, obciążany jest właściciel lub ~~armator~~ ~~operator~~ statku.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 14
(dostosowany)

~~3. 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.

↓ 95/21/WE (dostosowany)

~~4. 3.~~ Zatrzymanie nie jest uchylane do czasu, kiedy zostanie wniesiona ~~dokonana~~ pełna opłata lub ~~poczynione~~ zapewniona zostanie wystarczająca gwarancja zwrotu kosztów.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 15
(dostosowany)

Artykuł 22

Dane do monitorowania realizacji

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 15
(dostosowany)

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

↓ nowy

Państwa Członkowskie podejmują wszystkie stosowne środki w celu zapewnienia Komisji pełnego i nieograniczonego dostępu do wszystkich danych administrowanych przez bazę danych z inspekcji, o której mowa w art. 18 ust. 2.

Artykuł 23

Monitorowanie zgodności i działalności Państw Członkowskich

W celu zapewnienia efektywnego wdrożenia niniejszej dyrektywy oraz w celu monitorowania ogólnego funkcjonowania wspólnotowego systemu kontroli państwa portu zgodnie z art. 2 lit. b) ppkt (i) rozporządzenia (WE) nr 1406/2002, Komisja gromadzi konieczne informacje i przeprowadza wizytacje w Państwach Członkowskich.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 15
(dostosowany)

Artykuł 24

Komitet regulacyjny

↓ 2002/84/WE art. 4 pkt 2
(dostosowany)

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego

~~Komitet ds. Bezpiecznych Mór i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS)¹⁶.~~

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 15

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

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

3. Komitet przyjmuje swój regulamin.

↓ 95/21/WE (dostosowany)

Artykuł ~~25~~ ~~19~~

Procedura ~~wprowadzania zmian~~ ~~nowelizacyjna~~

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 16
(dostosowany)

Niniejsza dyrektywa może zostać zmieniona, bez rozszerzania jej zakresu, zgodnie z procedurą ~~o~~, o której mowa ~~ustanowioną~~ w art. ~~24~~ ust. 2 ~~18~~ ~~ust. 2~~, w celu:

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 16
(dostosowany)
⇒ nowy

a) przyjęcia zobowiązań określonych w art. 5, ~~z wyjątkiem wartości 25 % określonej w jego ust. 1, oraz w art. 17 i 19 do 22~~ oraz w załącznikach, do których odnoszą się te artykuły, na podstawie doświadczeń zdobytych podczas wykonywania niniejszej dyrektywy, oraz uwzględniając zmiany w ramach ~~Paryskiego~~ ~~protokołu ustaleń~~ (MOU) ~~MOU~~;

↓ 95/21/WE (dostosowany)
⇒ nowy

b) dostosowania załączników, tak aby uwzględnić zmiany, jakie zostały wprowadzone do ~~⇒~~ wspólnotowego prawodawstwa dotyczącego bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi morskiej oraz do ~~konwencji, protokołów, kodeksów i rezolucji odpowiednich organizacji międzynarodowych oraz do~~ ~~Paryskiego~~ ~~protokołu ustaleń~~ (MOU) ~~MOU~~;

¹⁶ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.

↓ 2002/84/WE art. 4 pkt 3 lit. a)
(dostosowany)
⇒ nowy

c) ⇒ wprowadzenia zmian do definicji oraz ⇐ zaktualizowania w art. 2 ~~ust. 1~~ wykazu międzynarodowych konwencji, które są istotne dla celów niniejszej dyrektywy.

↓ 2002/84/WE art. 4 pkt 3 lit. b)

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

↓ nowy

Artykuł 26

Włączenie nowego systemu inspekcji do prawa wspólnotowego

Zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 24, mogą zostać przyjęte dodatkowe środki w celu:

- ustanowienia wartości przypisanych do każdego parametru ryzyka; działalność państwa bandery, elementy związane z instytucjami klasyfikacyjnymi oraz działalność przedsiębiorstwa powinny uzyskać wyższą wartość niż inne kryteria;
- określenia kombinacji parametrów ryzyka odpowiadających każdemu poziomowi profilu ryzyka statku;
- opracowania kryteriów i procedur związanych z rodzajem i zakresem inspekcji;
- opracowania zasad i modalności związanych z zobowiązaniami inspekcyjnymi Państw Członkowskich.

Każdego roku Komisja dokonuje przeglądu wdrażania parametrów ryzyka statku i, jeżeli to stosowne, przedstawia, zgodnie z procedurą określoną w art. 24 ust. 2, wniosek mający na celu dostosowanie parametrów w świetle zdobytych doświadczeń lub celów, które mają zostać osiągnięte.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 17
(dostosowany)

Artykuł ~~27~~ ~~19a~~

~~Sankcje~~ ~~Kary~~

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

↓ 2001/106/WE art. 3
(dostosowany)
⇒ nowy

Artykuł ~~☒~~ 28 ~~☒~~

~~☒~~ Przegląd ~~☒~~

Komisja dokonuje przeglądu wykonywania niniejszej dyrektywy najpóźniej 18 miesięcy po upływie terminu jej transpozycji i 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 obligatoryjnymi rozszerzonymi inspekcjami.

Komisja przekazuje wyniki przeglądu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie oraz ustala na podstawie przeglądu, czy należy zaproponować dyrektywę zmieniającą lub dalsze ustawodawstwo 0 prawodawstwo 0 w tej dziedzinie.



Artykuł 29

Wykonanie i powiadomienie

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania przepisów art. [...] i punktów [...] aneksów [...] [artykuły lub ich części oraz punkty aneksów, które zostały merytorycznie zmienione w porównaniu do poprzedniej dyrektywy] najpóźniej w ciągu 18 miesięcy od daty określonej w art. 31. Niezwłocznie przedstawiają one Komisji teksty tych przepisów oraz tabelę korelacji między tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

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 postępie w wykonywaniu dyrektywy w Państwach Członkowskich.

Artykuł 30

Uchylenie

Dyrektywa 95/21/WE zmieniona dyrektywami wymienionymi w części A załącznika XVII traci moc z dniem [data wejścia w życie znowelizowanej dyrektywy] bez uszczerbku dla zobowiązań Państw Członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw określonych w części B załącznika XVII.

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

Artykuł 31

Wejście w życie

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

Artykuły [...] i punkty [...] załączników [...] [artykuły lub ich części oraz punkty aneksów, które nie zostały zmienione w porównaniu do poprzedniej dyrektywy] stosuje się od dnia [dzień wejścia w życie znowelizowanej dyrektywy].

Artykuł 32

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia [...]

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący
[...]

W imieniu Rady
Przewodniczący
[...]

ZAŁĄCZNIK I

⊠ WYBÓR STATKÓW DO INSPEKCJI ⊠ ~~STATKI, KTÓRE POWINNY PODLEGAĆ INSPEKCJI W PIERWSZEJ KOLEJNOŚCI~~

(jak określono w art. 5 ust. 5 2)

↓ nowy

A. Zobowiązania inspekcyjne

1. Właściwy organ gwarantuje, że na każdym statku, niewybranym do rozszerzonej inspekcji, dla którego czynnik docelowy w bazie danych z inspekcji wynosi powyżej 50, w porcie lub na kotwiczowisku zostaje przeprowadzona inspekcja, pod warunkiem, że od czasu przeprowadzenia ostatniej inspekcji przez Państwo Członkowskie lub państwo będące sygnatariuszem Paryskiego protokołu ustaleń (MOU) upłynął przynajmniej jeden miesiąc.

2. Przy wybieraniu innych statków do inspekcji właściwe organy określają następującą kolejność pierwszeństwa:

- a) w pierwszej kolejności inspekcji podlegają statki, wymienione w części B.I niniejszego załącznika, niezależnie od wartości ich czynnika docelowego,
- b) statki wymienione w części B.II wybiera się w kolejności malejącej, w zależności od kolejności pierwszeństwa, wynikającej z wartości ich czynnika docelowego określonego w bazie danych z inspekcji, pod warunkiem, że od czasu ostatniej inspekcji przeprowadzonej w porcie lub na kotwiczowisku Państwa Członkowskiego lub w regionie podlegającym Paryskiemu protokołowi ustaleń (MOU) upłynął przynajmniej jeden miesiąc.

3. Państwa Członkowskie powstrzymują się od przeprowadzania inspekcji statków, które zostały poddane inspekcji w którymkolwiek Państwie Członkowskim Unii Europejskiej lub w regionie podlegającym Paryskiemu protokołowi ustaleń (MOU) w ciągu ostatnich sześciu miesięcy, pod warunkiem, że:

- a) statek, niebędący statkiem, który kwalifikuje się do rozszerzonej inspekcji, ma czynnik docelowy poniżej 7,
- b) statek nie podlega inspekcji w pierwszej kolejności zgodnie z B.I,
- c) podczas ostatniej inspekcji nie wykryto żadnych braków,
- d) nie ma wyraźnych powodów do przeprowadzenia inspekcji,
- e) statek nie jest objęty ust. 2 lit. a).

4. Przegląd promu typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego przeprowadzony przez państwo przyjmujące zgodnie z art. 6 i 8 dyrektywy 1999/35/WE¹ jest uważany, odpowiednio, za bardziej szczegółową inspekcję lub za rozszerzoną inspekcję i zostaje odnotowany jako taka w bazie danych z inspekcji. W przypadku wystąpienia braków, które stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska, statek zostaje zatrzymany zgodnie z art. 13.

B. STATKI, KTÓRE POWINNY PODLEGAĆ INSPEKCJI W PIERWSZEJ KOLEJNOŚCI

↓ 98/42/WE art. 1 pkt 2 i
Załącznik pkt 1 (dostosowany)
⇒ nowy

☒ B. ☒ I. CZYNNIKI NADRZĘDNE

Bez względu na wartość czynników docelowych, następujące statki uznaje się za podlegające inspekcji w pierwszej kolejności:

1. Statki zgłoszone przez pilotów lub władze portowe jako posiadające ☒ wady ☒ ~~braki~~, które mogą zagrozić bezpiecznej żegludze (~~zgodnie z dyrektywą 93/75/EWG² i art. 13 niniejszej dyrektywy~~) ☒ lub które mogłyby stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego zgodnie z art. 17 niniejszej dyrektywy ☒.
2. Statki, które nie ⇒ wywiązały się z odpowiedniego obowiązku zgłoszenia ~~⇒ spełniły zobowiązań określonych w dyrektywie 93/75/EWG, ⇒ o którym mowa w art. 6 niniejszej dyrektywy, w dyrektywie 2000/59/WE, dyrektywie 2002/59/WE i, jeśli to stosowne, w rozporządzeniu (WE) 725/2004~~ ⇒.
3. Statki będące przedmiotem sprawozdania lub powiadomienia od innego Państwa Członkowskiego.

↓ nowy

4. Statki zgłoszone przez inne Państwo Członkowskie jako nieprzestrzegające Zalecenia dla żeglugi przy wejściu na Morze Bałtyckie zawartego w załącznikach do rezolucji IMO MSC.138(76).

¹ Dz.U. L 138 z 1.6.1999, str. 1

² Dz.U. L 247 z 5.10.1993, str. 19

↓ 98/42/WE art. 1 pkt 2 i
Załącznik pkt 1 (dostosowany)
→ 1999/97/WE art. 1 pkt 3 i
Załącznik pkt 1 lit. a)
⇒ nowy

5. 4. 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 ~~tożsamość osoby wnoszącej doniesienie lub skargę musi pozostać zatajona przed kapitanem lub właścicielem danego statku.~~

6. 5. Statki, które:

- a) uczestniczyły w ☒ zderzeniu ☒ ~~kolizji~~ lub osiadły na mieliźnie w drodze do portu;
- b) zostały oskarżone o domniemane pogwałcenie przepisów o wyładowywaniu szkodliwych substancji lub wycieków;
- c) manewrowały w sposób ☒ niekonsekwentny lub ☒ niebezpieczny bez zachowania przepisów przyjętych przez IMO lub praktyk i procedur bezpiecznej żeglugi; lub
- d) były ~~w inny sposób~~ eksploatowane ☒ w inny sposób ☒ stanowiący zagrożenie dla ludzi, mienia i środowiska naturalnego.

7. 6. Statki, które ⇒ od czasu ostatniej inspekcji w Unii Europejskiej lub regionie podlegającym Paryskiemu protokołowi ustaleń (MOU) ⇐ zostały zawieszone lub → wycofane ← ~~ze swojej we własnej klasycie ze względów bezpieczeństwa w ciągu ostatnich sześciu miesięcy.~~

↓ nowy

8. Statki posiadające świadectwa wydane przez byłą uznaną organizację, której uznanie zostało wycofane zgodnie z art. 9 dyrektywy XX/XX w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich.

⊗ B. ⊗ II. OGÓLNY CZYNNIK WYBORU

⇒ Właściwy organ wybiera statki wymienione poniżej w kolejności malejącej, w zależności od kolejności pierwszeństwa, wynikającej z wartości ich czynnika wyboru określonego w bazie danych z inspekcji. ⇐ ~~Następujące statki są uznane za podlegające inspekcji w pierwszej kolejności.~~

1. Statki wpływające do portu Państwa Członkowskiego po raz pierwszy lub po nieobecności trwającej 12 miesięcy lub więcej. W stosowaniu niniejszych kryteriów Państwa Członkowskie uwzględniają również te inspekcje, które zostały przeprowadzone przez członków ⊗ Paryskiego protokołu ustaleń (MOU) ⊗ ~~MOU~~. W przypadku braku odpowiednich danych na ten temat, Państwa Członkowskie opierają się na ⊗ danych ⊗ dostępnych ~~danych Sirenae~~ ⊗ w bazie danych z inspekcji ⊗ i poddają inspekcji te statki, które nie ⊗ widnieją w bazie danych z inspekcji ⊗ ~~zostały zarejestrowane w bazie danych Sirenae 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 klasy, zostały wydane przez organizacje, które nie są uznane w rozumieniu dyrektywy Rady 94/57/WE.
4. Statki pływające pod banderą państwa, ⊗ którego wskaźnik zatrzymań, obliczony na podstawie inspekcji z ostatnich trzech lat kalendarzowych, zarejestrowanych w bazie danych z inspekcji, ⊗ ~~znajdującego się~~ kwalifikuje je na czarnej liście ⊗ określonej ⊗ ~~opublikowanej~~ w rocznym sprawozdaniu ⊗ Paryskiego ⊗ protokołu ustaleń ⊗ (MOU) ⊗ .
5. Statki, którym udzielono zezwolenia na wypłynięcie z portu ⇒ lub kotwiczowiska ⇐ 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 ⇨ lub kotwicowisku ⇨ .
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 ⇨ , których poziom działalności został określony jako „niski” lub „bardzo niski” w tabeli „Wskaźniki zatrzymań na towarzystwo klasyfikacyjne w ujęciu trzyletnim” opublikowanej w ramach Paryskiego protokołu ustaleń (MOU). ⇨ ~~wskaźnikowi braków powyżej średniej.~~

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 19
(dostosowany)
⇨ nowy

~~10.~~ Statki należące do kategorii określonych w załączniku ☒ VIII(B) ☒ ~~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 Sirenae, zgodnie z sekcją I załącznika I 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. ☒ 8 ust. 3 ☒ ~~7.4~~, ogólny czynnik wyboru nie uwzględnia pozycji 10.

⇨ Do celów pozycji 4 i 9, listy określone przez Paryski protokół ustaleń (MOU) wchodzi w życie w dniu 1 lipca każdego roku następującego po roku kalendarzowym, na którym opierają się statystyki. ⇨

ZAŁĄCZNIK II

Główne elementy wspólnotowego systemu inspekcji państwa portu (o których mowa w art. 5 ust. 2)

Wspólnotowy system inspekcji państwa portu zawiera następujące elementy:

I. PROFIL RYZYKA STATKU

O profilu ryzyka statku decyduje kombinacja następujących parametrów:

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 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 Kodeksem zasad wprowadzania obowiązkowych instrumentów IMO (ang. *Code for the implementation of mandatory IMO instruments*), przeprowadzono niezależny audyt, który wykazał zgodność z odpowiednimi instrumentami, 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 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.

f) Historia statku - inspekcje przeprowadzone w Unii Europejskiej i regionie podlegającym Paryskiemu protokołowi ustaleń (MOU)

- (i) Statki, które zostały zatrzymane więcej niż jeden raz, są uważane za stwarzające większe zagrożenie.
- (ii) Statki, które nie zostały zatrzymane w ciągu ostatnich 36 miesięcy i miały nieliczne braki, są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.

Parametry ryzyka, o których mowa w akapicie pierwszym, 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 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

Odstępy czasu między okresowymi inspekcjami są określane 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 (MOU) 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 (MOU) 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 (MOU) w ciągu ostatnich 36 miesięcy. Statki o niskim ryzyku kwalifikują się do inspekcji od 24 miesiąca.

2. Inspekcje dodatkowe

Statki, w odniesieniu do których zaistniały następujące nieoczekiwane okoliczności, 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 (MOU) zostały zawieszone lub wycofane ze swojej klasy ze względów bezpieczeństwa
- Statki posiadające świadectwa wydane przez byłą uznaną organizację, której, od czasu ostatniej inspekcji w Unii Europejskiej lub regionie podlegającym Paryskiemu protokołowi ustaleń (MOU), wycofano uznanie
- Statki będące przedmiotem sprawozdania lub powiadomienia od innego Państwa Członkowskiego
- Statki, których nie można zidentyfikować w bazie danych z inspekcji
- Statki, które:
 - uczestniczyły w zdarzeniu 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;
 - były eksploatowane w inny sposób stanowiący zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska naturalnego, albo
 - nie przestrzegały zaleceń dotyczących nawigacji przyjętych przez IMO.

- Statki zgłoszone przez pilotów lub władze portowe jako posiadające wady, które mogą zagrozić bezpiecznej żegludze lub które mogłyby stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego zgodnie z art. 17 niniejszej dyrektywy
- Statki, które nie wywiązały się z odpowiedniego obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 6 niniejszej dyrektywy, w dyrektywie 2000/59/WE, dyrektywie 2002/59/WE i, jeśli to stosowne, w rozporządzeniu (WE) 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
- 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 i środowiska naturalnego

3. Zakres inspekcji

Inspekcje okresowe oraz dodatkowe obejmują badanie obszarów wstępnie określonych dla każdego statku, które będą się różnić w zależności od rodzaju statku, rodzaju inspekcji oraz wyników poprzednich kontroli państwa portu. Okresowe inspekcje statków wysokiego ryzyka oraz statków stanowiących większe zagrożenie w związku ze swoim rodzajem i wiekiem, a także ponowne inspekcje statków, którym wydano nakaz odmowy dostępu zgodnie z załącznikiem XII, są bardziej pogłębione.

Baza danych z inspekcji wskazuje elementy służące do określenia obszarów ryzyka, które należy sprawdzić przy każdej inspekcji.

III – ZOBOWIĄZANIA INSPEKCYJNE PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Państwa Członkowskie wnoszą sprawiedliwy wkład w inspekcje przeprowadzane w UE tak, aby osiągnąć cel, jakim jest poddawanie inspekcji wszystkich statków kwalifikujących się do inspekcji, zawijających do portów UE.

Państwo Członkowskie przeprowadza proporcjonalną część łącznej liczby inspekcji wymaganych w regionie podlegającym Paryskiemu protokołowi ustaleń (MOU). Część ta jest obliczana na podstawie liczby indywidualnych statków zawijających do portów tego Państwa Członkowskiego w stosunku do sumy liczby indywidualnych statków zawijających do każdego Państwa Członkowskiego.

Dodatkowo, zgodność Państw Członkowskich z powyższym celem jest oceniana w świetle liczby inspekcji okresowych, które nie zostały przeprowadzone.

Jeżeli to stosowne, zostanie opracowany mechanizm mający na celu sprawiedliwy podział inspekcji między Państwami Członkowskimi.

ZAŁĄCZNIK III

Zgłoszenie

(o którym mowa w art. 6)

1. Armator, agent lub kapitan statku kwalifikującego się do rozszerzonej inspekcji zgodnie z art. 8 ust. 1, zmierzającego do portu lub na kotwiczowisko w Państwie Członkowskim, przekazuje informacje wymienione poniżej władzom portu lub organowi lub jednostce wyznaczonej do tego celu, przynajmniej na trzy dni przed przewidywanym przybyciem do portu lub na kotwiczowisko lub przed wypłynięciem z poprzedniego portu lub kotwiczowiska, w przypadku gdy przewidywany czas podróży 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 docelowym porcie lub na docelowym kotwiczowisku (ładunek, rozładunek, inne);

e) planowane ustawowe inspekcje przeglądowe oraz istotne prace konserwacyjne i naprawcze, które należy przeprowadzić w docelowym porcie lub na docelowym kotwiczowisku;

f) data ostatniej rozszerzonej inspekcji przeprowadzonej zgodnie z Paryskim protokołem ustaleń (MOU).

2. Armatorzy, agenci lub kapitanowie innych statków zmierzających do portu w Państwie Członkowskim powiadamiają o swoim przybyciu zgodnie z art. 4 dyrektywy 2002/59/WE.

3. Po otrzymaniu wymienionych powyżej informacji właściwe władze portu lub organ przekazują te informacje właściwemu organowi kontroli państwa portu. Informacje są w miarę możliwości przekazywane drogą elektroniczną.

4. Procedury i formaty opracowane przez Państwa Członkowskie do celów niniejszego Załącznika są zgodne z odpowiednimi przepisami ustanowionymi w dyrektywie 2002/59/WE dotyczącymi zgłaszania statków.

↓ 95/21/WE (dostosowany)

ZAŁĄCZNIK ~~IV~~ ~~H~~

LISTA ŚWIADECTW I DOKUMENTÓW

↓ 95/21/WE (dostosowany)

(~~IV~~) o których mowa ~~IV~~ określona w art. ~~7~~ ~~6~~ ust. 1)

↓ 95/21/WE

1. Międzynarodowe świadectwo pomiarowe statku (1969).
 2.
 - Świadectwo bezpieczeństwa statku pasażerskiego,
 - Świadectwo bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego,
 - Świadectwo bezpieczeństwa urządzeń radiowych statku towarowego,
 - Świadectwo bezpieczeństwa urządzeń radiotelegraficznych statku towarowego,
 - Świadectwo bezpieczeństwa urządzeń radiotelefonicznych statku towarowego,
 - Świadectwo bezpieczeństwa urządzeń radiowych statku towarowego,
-

↓ 1999/97/WE art. 1 pkt 4 lit. a)

- Świadectwo zwolnienia, włączając, gdzie właściwe, wykaz ładunków,
-

↓ 95/21/WE

- Świadectwo bezpieczeństwa statku towarowego.
-

↓ nowy

3. Międzynarodowy certyfikat ochrony statku (ISSC).
4. Zapis historii statku (CSR).

↓ 95/21/WE

5. ~~3.~~ Świadcstwo zdatności do masowego przewozu niebezpiecznych substancji chemicznych;
- Świadcstwo zdatności do masowego przewozu gazów skroplonych.
6. ~~4.~~ Międzynarodowe świadcstwo zdatności do masowego przewozu niebezpiecznych substancji chemicznych;
- Świadcstwo zdatności do masowego przewozu niebezpiecznych substancji chemicznych.
7. ~~5.~~ Międzynarodowe świadcstwo zapobiegania zanieczyszczeniom ropą naftową.
8. ~~6.~~ Międzynarodowe świadcstwo zapobiegania zanieczyszczeniom przy masowym przewozie szkodliwych substancji ciekłych.
9. ~~7.~~ Międzynarodowe świadcstwo wolnej burty (1966);
- Międzynarodowe świadcstwo zwolnienia od wolnej burty.
10. ~~8.~~ Księga rejestracji oleju, część I i II.
11. ~~9.~~ Księga rejestracji ładunku.
-

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 20(a)
(dostosowany)
⇒ nowy

12. ~~10.~~ Dokument o ☒ bezpiecznej obsadzie załogowej ☒ ~~minimalnym stanie załogi~~.
13. ~~10a.~~ Świadcstwa ⇒ lub wszelkie inne dokumenty ⇐ wydane zgodnie z konwencją STCW.
-

↓ 95/21/WE (dostosowany)

14. ~~11.~~ Świadcstwa lekarskie (patrz konwencja ☒ ILO ☒ ~~MOP~~ nr 73 o badaniu medycznym marynarzy).
-

↓ nowy

15. Wykaz zawierający regulamin pracy na pokładzie statku (Konwencja ILO nr 180 i STCW 95).
16. Zapisy godzin pracy i odpoczynku marynarzy (Konwencja ILO nr 180).

↓ 95/21/WE

17. ~~12.~~ Informacje o stabilności.

↓ 98/42/WE art. 1 pkt 2 i
Załącznik pkt 2.1 (dostosowany)

18. ~~13.~~ Kopia dokumentu zgodności i ☒ certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem ☒ ~~świadczenia bezpiecznego zarządzania~~ wydanych zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Zarządzania do celów Bezpiecznej Eksploatacji Statków i Zapobiegania Zanieczyszczeniom (SOLAS, rozdział IX).

↓ 95/21/WE (dostosowany)

19. ~~14.~~ Świadczenia dotyczące wytrzymałości kadłuba statku i urządzeń maszynowych wydane przez stosowne ☒ uznaną organizację ☒ ~~towarzystwo klasyfikacyjne~~ (wymagane tylko w przypadkach, kiedy statek utrzymuje klasę w ☒ uznanej organizacji ☒ ~~towarzystwie klasyfikacyjnym~~).

↓ 98/42/WE art. 1 pkt 2 i
Załącznik pkt 2.2 (dostosowany)
⇒ nowy

20. ~~15.~~ Dokument zgodności ze specjalnymi wymaganiami dla statków przewożących niebezpieczne towary.

21. ~~16.~~ Świadczenie bezpieczeństwa szybkich jednostek oraz pozwolenie na ich eksploatację.

22. ~~17.~~ Specjalny wykaz towarów niebezpiecznych lub wykaz ładunku, lub szczegółowy plan ładunku.

23. ~~18.~~ Dziennik okrętowy odnoszący się do rejestru testów ⇒ i ćwiczeń, w tym ćwiczeń związanych z ochroną ⇐ oraz dziennik zapisów inspekcji i utrzymania środków ratunkowych i ⇒ przeciwpożarowych oraz ⇐ ich rozmieszczenia.

24. ~~19.~~ Świadczenie bezpieczeństwa statku do celów specjalnych.

25. ~~20.~~ Świadczenie bezpieczeństwa ruchomych morskich jednostek wiertniczych.

26. ~~21.~~ Dla zbiornikowców do ☒ przewozu ☒ ropy ☒ naftowej ☒ — ☒ zapis systemu monitorowania i kontroli wyladunku ropy naftowej z ostatniego rejsu pod balastem. ☒ ~~rejestr kontroli wyladunku ropy i kontroli systemu ostatniej podróży.~~

27. ~~22.~~ Lista załogi, plan kontroli pożarowej, a na statkach pasażerskich — plan kontroli usterek.

- ~~28. 23.~~ Plan ☒ postępowania w przypadku ☒ zagrożenia ~~w razie~~ zanieczyszczenia produktami ropopochodnymi.
- ~~29. 24.~~ Dokumentacja protokołów ☒ przeglądów ☒ inspekcji (w przypadku masowców i zbiornikowców do ☒ przewozu ☒ ropy ☒ naftowej ☒).
- ~~30. 25.~~ Sprawozdania z poprzednich inspekcji ☒ w ramach kontroli państwa ☒ służby ochrony portu.
- ~~31. 26.~~ Dla statków pasażerskich typu ro-ro — informacja o maksymalnym współczynniku A/A.
- ~~32. 27.~~ Dokument upoważnienia na przewóz ☒ ziarna ☒ ~~towarów masowych~~.
- ~~33. 28.~~ Podręcznik bezpiecznego ładowania.

↓ 1999/97/WE art. 1 pkt 4 lit. b)

- ~~34. 29.~~ Plan zarządzania odpadami oraz rejestr odpadów.
- ~~35. 30.~~ System wspierania decyzyjnego dla kapitanów statków pasażerskich.
- ~~36. 31.~~ Plan współpracy SAR dla statków pasażerskich handlujących na stałych trasach.
- ~~37. 32.~~ Wykaz ograniczeń operacyjnych dla statków pasażerskich.
- ~~38. 33.~~ Broszura dotycząca masowców.
- ~~39. 34.~~ Plan załadunku i rozładunku dla masowców.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 20 lit. b)

- ~~40. 35.~~ Świadczenie 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).

↓ nowy

41. Świadczenie wymagane zgodnie z dyrektywą 2006/XX/WE dotyczącą odpowiedzialności cywilnej i zabezpieczeń finansowych właścicieli statków
42. Świadczenie wymagane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr XXXX/2006 w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków.

↓ 98/42/WE art. 1 pkt 2 i
Załącznik pkt 3 (dostosowany)
→₁ 2001/106/WE art. 1 pkt 21

ZAŁĄCZNIK ~~II~~ V ~~II~~ III

**PRZYKŁADY «WYRAŻNYCH POWODÓW» DLA PRZEPROWADZENIA
BARDZIEJ SZCZEGÓŁOWEJ INSPEKCJI**

(o których mowa w art. 7 ~~6~~ ust. 3)

1. Statki wymienione w części B.I i części B.II ust. II-3, II-4, II-5b, II-5c →₁ i II-8 ← załącznika I.
2. Księga rejestracji oleju nie jest prowadzona właściwie.
3. Podczas sprawdzania świadectw i innych dokumentów (~~patrz art. 6 ust. 1 lit. a) oraz art. 6 ust. 2~~) zostały wykryte nieścisłości.

↓ 98/42/WE art. 1 pkt 2 i
Załącznik pkt 3 (dostosowany)

4. Oznaki wskazujące na to, że członkowie załogi nie są w stanie spełniać wymagań ~~II~~ związanych z komunikacją pokładową określoną w ~~II~~ art. ~~8~~ ~~II~~ 17 ~~II~~ dyrektywy ~~94/58/WE~~ ~~II~~ 2001/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ~~II~~ z dnia ~~22 listopada 1994 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy~~¹.

↓ nowy

5. Świadectwo zostało uzyskane na zasadzie 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.

↓ 98/42/WE art. 1 pkt 2 i
Załącznik pkt 3 (dostosowany)

7. ~~5.~~ 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.

¹ Dz.U. L 136 z 18.5.2001, str. 17.

8. ~~6.~~ Nieprzedstawienie przez kapitana zbiornikowca do ☒ przewozu ☒ ropy ☒ naftowej ☒ ~~rejestrów dotyczących systemów~~ ☒ zapisu systemu ☒ monitorowania i kontroli wyładunku ropy naftowej ~~z~~ ostatniego rejsu pod balastem.
9. ~~7.~~ Brak aktualnej listy załogi lub fakt, że członkowie załogi nie są świadomi swoich obowiązków na wypadek pożaru lub rozkazu opuszczenia statku.
10. ~~8.~~ Wysyłanie fałszywych alarmów o zagrożeniu bez ich właściwego odwołania.
11. ~~9.~~ Brak podstawowego wyposażenia lub jego rozmieszczenia wymaganego przez konwencje.
12. ~~10.~~ ~~Wyraźny brak warunków sanitarnych na~~ ☒ Wysoce niehigieniczne warunki na pokładzie ☒ statku.
13. ~~11.~~ Uzyskane na podstawie ogólnego wrażenia inspektora i jego spostrzeżeń dowody, że w kadłubie statku ~~+~~ ☒ lub w ☒ jego konstrukcji ☒ nastąpiło pogorszenie lub ☒ istnieją poważne braki, które mogą zagrażać ☒ integralności konstrukcyjnej statku, jego ☒ wodoszczelności ~~statku~~ i jego odporności na czynniki atmosferyczne.
14. ~~12.~~ Informacja ☒ o tym ☒ lub dowód na to, że kapitan lub załoga nie są zaznajomieni z podstawowymi czynnościami na statku, dotyczącymi bezpieczeństwa statku lub zapobiegania zanieczyszczeniu, lub że takie czynności nie zostały podjęte.

↓ nowy

15. Brak wykazu zawierającego regulamin pracy na pokładzie statku lub zapisów godzin pracy i odpoczynku marynarzy.

↓ 98/42/WE art. 1 pkt 2 i
Załącznik pkt 4 (dostosowany)
⇒ nowy

ZAŁĄCZNIK ~~VI~~ ~~IV~~

PROCEDURY KONTROLI STATKÓW

(o których mowa w art. ~~7~~ ~~6~~ ust. ~~5~~ ~~4~~)

1. Zasady bezpiecznej ~~se~~ ~~obsady~~ ~~załogowej~~ ~~stanu załogi~~ (rezolucja IMO ~~A.481(XII)~~ ~~A.890(21)~~ z późniejszymi zmianami) ~~i załączniki, którymi są:~~
~~Dokument o minimalnym bezpiecznym stanie załogi (załącznik 1) i wytyczne dla~~
~~zastosowania zasad bezpiecznego stanu załogi (załącznik 2).~~
2. Przepisy ~~m~~ Międzynarodowego morskiego kodeksu ~~niebezpiecznych~~ ~~towarów~~
~~niebezpiecznych~~
3. Publikacja Międzynarodowej Organizacji Pracy (~~MOM~~) (ILO) pt.: Inspekcja warunków pracy na pokładzie statku: wytyczne i procedury.
4. Załącznik I „Procedury kontroli państwa portu” do Paryskiego protokołu ustaleń (MOU) ~~do określonych w MOU Procedur służby ochrony portu~~ i odpowiednie instrukcje lub wytyczne wydane przez Paryski protokół ustaleń (MOU) .

↓ nowy

5. Rezolucja IMO MSC.159(78) (przyjęta w dniu 21 maja 2004 r.) „Tymczasowe wytyczne dotyczące środków kontroli i zgodności w zakresie wzmocnienia ochrony żeglugi”.

ZAŁĄCZNIK VII

Procedury kontroli statków pod względem ochrony

(o których mowa w art. 7 ust. 6)

A. Przed wejściem na pokład.

1. Niniejsze wytyczne mają zastosowanie jedynie do statków wymienionych w art. 3 ust. 1, art. 3 ust. 2 i art. 3 ust. 3 rozporządzenia (WE) 725/2004, jeżeli nie pływają one pod banderą państwa portu przeprowadzającego inspekcję.

2. Inspektorzy powinni znać poziom ochrony obiektu portowego, w którym znajduje się statek poddawany inspekcji.

3. Sprawozdania lub skargi związane z ochroną otrzymane przez inspektorów przed wejściem na pokład statku powinny zostać przekazane właściwemu organowi ds. ochrony na morzu¹, który podejmuje decyzje o pierwszeństwie inspekcji przez odpowiednio upoważnionego oficera ds. ochrony.

4. Kapitan statku zachowuje margines uznania w zakresie ochrony statku, jednak nie jest uprawniony do zabronienia wstępu w celu przeprowadzenia inspekcji odpowiednio upoważnionemu oficerowi. Możliwe są przypadki, kiedy przeprowadzenie inspekcji w ramach kontroli państwa portu jest obowiązkowe, ale kapitan próbuje ograniczyć inspekcje z powodów związanych z ochroną. Jeżeli inspektor uzna to za nieuzasadnione, powinien zwrócić się do właściwego organu ds. ochrony.

5. Inspektorzy powinni być świadomi faktu, że środki ochronne ustanowione na statku o poziomie ochrony 3 mogą ograniczać inspekcje w ramach kontroli państwa portu w zakresie „bezpieczeństwa”.

Na przykład może nie być możliwe przeprowadzenie pełnych ćwiczeń na wypadek zagrożenia. Mogą również zaistnieć okoliczności, w których właściwy organ ds. ochrony ograniczy działania kontrolne państwa portu.

B. Inspekcja wstępna

Podczas inspekcji wstępnej inspektor powinien:

1. zbliżając się do statku, wchodząc na pokład i poruszając się po statku, zwrócić uwagę na aspekty związane z ochroną, określone w odpowiednich wytycznych Paryskiego protokołu ustaleń (MOU), biorąc pod uwagę poziom ochrony narzucony przez port i statek. Zadaniem inspektora nie jest sprawdzenie systemu zabezpieczeń i powinien on uwzględnić tylko te aspekty, które wynikną podczas jego standardowych działań przeprowadzanych na pokładzie statku.

¹ Organ wyznaczony przez państwo do podejmowania środków z zakresu ochrony.

2. sprawdzić, czy na pokładzie statku znajduje się Międzynarodowy certyfikat ochrony statku (ISSC) lub tymczasowy certyfikat ISSC, czy jest on ważny i czy został wydany przez administrację statku, organizację przez nią upoważnioną lub przez inne państwo na wniosek administracji statku.

3. spytać kapitana statku, który poziom ochrony statek spełnia, oraz potwierdzić, że jest to przynajmniej poziom ochrony narzucony przez port.

4. podczas kontroli innej dokumentacji poprosić o przedstawienie dowodów na to, że ćwiczenia związane z ochroną zostały przeprowadzone w stosownych odstępach czasu – przynajmniej co 3 miesiące oraz po dokonaniu niektórych zmian w załodze (Kodeks ISPS część A sekcja 13 i część B punkty 13.6 i 13.7), a także zwrócić się o udzielenie informacji na temat wszelkich ćwiczeń przeprowadzonych z udziałem statku.

5. sprawdzić zapisy z ostatnich 10 zawinięć do obiektów portowych, w tym przypadków współpracy statku z portem lub statku z innym statkiem; dla każdego takiego przypadku zapisy powinny zawierać:

- poziom ochrony obowiązujący na statku – wszelkie specjalne lub dodatkowe środki ochronne, które zostały podjęte,

- informacje o tym, czy utrzymano odpowiednie środki ochronne na statku podczas każdego działania typu statek/statek.

6. ocenić, czy główni członkowie załogi statku potrafią się ze sobą skutecznie porozumiewać.

C. Wyrażne powody

1. Podczas wstępnej inspekcji państwa portu inspektor może zdecydować, że istnieją następujące wyrażne 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, jak na przykład 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.

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 rozdział XI правило 9.
3. Wyraźne powody, inne niż te określone powyżej, należą do kompetencji odpowiednio upoważnionego oficera ds. ochrony.

D. Dalsze środki kontroli.

1. Jeżeli na statku nie ma ważnego Międzynarodowego certyfikatu ochrony statku (ISSC) lub tymczasowego certyfikatu, inspektor zatrzymuje statek i stosuje procedurę zatrzymania, określoną w załączniku XI niniejszej dyrektywy.
2. O wszystkich innych środkach kontroli decyduje właściwy organ ds. ochrony. Są one wymienione w Konwencji SOLAS 74 rozdział XI-2.
3. Z zastrzeżeniem mających zastosowanie wymagań prawodawstwa Wspólnoty oraz krajowych przepisów i ustaleń, właściwy organ ds. ochrony może zażądać od inspektora przeprowadzenia dalszych kontroli przed podjęciem decyzji lub zanim odpowiednio upoważnieni oficerowie ds. ochrony będą mogli wejść na pokład.

W tym przypadku kontrola powinna być ograniczona do:

- a) sprawdzenia, czy na pokładzie znajdują się plan ochrony statku oraz oficer ochrony statku (SSO);
- b) sprawdzenia, czy kapitan oraz załoga statku, w szczególności SSO, oficer na służbie oraz osoby kontrolujące dostęp, znają najważniejsze procedury dotyczące ochrony statku;
- c) sprawdzenia, czy została nawiązana komunikacja między SSO a oficerem ochrony obiektu portowego;
- d) sprawdzenia, czy istnieją zapisy dotyczące konserwacji systemu ochrony statku, obejmujące:
 - wewnętrzne kontrole oraz przeglądy działań związanych z ochroną
 - okresowy przegląd oceny ochrony statku
 - okresowy przegląd planu ochrony statku
 - wprowadzanie wszelkich zmian do planu ochrony statku

- konserwację, kalibrowanie oraz sprawdzanie wszelkiego sprzętu do ochrony dostępnego na statku, łącznie z testowaniem systemu alarmowego ochrony statku.

e) sprawdzenia zapisów, czy miały miejsce jakiegokolwiek:

- zagrożenia dla ochrony bezpieczeństwa statku
- naruszenie ochrony bezpieczeństwa statku
- zmiany w poziomie ochrony bezpieczeństwa statku
- wiadomości związane z bezpośrednią ochroną bezpieczeństwa statku.

4. W przypadku gdy jedynym sposobem sprawdzenia lub usunięcia niezgodności jest przegląd odpowiednich wymagań planu ochrony statku, wyjątkowo dopuszcza się ograniczony dostęp do określonych sekcji planu odnoszących się do tej niezgodności, pod warunkiem, że wyrazili na niego zgodę państwo bandery lub kapitan statku, którego to dotyczy. Sekcje te są wymienione w części A Kodeksu ISPS.

5. Niektóre przepisy planu, związane z określonymi tajnymi informacjami, nie mogą podlegać inspekcji, chyba że wyrazi na nią zgodę zainteresowane państwo bandery.

Sekcje te są wymienione w części A Kodeksu ISPS.

6. Jeżeli właściwy organ ds. ochrony podejmuje dalsze działania z zakresu kontroli, które ograniczają zakres lub uniemożliwiają przeprowadzenie do końca inspekcji w ramach kontroli państwa portu w zakresie „bezpieczeństwa”, inspektor powinien współpracować z właściwym organem ds. ochrony i dołożyć wszelkich starań, żeby zakończyć inspekcję w zakresie „bezpieczeństwa” po zwolnieniu statku. W dalszym ciągu ma zastosowanie zasada unikania bezpodstawnego opóźniania statku. Jednak fakt, że na statku stwierdzono naruszenia ochrony bezpieczeństwa, uzasadnia w normalnych warunkach przeprowadzenie do końca wstępnej inspekcji w zakresie bezpieczeństwa lub jej kontynuację, jeżeli stwierdzono istnienie wyraźnych powodów dla przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji aspektów niezwiązanych z ochroną.

7. Jeżeli właściwy organ ds. ochrony zdecyduje o wydaleniu statku, inspektor powinien zagwarantować, że właściwy organ ds. ochrony jest w pełni świadomy możliwych konsekwencji dla bezpieczeństwa i/lub środowiska związanych z opuszczeniem przez statek miejsca postoju i wypłynięciem na morze. Może to obejmować zagrożenia wynikające z przerwania prac związanych z obsługą ładunku. Właściwy organ ds. ochrony powinien podjąć decyzję o koniecznych działaniach biorąc pod uwagę wszystkie zagrożenia.

8. Jeżeli statek został zatrzymany z przyczyn niezwiązanych z ochroną, a później wydany przed ostatecznym wypuszczeniem, zatrzymanie zostanie zaliczone jako odmowa dostępu zgodnie z art. 10.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 22
(dostosowany)

ZAŁĄCZNIK VIII

PROCEDURY ROZSZERZONEJ INSPEKCJI STATKÓW

(o których mowa w art. 8)

↓ nowy

A. ŚRODKI MAJĄCE NA CELU UŁATWIENIE PRZEPROWADZENIA ROZSZERZONEJ INSPEKCJI

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

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

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

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 22
(dostosowany)
⇒ nowy

B.A. KATEGORIE STATKÓW PODLEGAJĄCYCH ROZSZERZONEJ INSPEKCJI (jak określono w art. 87 ust. 1)

1. Zbiornikowce do przewozu gazów i substancji chemicznych starsze niż ⇒ 12 ⇐ ~~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 ☒ gt ☒ ~~ton brutto~~ oraz starsze niż ⇒ 12 ⇐ ~~15~~ lat, gdzie wiek statku ustala się na podstawie daty budowy podanej na świadectwach bezpieczeństwa statku.
4. Statki pasażerskie starsze niż ⇒ 12 ⇐ ~~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.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 22

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:

(i) budowa: jednokadłubowa, jednokadłubowa z oddzielnymi zbiornikami balastowymi (SBT), dwukadłubowa,

(ii) 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 ODNOŚĄCE SIĘ DO ROZSZERZONEJ INSPEKCJI NIEKTÓRYCH KATEGORII STATKÓW (określone w art. 8 ust. 4 ~~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.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 22
(dostosowany)

1. STATKI OGÓŁEM (kategorie wymienione w ~~CZĘŚCI A~~ ~~☒~~ pkt B ~~☒~~)

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 22
(dostosowany)
⇒ nowy

- ⇒symulacja awarii zasilania głównego (test braku zasilania), ⇐ ~~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 zębowych,
- 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

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 22
(dostosowany)

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

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 22

- 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 ładunku, jaki jest przewożony - 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

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 22
(dostosowany)

Oprócz pozycji wymienionych w ~~sekcji 1~~ ☒ pkt. C(1) ☒ , pozycje wymienione poniżej mogą być również uwzględnione jako elementy rozszerzonej inspekcji masowców:

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 22 (dostosowany)
--

- 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~~ ☒ IMO ☒ A.744(18).

4. ZBIORNIKOWCE DO PRZEWOZU ROPY NAFTOWEJ

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 22 (dostosowany)
--

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

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 22 (dostosowany)
--

- 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 wjazdu zbiornika/wjazdu 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~~ ☒ IMO ☒ A.744(18).

5. STATKI PASAŻERSKIE NIEOBJĘTE DYREKTYWĄ 1999/35/WE

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 22
(dostosowany)

Oprócz pozycji wymienionych w ~~części 1~~ ☒ pkt C(1) ☒ , pozycje wymienione poniżej mogą być również uwzględnione jako elementy rozszerzonej inspekcji statków pasażerskich:

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 22
(dostosowany)

- sprawdzenie wykrywacza ognia i systemu alarmowego,
- sprawdzenie prawidłowego zamknięcia drzwi pożarowych,
- sprawdzenie urządzenia rozgłoszeniowego,
- ~~pożarowa lekcja instruktażowa~~ ☒ ćwiczenie na wypadek pożaru ☒ , w którym ~~me~~ jako minimum prezentowane są wszystkie części wyposażenia strażackiego i w którym ~~me~~ bierze udział część załogi kuchni,
- zademonstrowanie zaznajomienia głównych członków załogi z planem ☒ zabezpieczenia niezatapialności ☒ ~~obrony przeciwawaryjnej~~.

Jeżeli zostanie to uznane za właściwe, inspekcja może zostać ☒ kontynuowana ☒ ~~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.

↓ nowy

**PRZEPISY DOTYCZĄCE ODMOWY DOSTĘPU DO PORTÓW
WSPÓLNOTOWYCH**

(o których mowa w art. 10)

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 25
(dostosowany)

**~~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.~~

↓ nowy

A. KRYTERIA ODMOWY DOSTĘPU (o których mowa w art. 10 ust.1)

1. Odmowę dostępu stosuje się do każdego statku pływającego pod banderą państwa, którego wskaźnik zatrzymań kwalifikuje je na czarną lub szarą listę określoną w Paryskim protokole ustaleń (MOU), który w ciągu ostatnich 36 miesięcy został więcej niż dwukrotnie zatrzymany w porcie Państwa Członkowskiego lub państwa będącego sygnatariuszem Paryskiego protokołu ustaleń (MOU), lub któremu w tym czasie wydano zakaz prowadzenia działalności na mocy dyrektywy Rady 99/35/WE.
2. Do celów pkt 1 lista określona w Paryskim protokole ustaleń (MOU) wchodzi w życie w dniu 1 lipca każdego roku.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 25
(dostosowany)
⇒ nowy

B. PROCEDURY ~~DOTYCZĄCE~~ ☒ ZWIĄZANE Z ☒ ODMOWĄ ☒ DOSTĘPU ☒ ~~WSTĘPU~~ DO PORTÓW WSPÓLNOTOWYCH (jak określone ☒ o której mowa ☒ w art. ☒ 10 ust. 1 ☒ ~~7b ust. 2~~)

1. Jeżeli warunki opisane w ☒ pkt A ☒ ~~art. 7b~~ są spełnione, właściwe organy portu ☒ lub kotwiczowiska ☒ , w którym statek zostaje zatrzymany po raz ~~drugi lub trzeci,~~ ☒ odpowiednio, muszą powiadomić informują na piśmie kapitana ~~oraz właściciela lub armatora~~ statku ☒ , że zostanie wydany nakaz odmowy dostępu, który stanie się skuteczny natychmiast od momentu opuszczenia portu lub kotwiczowiska przez statek ☒ ~~o nakazie odmowy wstępu w odniesieniu do statku.~~ ☒ Nakaz odmowy dostępu staje się skuteczny natychmiast od momentu opuszczenia portu lub kotwiczowiska przez statek po tym, jak usunięte zostały wszystkie braki, które doprowadziły do zatrzymania statku. ☒

2. Właściwe organy ~~muszą powiadomić~~ ☒ przekazuje ☒ również ☒ kopię nakazu odmowy dostępu administracji ☒ organy państwa bandery, zainteresowanej uznanej organizacji, innym Państwom Członkowskim ☒ oraz innym sygnatariuszom Paryskiego protokołu ustaleń (MOU), ☒ Komisję ~~Centre administratif des affaires maritimes~~ oraz Sekretariatowi ☒ Paryskiego ☒ protokołu ustaleń ☒ (MOU) ☒ . ☒ Właściwy organ aktualizuje również bezzwłocznie bazę danych z inspekcji wprowadzając informacje dotyczące odmowy dostępu. ☒

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

↓ nowy

3. Nakaz odmowy dostępu zostaje zniesiony dopiero po upływie okresu trzech miesięcy od daty jego wydania, jeżeli spełnione zostały warunki w pkt 4 do 10.

Jeżeli statek jest przedmiotem drugiej odmowy dostępu, okres ten wynosi dwanaście miesięcy. Każde kolejne zatrzymanie w porcie Wspólnoty prowadzi do stałej odmowy dostępu do każdego portu lub kotwiczowiska we Wspólnocie.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 25
(dostosowany)
⇒ nowy

4. 2. W celu zniesienia nakazu odmowy ☒ dostępu ☒ ~~wstępu~~, właściciel lub ☒ armator ☒ ~~operator~~ musi ~~złożyć wniosek~~ ☒ zwrócić się z ☒ formalnym ☒ wnioskiem ☒ do właściwych organów Państwa Członkowskiego, które nałożyło nakaz odmowy ☒ dostępu ☒ ~~wstępu~~. Do wniosku musi zostać załączony ☒ dokument ☒ ~~świadczenie~~ wydane przez ☒ administrację ☒ ~~organy~~ państwa bandery ☒ , po przeprowadzeniu wizytacji na pokładzie statku przez kontrolera odpowiednio upoważnionego przez administrację państwa bandery, ☒ potwierdzający, że statek całkowicie spełnia stosowane postanowienia konwencji międzynarodowych. ☒ Administracja państwa bandery dostarcza właściwemu organowi dowód na to, że wizytacja na pokładzie statku została przeprowadzona. ☒
5. Do wniosku o zniesienie nakazu odmowy ☒ dostępu ☒ ~~wstępu~~ musi również zostać załączony ☒ , gdzie właściwe, ~~świadczenie~~ ☒ dokument ☒ wydany przez towarzystwo klasyfikacyjne ☒ , które sklasyfikowało statek ☒ ☒ , po przeprowadzeniu wizytacji na pokładzie statku kontrolera towarzystwa klasyfikacyjnego ☒ , ☒ potwierdzający zgodność statku z ☒ ~~zgodnie z którym statek znajduje się w klasie świadczącej o tym, iż statek spełnia~~ normami danej klasy zastrzeżonymi przez to towarzystwo. ☒ Towarzystwo klasyfikacyjne dostarcza właściwemu organowi dowód na to, że wizytacja na pokładzie statku została przeprowadzona. ☒
6. 3. Nakaz odmowy ☒ dostępu ☒ ~~wstępu~~ może zostać zniesiony wyłącznie ☒ po upływie okresu trzech miesięcy, o którym mowa w pkt 3, oraz ☒ po ponownej inspekcji statku w uzgodnionym porcie ☒ lub na uzgodnionym kotwiczowisku. ☒ ~~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.~~

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 25
(dostosowany)
⇒ nowy

~~Jeśli uzgodniony port znajduje się we Wspólnocie, ☒ Jeżeli uzgodniony port lub kotwiczowisko znajduje się w Państwie Członkowskim, właściwy organ ☒ właściwe organy Państwa Członkowskiego portu docelowego mogą ☒ tego Państwa może ☒ , ☒ na wniosek ☒ za zgodą właściwych organów Państwa Członkowskiego, które nałożyło nakaz odmowy ☒ dostępu ☒ ~~wstępu~~, upoważnić statek do ☒ wpłynięcia do uzgodnionego portu w celu przeprowadzenia ponownej inspekcji ☒ udania się do danego portu docelowego wyłącznie w celu sprawdzenia czy statek spełnia warunki określone w ust. 2. ☒ W takich przypadkach, do czasu zniesienia nakazu odmowy dostępu, w porcie nie powinny odbywać się żadne prace związane z obsługą ładunku. ☒~~

↓ nowy

7. Jeżeli zatrzymanie, które doprowadziło do wydania nakazu odmowy dostępu, było związane również z brakami w konstrukcji statku, właściwy organ, który wydał nakaz odmowy dostępu, może zażądać udostępnienia podczas ponownej inspekcji określonych pomieszczeń, w tym ładowni oraz zbiorników, w celu ich kontroli.
8. Ponowna inspekcja jest przeprowadzana przez właściwy organ Państwa Członkowskiego, które nałożyło nakaz odmowy dostępu, lub - za zgodą właściwego organu Państwa Członkowskiego, które nałożyło nakaz odmowy dostępu - przez właściwy organ portu przeznaczenia. Właściwy organ może wymagać powiadomienia o ponownej inspekcji na 14 dni przed jej terminem. Państwu Członkowskiemu, które wydało nakaz odmowy dostępu, muszą zostać dostarczone zadowalające dowody, iż statek całkowicie spełnia stosowne wymagania konwencji międzynarodowych.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 25
(dostosowany)

9. Ponowna inspekcja ma zakres inspekcji rozszerzonej i obejmuje co najmniej właściwe pozycje ~~sekcji~~ ☒ punktu ☒ C załącznika ~~V~~ ☒ VIII ☒.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 25

10. Wszelkie koszty tej rozszerzonej inspekcji ponosi właściciel lub armator.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 25
(dostosowany)
⇒ nowy

11. ~~4.~~ Jeżeli wyniki rozszerzonej inspekcji zadowolają Państwo Członkowskie zgodnie z ☒ załącznikiem VIII pkt C ☒ ~~ust. 2~~, nakaz odmowy ☒ dostępu ☒ ~~wstępu~~ musi zostać zniesiony ☒, a przedsiębiorstwo, do którego należy statek, musi zostać o tym poinformowane pisemnie. ☒ ~~Właściciel lub armator statku musi zostać o tym poinformowany pisemnie.~~

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 25
(dostosowany)
⇒ nowy

12. Właściwe organy ~~muszą również powiadomić~~ ☒ powiadamia również ☒ pisemnie o swojej decyzji administrację państwa bandery, zainteresowane towarzystwo klasyfikacyjne, inne Państwa Członkowskie, ☒ ~~innych~~ sygnatariuszy Paryskiego protokołu ustaleń (MOU), ☒ ~~Komisję~~ ~~Centre administratif des affaires maritimes~~ oraz Sekretariat ☒ Paryskiego ☒ protokołu ustaleń ☒ (MOU) ☒.

⇒ Właściwy organ aktualizuje również bezzwłocznie bazę danych z inspekcji wprowadzając informacje dotyczące zniesienia nakazu odmowy dostępu. ⇐

- § 13. Informacje dotyczące statków, którym odmówiono ☒ dostępu ☒ wstępu do portów wspólnotowych muszą zostać udostępnione w systemie Sirenae ☒ bazie danych z inspekcji ☒ oraz opublikowane zgodnie z przepisami art. ~~15~~ 19 i załącznika ~~VIII~~ XIV.

~~ZALĄCZNIK 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):~~

- ~~a) statki pasażerskie zbudowane dnia lub po dniu 1 lipca 2002 r.,~~
- ~~b) 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.,~~
- ~~c) statki pasażerskie inne niż typu ro-ro, zbudowane przed dniem 1 lipca 2002 r., nie później niż dnia 1 stycznia 2004 r.,~~
- ~~d) statki inne niż statki pasażerskie o tonażu brutto 3000 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:~~

- ~~a) statki towarowe o tonażu 20000 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.,~~
- ~~b) statki towarowe o tonażu 3000 ton brutto i większym, ale mniejszym niż 20000 ton, najpóźniej do dnia ustalonego przez MOM lub, w przypadku braku decyzji MOM, najpóźniej do dnia 1 stycznia 2008 r.~~

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 25
(dostosowany)
⇒ nowy

ZAŁĄCZNIK ☒ X ☒ IX

Sprawozdanie z inspekcji

(o którym mowa w art. 11)g

Sprawozdanie z inspekcji musi zawierać przynajmniej następujące pozycje.

I. ☒ INFORMACJE ☒ OGÓLNE

1. Właściwe organy, które sporządzily sprawozdanie
2. Data i miejsce inspekcji
3. Nazwa statku poddanego inspekcji
4. Bandera
5. Rodzaj statku ⇒ (zgodnie ze wskazaniem w certyfikacie zarządzania bezpieczeństwem) ⇐
6. Numer nadany przez ~~MOM~~ ☒ IMO ☒
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. ☒ Uznana organizacja lub, odpowiednio, uznane organizacje ☒ ~~Towarzystwo klasyfikacyjne lub, odpowiednio, towarzystwa klasyfikacyjne~~, które wydało(-y) świadectwa klasy statkowi, jeżeli ☒ statek ☒ takie posiada
12. ☒ Uznana organizacja lub uznane organizacje ☒ ~~Towarzystwo klasyfikacyjne lub towarzystwa klasyfikacyjne~~ i/lub jakakolwiek strona, która(-e) wydałay 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, organ~~y~~ 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)

↓ nowy

3. Port i data ostatniego przeglądu pośredniego lub rocznego oraz nazwa organizacji, która przeprowadziła przegląd

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 25
⇒ nowy

4. ~~3.~~ Rodzaj inspekcji (inspekcja, bardziej szczegółowa inspekcja, rozszerzona inspekcja)
5. ~~4.~~ Charakter braków
6. ~~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~~
4. ~~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
5. ~~6.~~ Podjęte środki.

ZAŁĄCZNIK ~~XI~~ ~~VI~~

KRYTERIA UZASADNIAJĄCE ZATRZYMANIE STATKU

(~~określone~~ ☒ o których mowa ☒ w art. 13 ust. 4 ~~9~~ ~~ust. 3~~)

WPROWADZENIE

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

W ~~części~~ ☒ pkt ☒ 3 podane są przykłady braków, które same w sobie mogą stanowić uzasadnienie decyzji o zatrzymaniu statku (patrz art. 913 ust. 4).

W przypadku gdy podstawą do zatrzymania jest wynik przypadkowego uszkodzenia podczas podróży statku do portu, nie wydaje się nakazu zatrzymania, ☒ pod warunkiem, że ☒ ~~chyba że~~:

- a) ~~1.~~ ☒ należycie wypełniono zobowiązania ☒ ~~sporządzone należne sprawozdania do wymagań zawartych w rozporządzeniu Solas 74~~ ☒ ~~prawidła~~ ☒ I/11 lit. c) ☒ Konwencji SOLAS 74 ☒ ~~dotyczące~~ ☒ powiadomienia administracji państwa bandery, wyznaczonego kontrolera lub uznanej organizacji odpowiedzialnej za wydawanie stosownych ~~świadectw~~;
- b) ~~2.~~ przed wejściem do portu kapitan lub właściciel statku przedłożył ~~władzom służby ochrony~~ ☒ organowi kontroli państwa ☒ portu szczegóły o okolicznościach wypadku i zaistniałych uszkodzeniach oraz informację o wymaganym powiadomieniu administracji państwa bandery;
- c) ~~3.~~ na statku przeprowadzana jest właściwa czynność naprawcza, odpowiadająca wymaganiom ☒ organu ☒ ~~władzy~~, oraz
- d) ~~4.~~ ~~władze~~ po otrzymaniu informacji o ☒ zakończeniu ☒ ~~podjętych~~ ☒ czynnościach naprawczych, ☒ organ upewnił się, że ☒ ~~zapewniły, aby~~ braki, które stanowiły zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska naturalnego, zostały ☒ usunięte ☒ ~~naprawione~~.

1. GŁÓWNE KRYTERIA

Przy wydawaniu fachowego orzeczenia co do tego, czy statek powinien zostać zatrzymany, czy nie, 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 ☒ ~~naprawione~~ przed ponownym wypłynięciem statku na morze.

Konieczność kolejnej wizytacji inspektora jest miernikiem wagi braków. ☒ Nie nakłada ona jednak ☒ ~~Jednakże nie każdy przypadek nakłada~~ 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. ☒ ~~Wymaga wówczas, aby upoważnione władze zweryfikowały naprawę braków na statku przed jego wypłynięciem, o ile to możliwe, poprzez ponowną wizytację statku.~~

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 ☒ ~~minimalnym stanie załogi.~~

Podczas inspekcji inspektor musi ponadto ocenić, czy statek i/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 ~~☒ ratunek osób~~, 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;

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 23 lit.
a)

14. dostarczyć wszelkich informacji w przypadku gdy miał miejsce wypadek.

↓ 95/21/WE

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 dla zastosowania zatrzymania statku.

3. Aby pomóc inspektorom korzystać z podanych wytycznych, poniżej przedstawiona jest lista przykładów braków, pogrupowanych według konwencji i/lub kodeksów, których charakter jest uznawany za wystarczająco poważny, aby uzasadniać zastosowanie zatrzymania w stosunku do statku. Poniższa lista jest niepełna.

↓ 98/42/WE art. 1 pkt 2 i
Załącznik pkt 5.2

~~Jednakże braki stanowiące o zatrzymaniu w zakresie konwencji STCW 78 wymienione w ppkt 3.8 są jedyną podstawą do zatrzymania zgodnie z tą konwencją.~~

↓ 95/21/WE (dostosowany)
→₁ 2001/106/WE art. 1 pkt 23
lit. b)
⇒ nowy

3.1. ☒ Informacje ☒ ogólne

→₁ Brak ważnych ~~zaświadczeń~~ ☒ świadectw ☒ i dokumentów ← zgodnie z wymaganiami stosownych ☒ instrumentów ☒ ~~dokumentów~~. Jednakże statki pływające pod banderą państwa, które nie jest stroną konwencji (stosownego ☒ instrumentu ☒ ~~dokumentu~~) lub które nie wprowadziło w życie innego stosownego ☒ instrumentu ☒ ~~dokumentu~~, nie są upoważnione do posiadania świadectw przewidzianych przepisami określonymi w danej konwencji lub innym stosownym ☒ instrumencie ☒ ~~dokumencie~~. W związku z tym brak wymaganych świadectw nie może sam w sobie stanowić powodu do zatrzymania takiego statku; jednakże stosując klauzulę o „nietraktowaniu bardziej przychylnie” należy upewnić się o ☒ merytorycznej ☒ zgodności z ~~podstawowymi~~ wymaganiami przed wypłynięciem statku.

3.2. Zagadnienia związane z konwencją Solas (~~odniesienia podano w nawiasach~~)

1. Defekt niepozwalający na 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 zębach, izolacja instalacji rurowej, łącznie z rurami wydechowymi w maszynowni zanieczyszczona 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 ilość 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, zwilżaczy 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 ~~rozporządzenia Solas V/12 lit. o)~~ ☒ ~~prawa~~ V/16.2 Konwencji SOLAS ☒.
11. Brak uaktualnionych map nawigacyjnych i/lub innych istotnych stosownych publikacji żeglugi morskiej koniecznych podczas zamierzonego rejsu,
⇒ biorąc pod uwagę, że zatwierdzony system obrazowania elektronicznych map i informacji nawigacyjnych (ECDIS) wykorzystujący urzędowe dane
~~przy uwzględnieniu map elektronicznych, które mogą być stosowane w zastępstwie map.~~
12. Brak nieiskrzącej wentylacji wyciągowej w pompowni ładunkowej (~~rozporządzenie Solas~~ ☒ ~~prawidło~~ ☒ II-2/59.3.1 ☒ Konwencji SOLAS ☒.

↓ 98/42/WE art. 1 pkt 2 i
Załącznik pkt 5.3 (dostosowany)

13. Poważne ~~wady~~ ☒ braki ☒ w wymaganiach operacyjnych, jak określono w ppkt 5.5 załącznika I do ☒ Paryskiego protokołu ustaleń (MOU) ☒ ~~MOU~~.
14. Liczba, skład i świadectwa załogi nieodpowiadające dokumentowi o bezpieczeństwie ☒ obsadzie załogowej ☒ ~~stanie załogi~~.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 23 lit.
c) (dostosowany)

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

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

↓ 95/21/WE (dostosowany)

3.3. *Zagadnienia związane z kodeksem IBC (~~odniesienia podano w nawiasach~~)*

1. Transport materiału niewymienionego w świadectwie zdolności lub brakujące informacje dotyczące ładunku (~~16.2~~).
2. Brak lub uszkodzenie wysokociśnieniowych urządzeń zabezpieczających (~~8.2.3~~).
3. Instalacje elektryczne ☒ nie są ☒ ~~niesamoistnie~~ bezpieczne lub ☒ są ☒ niezgodne z wymaganiami kodeksu (~~10.2.3~~).
4. Źródła zapłonowe w niebezpiecznych miejscach, ~~określone w pkt 10.2~~ (~~11.3.15~~).
5. Niedopełnienie wymagań specjalnych (~~15~~).

6. Przekroczenie maksymalnej dozwolonej ilości ładunku na jeden zbiornik ~~(16.1)~~.
7. Niewystarczające zabezpieczenie materiałów wrażliwych przed wysokimi temperaturami ~~(16.6)~~.

3.4. *Zagadnienia związane z kodeksem IGC ~~(odniesienia podano w nawiasach)~~*

1. Transport materiału niewymienionego w świadectwie zdatności lub brakujące informacje dotyczące ładunku ~~(18.1)~~.
2. Brakujące urządzenia zamykające dla pomieszczeń mieszkalnych lub pomieszczeń usługowych ~~(3.2.6)~~.
3. Niegazoszczelna gródź ~~(3.3.2)~~.
4. Uszkodzone śluzy powietrzne ~~(3.6)~~.
5. Brakujące lub uszkodzone zawory szybko zamykające ~~(5.6)~~.
6. Brakujące lub uszkodzone zawory ☒ bezpieczeństwa ☒ zabezpieczające ~~(8.2)~~.
7. Instalacje elektryczne nie są ~~niesamoistnie~~ bezpieczne lub są niezgodne z wymaganiami kodeksu ~~(10.2.3)~~.
8. Niedziałające wentylatory w części ładunkowej ~~(12.1)~~.
9. Niedziałające alarmowe wskaźniki ciśnienia na zbiornikach ładunkowych ~~(13.4.1)~~.
10. Uszkodzone urządzenie do wykrywania gazów i/lub urządzenie do wykrywania gazów toksycznych ~~(13.6)~~.
11. Transport substancji podlegających zatrzymaniu bez ważnego świadectwa inhibicyjnego ~~(17/19)~~.

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

~~uniknięte są~~ ☒ nie dochodzi do ☒ wszelkich 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, załącznik I (~~odniesienia podano w nawiasach~~)

1. Brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości działania sprzętu filtrującego wody oleistej, systemów monitorowania i kontroli wyładowania ropy lub ☒ sygnalizacji przekroczenia 15 ppm zaolejenia ☒.
2. Pozostająca objętość zbiornika resztkowego lub odstoju błota defekosaturacyjnego niewystarczająca na zamierzony odcinek rejsu.
3. Niedostępna księga rejestracji oleju ~~niedostępna (20 ust. 5)~~.
4. Wstawiona bez zezwolenia przegroda wyładowania ~~bez zezwolenia~~.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 23
lit. d) (dostosowany)

5. Brak dokumentu sprawozdania z przeglądu lub jego niezgodność z ~~rozporządzeniem~~ ☒ prawidłem ☒ 13G ust. 3 lit. b) Konwencji Marpol.

↓ 95/21/WE (dostosowany)

3.7. Zagadnienia związane z konwencją Marpol, załącznik II (~~odniesienia podano w nawiasach~~)

1. Brak podręcznika P&A, ~~P...A~~
2. Ładunek nie jest określony według kategorii (~~3 ust. 4~~).
3. Nie można uzyskać księgi rejestracji ładunku (~~9 ust. 6~~).
4. Transport substancji olejopodobnych bez dopełnienia wymogów lub bez odpowiednio poprawionego świadectwa (~~14~~).
5. Wstawiona bez zezwolenia przegroda wyładowania ~~bez zezwolenia~~.

↓ nowy

3.8. *Zagadnienia związane z konwencją Marpol, załącznik V*

1. Brak planu zarządzania odpadami.
2. Nie można uzyskać księgi rejestracji odpadów.
3. Załoga statku nie zna wymagań planu zarządzania odpadami dotyczących usuwania i wyładowywania odpadów.

↓ 95/21/WE
⇒ nowy

3.9. *Zagadnienia związane z konwencją STCW ⇒ i dyrektywą 2001/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⇐*

↓ 98/42/WE art. 1 pkt 2 i
Załącznik pkt 5.4 (dostosowany)
⇒ nowy

1. Nieprzedstawienie przez marynarzy świadectwa, dowodu posiadania właściwego świadectwa, posiadania ważnego zezwolenia lub przedstawienia udokumentowanego dowodu, że złożono administracji państwa bandery wniosek o potwierdzenie.
- ⇒ 2. Dowód, że świadectwo zostało uzyskane na zasadzie oszustwa lub posiadaczem świadectwa nie jest osoba, której pierwotnie je wystawiono. ⇐
- ~~3. 2.~~ Niespełnienie stosownych wymagań administracji państwa bandery w odniesieniu do bezpiecznej ~~go~~ ☒ obsady załogowej ☒ ~~stanu załogi~~.
- ~~4. 3.~~ Brak organizacji wachty nawigacyjnej lub maszynowej spełniającej wymagania wyznaczone dla danego statku przez administrację państwa bandery.
- ~~5. 4.~~ Nieobecność na wachcie osoby wykwalifikowanej do obsługi sprzętu niezbędnego do bezpiecznej żeglugi, łączności radiowej lub zapobiegania zanieczyszczeniom morskim.
- ~~6. 5.~~ Nieprzedstawienie dowodu biegłości zawodowej w obowiązkach powierzonych marynarzom dla bezpieczeństwa statku i zapobiegania zanieczyszczeniom.
- ~~7. 6.~~ Niezdolność do wystawienia na pierwszej wachcie na początku podróży oraz na następnych wachtach osób, które są dostatecznie wypoczęte oraz zdolne do wykonywania obowiązków.

3.10. Zagadnienia związane z konwencjami ~~☒~~ ILO ~~☒~~ ~~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. Znacznie nagromadzone ~~☒~~ odpadów ~~☒~~ śmieci, zablokowanie sprzętem lub ładunkiem lub inna niebezpieczna sytuacja w korytarzach i pomieszczeniach mieszkalnych.

⇒ 6. Wyraźne dowody wskazujące na to, 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 dla zastosowania zatrzymania, ale przy których należy np. wstrzymać prace ~~☒~~ związane z obsługą ~~☒~~ ~~dotyczące~~ ładunku

Nieprawidłowości pracy (lub utrzymania) systemu gazu obojętnego, urządzeń związanych z ładunkiem są uznawane za wystarczające powody dla wstrzymania prac związanych z obsługą ładunku.

↓ 95/21/WE (dostosowany)
→₁ Sprostowanie 95/21/WE
(Dz.U. L 291 z 14.11.1996,
str. 42)

ZAŁĄCZNIK X XII V

MINIMALNE KRYTERIA DLA INSPEKTORÓW

→₁ (określone X) o których mowa X w art. 16 ~~11~~ ust. 1 i 5) ←

↓ nowy

1. Inspektorzy muszą posiadać odpowiednią wiedzę teoretyczną oraz doświadczenie praktyczne dotyczące statków i ich obsługi. Muszą być w stanie wykonywać przepisy międzynarodowych konwencji oraz stosowne procedury dotyczące kontroli państwa portu. Wiedza ta oraz kompetencje w zakresie wykonywania międzynarodowych oraz wspólnotowych przepisów muszą zostać uzyskane w drodze udokumentowanych programów szkoleniowych oraz sprawdzone podczas egzaminu, a także muszą one być ponownie sprawdzane w odstępach czasu określonych w art. 16.

↓ 95/21/WE (dostosowany)

~~1. Inspektor musi być upoważniony do przeprowadzania kontroli w państwie portu przez właściwe władze Państwa Członkowskiego.~~

2. X Inspektorzy muszą spełniać przynajmniej jeden z poniższych warunków X ~~albo~~:

↓ nowy

- a) mieć odpowiednie kwalifikacje uzyskane w instytucji morskiej lub żeglutowej 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; lub

↓ 95/21/WE (dostosowany)

⇒ nowy

- b) X mieć zdany X ~~zdał~~ egzamin ⇒ uznany przez właściwy organ na inżyniera budowy okrętów, inżyniera mechanika lub inżyniera w dziedzinach związanych z żeglugą morską i przepracowany~~ych~~ w tym zawodzie przynajmniej 5 lat, lub

- ☒ c) posiadać odpowiedni dyplom ukończenia studiów wyższych lub inny równoważny dyplom oraz odbyć szkolenie i uzyskać kwalifikacje w szkole dla inspektorów ds. bezpieczeństwa statku. ☒

↓ 95/21/WE (dostosowany)

3. Inspektor musi pracować przynajmniej jeden rok jako inspektor państwa bandery zajmujący się badaniem i wydawaniem ☒ świadectw ☒ ~~zaświadczeń~~ zgodnie z konwencjami.

4. Inspektorzy wymienieni w ☒ pkt 2 ☒ lit. a) ~~oraz b)~~ muszą przepracować przynajmniej pięć lat w służbie morskiej jako oficerowie w części pokładowej lub maszynowej, odpowiednio.

~~oraz posiadać:~~

~~a) świadectwo kwalifikacyjne kapitana upoważniające go do kierowania statkiem o masie 1600 ton brutto lub więcej (patrz STWC, przepis II/2); lub~~

~~b) świadectwo kwalifikacyjne starszego mechanika upoważniające go do wykonywania tego zawodu na pokładzie statku, którego główne urządzenie napędowe posiada moc równą 3000 KW lub większą (patrz STCW, przepis III/2); lub~~

~~e) zdał egzamin inżyniera budowy okrętów, inżyniera mechanika lub inżyniera w dziedzinach związanych z żegluga morską i przepracował w tym zawodzie przynajmniej 5 lat;~~

~~– Inspektorzy wymienieni w lit. a) oraz b) muszą przepracować przynajmniej pięć lat w służbie morskiej jako oficerowie w części pokładowej lub maszynowej, odpowiednio.~~

~~Lub:~~

~~Inspektor musi:~~

~~– posiadać stosowny stopień uniwersytecki lub równoważne szkolenie, oraz~~

~~– być wyszkolony i wykwalifikowany w szkole dla inspektorów bezpieczeństwa statków, oraz~~

~~– przepracować przynajmniej 2 lata jako inspektor państwa bandery zajmujący się badaniem i wydawaniem zaświadczeń zgodnie z przepisami określonymi w konwencjach.~~

5. ~~3.~~ Inspektorzy ~~dyplomowani posiadają~~ ☒ muszą posiadać ☒ umiejętność porozumiewania się ustnego i pisemnego z żeglarzami, w języku powszechnie używanym na morzu.

4. ~~Odpowiednia znajomość przepisów konwencji międzynarodowych oraz stosownych procedur w zakresie kontroli w państwie portu.~~

6. ~~5.~~ Inspektorzy niespełniający powyższych kryteriów są również akceptowani, jeśli są zatrudnieni przez właściwe ~~organ~~ ~~władze~~ Państwa Członkowskiego przy kontroli ~~w~~ państwa~~ie~~ portu w dniu przyjęcia niniejszej dyrektywy.

↓ nowy

7. W przypadku, gdy w Państwie Członkowskim inspekcje, o których mowa w art. 7 ust. 5, są przeprowadzane przez inspektora kontroli państwa 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.

↓ nowy

ZAŁACZNIK XIII

Sprawozdanie pilota lub władz portowych dla państwa portu lub państwa wybrzeża

(o którym mowa w art. 17 ust. 1)

Data	
Port/pozycja	

Informacje o statku

Nazwa	
Numer nadany przez IMO	
Sygnal wywoławczy	
Bandera	

Wady

Opis	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
...	

Informacje o rejsie

Z (port/kotwiczowisko)		Data	
Do (port/kotwiczowisko)		Data	

Działania podjęte przez właściwy organ

Opis	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
...	

Nazwisko pilota/przedstawiciela portu:

Właściwy organ:

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 24
(dostosowany)

ZALĄCZNIK ~~IV~~ XIV ~~IV~~ VII

**Publikowanie informacji dotyczących ~~zatrzymań oraz~~ inspekcji ~~IV~~, zatrzymań oraz
odmów dostępu ~~IV~~ w portach Państw Członkowskich**

(o którym mowa w art. 19 ust. 1 ~~15~~)

↓ nowy

1. Państwa Członkowskie publikują informacje wymienione w pkt 3 akapit 1 i 2 na ogólnodostępnej stronie internetowej w ciągu 72 godzin od zakończenia inspekcji lub od zniesienia nakazu zatrzymania lub nałożenia nakazu odmowy dostępu.
 2. Komisja regularnie publikuje na stronie internetowej informacje dotyczące statków, którym odmówiono dostępu do portów wspólnotowych w zastosowaniu artykułów 10 i 15.
-

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 24
(dostosowany)
⇒ nowy

3. ~~I~~ Informacje publikowane zgodnie z art. 19 ust. 1 ~~15~~ muszą zawierać:
- a) nazwę statku,
 - b) numer nadany przez ~~IV~~ IMO ~~IV~~ ~~MOM~~,
 - c) rodzaj statku,
 - d) tonaż (gt),
 - e) rok budowy, ustalony na podstawie daty budowy statku podanej na świadectwach bezpieczeństwa statku,
 - f) nazwisko i adres ⇒ przedsiębiorstwa, do którego statek należy ⇐ ~~właściciela lub armatora~~ statku,
 - g) w przypadku statków przewożących płynne lub stałe ładunki masowe nazwisko i adres czarterującego odpowiedzialnego za wybór statku i rodzaj czarteru,
 - h) 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,~~

↓ nowy

- i) świadectwa klasy i świadectwa ustawowe, wydane zgodnie z odpowiednimi konwencjami międzynarodowymi, oraz organ lub organizację, które wydały każde z tych świadectw, łącznie z datą wydania i datą wygaśnięcia,

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 24
(dostosowany)
⇒ nowy

- port i data ostatniej rozszerzonej inspekcji, gdzie właściwe, określając czy nakazano zatrzymanie,

- j) port i data ostatniego ~~specjalnego~~ przeglądu ⇒ pośredniego lub rocznego dla świadectw wymienionych w i) ⇐ oraz nazwa ⇒ organu, który przeprowadził przegląd lub ⇐ organizacji, która ☒ go ☒ przeprowadziła ~~przegląd~~,

- ~~liczba zatrzymań w ciągu ostatnich 24 miesięcy,~~

- k) ⇒ data, ⇐ państwo, i port ⇒ lub kotwicowisko ⇐ 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=

4. II ⇒ W odniesieniu do statków, które zatrzymano, informacje opublikowane zgodnie z art. 19, muszą również zawierać i ~~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 jakąkolwiek inną stronę, które wydały statkowi świadectwa zgodnie ze stosowanymi konwencjami w imieniu państwa bandery, określając wydane świadectwa,~~
 - ~~— państwo, port oraz data inspekcji,~~
 - ~~— liczba i charakter braków.~~
- ☒ a) liczba zatrzymań w ciągu ostatnich ☒ ⇒ 36 ⇐ 24 ☒ miesięcy ☒ ,
- ☒ b) data zniesienia zatrzymania, ☒
- ☒ c) czas trwania zatrzymania, w dniach, ☒
- ☒ d) przyczyny zatrzymania, przedstawione w sposób jasny i jednoznaczny, ☒
- ☒ e) wskazanie, gdzie właściwe, czy uznana organizacja, która dokonała przeglądu, ponosi odpowiedzialność w związku z brakami, które same lub w połączeniu z innymi, doprowadziły do zatrzymania, ☒
- ☒ f) opis środków podjętych 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, ☒

↓ nowy

ZAŁĄCZNIK XV

Czarna lista armatorów statków i przedsiębiorstw żeglugowych

(o której mowa w art. 20)

Czarna lista armatorów statków i przedsiębiorstw żeglugowych zawiera nazwy/nazwiska i adresy:

- armatorów statków i przedsiębiorstw żeglugowych eksploatujących statek lub statki, którym udzielono odmowy dostępu do portu Państwa Członkowskiego w ciągu ostatnich 12 miesięcy;
- armatorów statków lub przedsiębiorstwa żeglugowe, do których należy flota, z której więcej niż jeden statek został zatrzymany w porcie Państwa Członkowskiego w ciągu ostatnich 12 miesięcy;
- armatorów statków lub przedsiębiorstwa żeglugowe, których statek został zatrzymany więcej niż jeden raz w którymkolwiek porcie któregoś Państwa Członkowskiego w ciągu ostatnich 12 miesięcy.

↓ 2001/106/WE art. 1 pkt 25
(dostosowany)
⇒ nowy

ZAŁĄCZNIK ~~XXVI~~ ~~XX~~

Dane dostarczane w kontekście monitorowania wykonywania ~~w zastosowaniu art. 17~~

~~XX~~ (o których mowa w art. 22) ~~XX~~

1. Każdego roku Państwa Członkowskie muszą dostarczyć Komisji następujące dane dotyczące poprzedniego roku najpóźniej do dnia 1 ~~lipca~~ ~~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 ~~XX~~ ^{(1) (2)} ~~XX~~

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

- ⁽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. ⇒ W przypadku, gdy ten sam inspektor pracuje więcej niż w jednym porcie lub obszarze geograficznym, obowiązujący ekwiwalent czasowy musi zostać obliczony w każdym porcie. ⇐

- ~~XX~~ ⁽²⁾ ~~XX~~ 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. ⇒Liczba ta odpowiada liczbie obcych statków objętych dyrektywą, które wpłynęły do ich portów na szczeblu krajowym, policzonych tylko jeden raz. ⇐

2. Państwa Członkowskie muszą ~~albo~~:

- a) dostarczać Komisji raz na ~~⇒ trzy miesiące~~ ~~⇒ sześć miesięcy~~ wykaz ruchów pojedynczych statków innych niż regularne ~~⇒ pasażerskie i towarowe~~ ~~⇒ połączenia promowe, które wpłynęły do ich portów~~ ~~⇒ lub które zgłosiły właściwemu organowi swoje przybycie na kotwiczowisko~~ ~~⇒~~ , wraz z numerem ~~⇒~~ statku ~~⇒~~ nadanym przez ~~⇒~~ IMO, ~~⇒~~ MOM statków ~~⇒~~ oraz datą ich przybycia ~~albo~~ ~~⇒~~ oraz portem lub kotwiczowiskiem ~~⇒~~ ~~⇒~~ , 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 ciągu czterech miesięcy od końca okresu, do którego odnoszą się dane, ~~⇒~~

~~⇒~~ oraz ~~⇒~~

- b) ~~dostarczać do systemu Sirenae numery nadane przez MOM oraz datę przybycia statków innych niż regularne połączenia promowe, które codziennie wpływają do ich portów. Państwa Członkowskie muszą dostarczać Komisji~~ ~~⇒~~ oddzielne ~~⇒~~ wykazy regularnych ~~⇒~~ pasażerskich ~~⇒~~ połączeń promowych ~~⇒~~ oraz regularnych towarowych usług promowych, ~~⇒~~ ~~⇒~~ o których mowa w lit. a) ~~⇒~~, ~~⇒~~ 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. ~~⇒~~ Wykaz taki zawiera, w odniesieniu do każdego statku, numer 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. ~~⇒~~



ZAŁĄCZNIK XVII

Część A

Uchylona dyrektywa oraz jej kolejne zmiany

(o których mowa w art. 30)

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

Część B

Wykaz terminów transpozycji do prawa krajowego (o których mowa w art. 30)

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. ¹
Dyrektywa 2002/84/WE	23 listopada 2003 r.

¹ Artykuł 3 dyrektywy 2001/106/WE stanowi: „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.”



ZAŁĄCZNIK XVIII

TABELA KORELACJI

Dyrektywa 95/21/WE	Niniejsza dyrektywa
Artykuł 1 wyrazy wprowadzające	Artykuł 1 wyrazy wprowadzające
Artykuł 1 tiret pierwsze	Artykuł 1 lit. a)
Artykuł 1 tiret drugie	Artykuł 1 lit. b)
Artykuł 2 wyrazy wprowadzające	Artykuł 2 wyrazy wprowadzające
Artykuł 2 ust. 1 wyrazy wprowadzające	Artykuł 2 ust. 1 wyrazy wprowadzające
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. 3	Artykuł 2 ust. 4
Artykuł 2 ust. 4	Artykuł 2 ust. 5
-	Artykuł 2 ust. 6
Artykuł 2 ust. 5	Artykuł 2 ust. 7
-	Artykuł 2 ust. 8
-	Artykuł 2 ust. 9

Artykuł 2 ust. 6	Artykuł 2 ust. 10
Artykuł 2 ust. 7	Artykuł 2 ust. 11
Artykuł 2 ust. 8	Artykuł 2 ust. 12
-	Artykuł 2 ust. 13
Artykuł 2 ust. 9	Artykuł 2 ust. 14
-	Artykuł 2 ust. 15
Artykuł 2 ust. 10	Artykuł 2 ust. 16
-	Artykuł 2 ust. 17
-	Artykuł 2 ust. 18
-	Artykuł 2 ust. 19
Artykuł 3 ust. 1 akapit pierwszy wyrazy wprowadzające	Artykuł 3 ust. 1 akapit pierwszy wyrazy wprowadzające
Artykuł 3 ust. 1 akapit pierwszy tiret pierwsze	Artykuł 3 ust. 1 akapit pierwszy lit. a)
Artykuł 3 ust. 1 akapit pierwszy tiret drugie	Artykuł 3 ust. 1 akapit pierwszy lit. b)
Artykuł 3 ust. 1 akapit drugi	Artykuł 3 ust. 1 akapit drugi
Artykuł 3 ust. 2 do 4	Artykuł 3 ust. 2 do 4
-	Artykuł 4 ust. 1
Artykuł 4	Artykuł 4 ust. 2 akapit pierwszy
-	Artykuł 4 ust. 2 akapit drugi
-	Artykuł 5 ust. 1 do 3
Artykuł 5 ust. 1	Artykuł 5 ust. 4
-	Artykuł 5 ust. 5
Artykuł 5 ust. 2 do 5	-
-	Artykuł 6
Artykuł 6 ust. 1 wyrazy wprowadzające	Artykuł 7 ust. 1 wyrazy wprowadzające
Artykuł 6 ust. 1 lit. a)	Artykuł 7 ust. 1 lit. a)
-	Artykuł 7 ust. 1 lit. b)

Artykuł 6 ust. 1 lit. b)
-
Artykuł 6 ust. 2
Artykuł 6 ust. 3
Artykuł 6 ust. 4
Artykuł 7 ust. 1 i 2
Artykuł 7 ust. 3 lit. a)
Artykuł 7 ust. 3 lit. b)
Artykuł 7 ust. 4 akapit pierwszy
Artykuł 7 ust. 4 akapit drugi
Artykuł 7 ust. 5
Artykuł 7 ust. 6
Artykuł 7a ust. 1
Artykuł 7a ust. 2
-
Artykuł 7a ust. 3 do 5
Artykuł 7b ust. 1 i 2
Artykuł 7b ust. 3
Artykuł 8
-
Artykuł 9 ust. 1 i 2
-
Artykuł 9 ust. 3 do 7
-
Artykuł 9a
Artykuł 10 ust. 1 do 3
-

Artykuł 7 ust. 1 lit. c)
Artykuł 7 ust. 2
Artykuł 7 ust. 3
Artykuł 7 ust. 4
Artykuł 7 ust. 5
Artykuł 8 ust. 1 i 2 akapit pierwszy
-
Artykuł 8 ust. 2 akapit drugi
Artykuł 8 ust. 3 akapit pierwszy
-
Artykuł 8 ust. 4
-
Artykuł 9 ust. 1
Artykuł 9 ust. 2 akapit pierwszy
Artykuł 9 ust. 2 akapit drugi
Artykuł 9 ust. 3 do 5
Artykuł 10 ust. 1 i 2
-
Artykuł 11
Artykuł 12
Artykuł 13 ust. 1 i 2
Artykuł 13 ust. 3
Artykuł 13 ust. 4 do 8
Artykuł 13 ust. 9
-
Artykuł 14 ust. 1 do 3
Artykuł 14 ust. 4

Artykuł 11 ust. 1
-
Artykuł 11 ust. 2
Artykuł 11 ust. 3 akapit pierwszy
Artykuł 11 ust. 3 akapit drugi
Artykuł 11 ust. 4 do 6
Artykuł 12 ust. 1 do 3
Artykuł 12 ust. 4 akapit pierwszy
Artykuł 12 ust. 4 akapit drugi
-
Artykuł 13 ust. 1
-
Artykuł 13 ust. 2
-
Artykuł 14 ust. 1
Artykuł 14 ust. 2 akapit pierwszy
-
Artykuł 14 ust. 2 akapit drugi
Artykuł 14 ust. 3
Artykuł 15 ust. 1
Artykuł 15 ust. 2 do 4
Artykuł 15 ust. 5
-
Artykuł 16 ust. 1 i 2
Artykuł 16 ust. 2a
Artykuł 16 ust. 3
Artykuł 17

Artykuł 15 ust. 1
Artykuł 15 ust. 2
Artykuł 15 ust. 3 akapit pierwszy
-
Artykuł 15 ust. 3 akapit drugi
Artykuł 15 ust. 4 do 6
Artykuł 16 ust. 1 do 3
Artykuł 16 ust. 4 akapit pierwszy
-
Artykuł 16 ust. 5 do 7
Artykuł 17 ust. 1 akapit pierwszy
Artykuł 17 ust. 1 akapit drugi
Artykuł 17 ust. 2
Artykuł 17 ust. 3
Artykuł 18 ust. 1
Artykuł 18 ust. 2 akapit pierwszy
Artykuł 18 ust. 2 akapit drugi
Artykuł 18 ust. 2 akapit trzeci
Artykuł 18 ust. 3
Artykuł 19 ust. 1
-
Artykuł 19 ust. 2
Artykuł 20
Artykuł 21 ust. 1 i 2
Artykuł 21 ust. 3
Artykuł 21 ust. 4
Artykuł 22 ust. 1

-	Artykuł 22 ust. 2
-	Artykuł 23
Artykuł 18	Artykuł 24
Artykuł 19	Artykuł 25
-	Artykuł 26
Artykuł 19a	Artykuł 27
Artykuł 3 dyrektywy 2001/206/WE	Artykuł 28
Artykuł 20	Artykuł 29
-	Artykuł 30
Artykuł 21	Artykuł 31
Artykuł 22	Artykuł 32
Załącznik I	Załącznik I
-	Załącznik II
-	Załącznik III
Załącznik II	Załącznik IV
Załącznik III	Załącznik V
Załącznik IV	Załącznik VI
-	Załącznik VII
Załącznik V	Załącznik VIII
Załącznik VI	Załącznik XI
Załącznik VII	Załącznik XII
Załącznik VIII	Załącznik XIV
Załącznik IX	Załącznik X
Załącznik X	Załącznik XVI
Załącznik XI	Załącznik IX
Załącznik XII	-
-	Załącznik XIII

-	Załącznik XV
-	Załącznik XVII
-	Załącznik XVIII

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. TYTUŁ WNIOSKU:

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie kontroli statków przez państwo portu.

2. STRUKTURA ABM/ABB (ZARZĄDZANIE/USTALANIE BUDŻETU OPARTE NA DZIAŁANIACH)

Dziedzina polityki: Energia i transport

Działalności: Transport Morski i Rzeczny, intermodalność.

3. POZYCJE W BUDŻECIE

3.1. Pozycje w budżecie (pozycje operacyjne i powiązane pozycje pomocy technicznej i administracyjnej (dawniej pozycje B..A)), wraz z treścią: nie dotyczy

3.2. Czas trwania działania i wpływu finansowego: nie dotyczy

3.3. Informacje budżetowe (w razie potrzeby należy dodać rubryki): nie dotyczy

Pozycja w budżecie	Rodzaj wydatków		Nowe	Wkład EFTA	Wkład krajów ubiegających się o członkostwo	Dział w perspektywie finansowej
	Obowiązkowe/nieobowiązkowe	Zróżnicowane ¹ / niezróżnicowane ²	TAK/NIE	TAK/NIE	TAK/NIE	Nr [...]
	Obowiązkowe/nieobowiązkowe	Zróżnicowane/ niezróżnicowane	TAK/NIE	TAK/NIE	TAK/NIE	Nr [...]

¹ Środki zróżnicowane

² Środki niezróżnicowane zwane dalej NDA

4. ZESTAWIENIE ZASOBÓW

4.1. Zasoby finansowe

4.1.1. Zestawienie środków na zobowiązania (CA) i środków na płatności (PA)

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj wydatków	Sekcja nr		Rok n	n +1	n + 2	n +3	n +4	n+5 i później	Razem
-----------------	-----------	--	-------	------	-------	------	------	---------------	-------

Wydatki operacyjne³

Środki na zobowiązania (CA)	8.1	A	0	0	0	0	0	0	0
Środki na płatności (PA)		B	0	0	0	0	0	0	0

Wydatki administracyjne w ramach kwoty referencyjnej⁴

Pomoc techniczna i administracyjna (NDA)	8.2.4	C	0	0	0	0	0	0	0
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

KWOTA REFERENCYJNA OGÓŁEM

Środki na zobowiązania		a+c	0	0	0	0	0	0	0
Środki na płatności		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Wydatki administracyjne niewwzględnione w kwocie referencyjnej⁵

Wydatki na zasoby ludzkie i powiązane wydatki (NDA)	8.2.5	D	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Wydatki administracyjne, inne niż koszty zasobów ludzkich i powiązane koszty, niewwzględnione w kwocie referencyjnej (NDA)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

³ Wydatki nie wchodzące w zakres rozdziału xx 01 w tytule xx.

⁴ Wydatki w ramach art. xx 01 04 w tytule xx.

⁵ Wydatki w ramach rozdziału xx 01 z wyłączeniem artykułu xx 01 04 lub xx 01 05.

Indykatywne koszty finansowe interwencji ogółem

OGÓŁEM CA w tym koszty zasobów ludzkich		a+c +d+ e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
OGÓŁEM PA w tym koszty zasobów ludzkich		b+c +d+ e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

Szczegółowe informacje dotyczące współfinansowania

Wniosek legislacyjny nie przewiduje współfinansowania ze strony Państw Członkowskich

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Organ współfinansujący		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 i później	Razem
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
OGÓŁEM CA w tym współfinansowanie	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Zgodność z programowaniem finansowym

- ☒ Wniosek jest zgodny z istniejącym programowaniem finansowym.
- ☐ Wniosek wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w perspektywie finansowej.
- ☐ Wniosek może wymagać zastosowania postanowień porozumienia międzyinstytucjonalnego⁶ (tzn. instrumentu elastyczności lub zmiany perspektywy finansowej).

4.1.3. Wpływ finansowy na dochody

- ☒ Wniosek nie ma wpływu finansowego na dochody
- ☐ Wniosek ma następujący wpływ finansowy na dochody:

Uwaga: wszelkie informacje i uwagi dotyczące metody obliczania wpływu na dochody należy zamieścić w odrębnym załączniku.

⁶ Patrz pkt 19 i 24 porozumienia międzyinstytucjonalnego.

		Przed rozpoczęciem działania [rok n-1]	Sytuacja po zakończeniu działania					
Pozycja w budżecie	Dochody		[Rok n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) Dochody w wartościach bezwzględnych		0	0	0	0	0	0
	b) Zmiana dochodów	Δ	0	0	0	0	0	0

4.2. Zasoby ludzkie w przeliczeniu na pełne etaty (w tym urzędnicy, pracownicy czasowi i personel zewnętrzny) – szczegółowe informacje w pkt 8.2.1.

(zarządzanie przez istniejący personel)

Wymagania na dany rok	Rok n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 i później
Zasoby ludzkie ogółem	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

5. OPIS I CELE

5.1. Potrzeba, która ma zostać zaspokojona w perspektywie krótko- lub długoterminowej

Celem kontroli przez państwo portu jest sprawdzenie, poprzez inspekcje wykonane w portach państwa przez właściwe organy, czy statki państw trzecich, które przybijają do portu pozostają w zgodzie ze stosowanymi konwencjami międzynarodowymi i nie stanowią ryzyka dla bezpieczeństwa morskiego, dla środowiska morskiego i dla warunków życia i pracy na pokładzie.

Obecnie konieczne jest wyjaśnienie, uproszczenie i poprawienie wspólnotowego korpusu prawnego w dziedzinie kontroli przez państwo portu. Cel ten jest zarazem potrzebą prawną, aby uwzględnić rozwój prawa międzynarodowego, wspólnotowego i wewnątrz Paryskiego protokołu ustaleń oraz konsekwencje rozszerzenia reguł kontroli przez państwo portu na nowe Państwa Członkowskie, jest on też koniecznością polityczną w związku z nowymi kierunkami polityki Unii Europejskiej wynikającymi ze strategii Lizbońskiej i poprawy środowiska ustawowego Unii Europejskiej.

⁷

W razie potrzeby, tzn. gdy czas trwania działania przekracza 6 lat, należy wprowadzić dodatkowe kolumny.

5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Wspólnoty i spójność wniosku z innymi instrumentami finansowymi oraz możliwa synergia.

Odosobnione działanie Państw Członkowskich jest z natury niezgodne z celami kontroli przez państwo portu, która ma zapewnić w tym samym regionie geograficznym zharmonizowane działania dla wprowadzenia kontroli na pokładach statków. Poza tym jednym z celów działania na płaszczyźnie regionalnej jest zmniejszenie kosztów i zoptymalizowanie zasobów koniecznych do skutecznej kontroli statków poprzez skoordynowane działanie. Zastosowanie mniej rygorystycznych kontroli przez państwo portu w Państwie Członkowskim pociągnęłoby za sobą zwiększone ryzyko dla bezpieczeństwa i ryzyko rozwoju portów, które stosują łżejsze procedury, co doprowadziłoby do zakłócenia konkurencji nie do przyjęcia we Wspólnocie.

5.3. Cele, spodziewane wyniki oraz wskaźniki związane z wnioskiem w kontekście ABM (zarządzania opartego na zadaniach).

Przekształcenie dyrektywy 95/21/WE o kontroli przez państwo portu zaproponowane przez komisję dotyczy szczególnie następujących elementów:

- Przekształcenie dyrektywy 95/21/WE i jej wielu poprawek w jeden skonsolidowany tekst
- Wprowadzenie żądań politycznych zgłaszanych przez Parlament Europejski, Radę i Komisję po wypadku PRESTIGE w celu wzmocnienia bezpieczeństwa morskiego;
- Uaktualnienie licznych przepisów dyrektywy w świetle rozwoju konwencji i porozumień międzynarodowych oraz legislacji wspólnotowej;
- Wprowadzenie środków, które mają poprawić stosowanie dyrektywy i kontrolę jej stosowania, szczególnie poprzez większą współpracę i wymianę informacji;
- Wzmocnienie niektórych obowiązujących przepisów mające na celu szczególnie bardziej surowe karanie statków nieprzestrzegających norm: chodzi tutaj zwłaszcza o rozszerzenie i wzmocnienie odmowy dostępu dla wielokrotnego unieruchomienia;
- Kilka rozporządzeń mających na celu łżejsze inspekcje dla statków wysokiej jakości;
- Wprowadzenie zasad nowego systemu inspekcji szczególnie w świetle ograniczeń aktualnego systemu.

5.4. Metoda realizacji (indykatoryjna)

Należy wskazać wybraną metodę/wybrane metody⁸ realizacji działania.

☐ **Zarządzanie scentralizowane**

☒ bezpośrednio przez Komisję

☐ pośrednio przez:

☐ agencje wykonawcze

☐ ustanowione przez Wspólnotę organy określone w art. 185 rozporządzenia finansowego

☐ krajowe organy sektora publicznego/organy pełniące misję służby publicznej.

☐ **Zarządzanie dzielone lub zdecentralizowane**

☐ z Państwami Członkowskimi

☐ z państwami trzecimi

☐ **Zarządzanie wspólne z organizacjami międzynarodowymi (należy wyszczególnić)**

Uwagi:

6. MONITOROWANIE I OCENA

Projekt dyrektywy zawiera przepis zobowiązujący Państwa Członkowskie do powiadamiania Komisji o krajowych środkach wykonawczych (MNE), które mają być przyjęte w celu przeniesienia dyrektywy do prawa krajowego.

Brak powiadomienia MNE (oraz powiadomienie częściowe) wywołuje automatycznie rozpoczęcie procedury wykroczenia zgodnie z artykułem 226 Traktatu.

Europejska Agencja Bezpieczeństwa na Morzu przyczyni się do kontroli i wprowadzenia dyrektywy przez Państwa Członkowskie.

6.1. Ocena

6.1.1. Ocena ex-ante

Komisja skoncentrowała analizę wpływu na głównych środkach wprowadzonych do dyrektywy, które mogą mieć wpływ na operatorów i administracje morskie w celu oceny zwłaszcza tego, czy wprowadzone środki doprowadzą do zwiększenia liczby statków, których te środki będą dotyczyć.

⁸ W przypadku wskazania więcej niż jednej metody, należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi” w niniejszym punkcie.

Wpływ na różne zainteresowane strony jest następujący :

- Organy UE: Wniosek wzmocni obecne przepisy w dziedzinie publikacji (czarne listy) i kontroli wprowadzania dyrektywy. W praktyce EMSA będzie odpowiedzialna za wykonanie tych zadań.
- Administracje morskie odpowiedzialne za kontrole przez państwo portu: W oczekiwaniu na ewentualne wprowadzenie nowego systemu inspekcji, obecny wniosek nie wprowadza większych zmian do działania administracji morskich, zajmujących się kontrolą przez państwo portu.
- Władze portowe: Wkład władz portowych w lepsze funkcjonowanie kontroli przez państwo portu będzie większy, szczególnie wymiana informacji między portami i centrami inspekcji. Te środki administracyjne i logistyczne mogą pociągnąć za sobą lokalnie dodatkowe koszty dla władz portowych, ale są konieczne dla zapewnienia pełnego i skutecznego zastosowania dyrektywy.
- Dział pilotażu: Zaproponowane rozwiązanie odpowiada bezpośrednio na prośbę wyrażoną przez Radę Ministrów transportu po wypadku PRESTIGE. Jego wpływ ilościowy na liczbę sygnalizowanych statków jest niemożliwy do zrealizowania.
- Operatorzy statków: Wniosek w sposób ogólny poprawia konkurencyjność operatorów statków wysokiej jakości (mniej inspekcji, poprawa planowania wpływania do portów, zwiększenie kompetencji zawodowych inspektorów oraz zmniejszenie ryzyka zbędnych lub bezpodstawnych decyzji).
- Ludzie morza: Nowe przepisy zapewnią lepszą kontrolę skarg dotyczących warunków życia i pracy na podkładzie.

6.1.2. *Działania podjęte w wyniku oceny pośredniej/ex-post (wnioski wyciągnięte z podobnych doświadczeń w przeszłości)*

Nie dotyczy

6.1.3. *Warunki i częstotliwość przyszłych ocen.*

Nie dotyczy

7. ŚRODKI ZWALCZANIA NADUŻYĆ FINANSOWYCH

Nie dotyczy

8. SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE DOTYCZĄCE ZASOBÓW

8.1. Cele wniosku z uwzględnieniem ich kosztu finansowego: nie dotyczy

Środki na zobowiązania w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

(Należy wskazać cele, działania i realizacje)	Rodzaj realizacji	Średni koszt	Rok n		Rok n+1		Rok n+2		Rok n+3		Rok e n+4		Rok n+5 i później		RAZEM	
			Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity
CEL OPERACYJNY nr ⁹ ...																
Działanie 1.....																
- Realizacja 1																
- Realizacja 2																
Działanie 2.....																
- Realizacja 1																

⁹ Zgodnie z opisem w pkt 5.3

Suma częściowa Cel 1																
CEL OPERACYJNY Nr 2...																
Działanie 1.....																
- Realizacja 1																
Suma częściowa Cel 2																
CEL OPERACYJNY Nr n																
Suma częściowa Cel n																
KOSZT OGÓŁEM																

8.2 Wydatki administracyjne

8.2.1 Liczba i rodzaj pracowników

Rodzaj stanowiska		Personel, któremu powierzono zarządzanie działaniem przy użyciu istniejących i/lub dodatkowych zasobów (liczba stanowisk/pełnych etatów)					
		Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5
Urzędnicy lub pracownicy czasowi ¹⁰ (06 01 01)	A*/AD	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Pracownicy finansowani ¹¹ w ramach art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Inni pracownicy ¹² finansowani w ramach art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
OGÓŁEM		0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

8.2.2 Opis zadań związanych z działaniem

Zmiana wspólnotowego systemu kontroli przez państwo portu poszerza kompetencje Wspólnotowe w dziedzinie bezpieczeństwa na morzu. Wzmocnienie zasobów ludzkich – oceniane na ½ urzędników A – jest konieczne do zapewnienia odpowiedniej kontroli wprowadzania dyrektywy.

8.2.3 Źródła zasobów ludzkich (stosunek pracy)

- ☐ Stanowiska obecnie przypisane do zarządzania programem, które zostaną utrzymane lub przekształcone.
- ☐ Stanowiska wstępnie przyznane w ramach rocznej strategii politycznej/wstępnego projektu budżetu (APS/PDB) na rok n
- ☐ Stanowiska, o które zostanie złożony wniosek w ramach następnej procedury APS/PDB
- ☒ Przesunięcia w ramach istniejącej kadry kierowniczej (przesunięcia wewnętrzne)
- ☐ Stanowiska wymagane na rok n, które nie zostały przewidziane w APS/PDB w danym roku

¹⁰ Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

¹¹ Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

¹² Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

8.2.4 Inne wydatki administracyjne uwzględnione w kwocie referencyjnej
(XX 01 04/05 – Wydatki na administrację i zarządzanie)

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Pozycja w budżecie (numer i treść)	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i później	RAZEM
1. Pomoc techniczna i administracyjna (w tym powiązane koszty personelu)							0
Agencje wykonawcze ¹³							0
Inna pomoc techniczna i administracyjna							0
Wewnętrzna							0
Zewnętrzna							0
Pomoc techniczna i administracyjna ogółem							0

8.2.5 Koszt finansowy zasobów ludzkich i powiązane koszty niewwzględnione w kwocie referencyjnej

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj zasobów ludzkich	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i później
Urzędnicy i pracownicy czasowi (06 01 01)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054
Pracownicy finansowani w ramach art. XX 01 02 (personel pomocniczy, oddelegowani eksperci krajowi (END), personel kontraktowy, itp.) (należy określić pozycję w budżecie)	0	0	0	0	0	0
Koszt zasobów ludzkich i koszty powiązane (niewwzględnione w kwocie referencyjnej) ogółem	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054

¹³ Należy odnieść się do oceny skutków finansowych regulacji dla danej agencji wykonawczej/danych agencji wykonawczych.

Kalkulacja – *Urzednicy i pracownicy czasowi*

$(108\,000\text{ €} * 0.5 = 54\,000\text{ €})$

Kalkulacja – *pracownicy finansowani w ramach art. XX 01 02*

Nie dotyczy

8.2.6 Inne wydatki administracyjne niewwzględnione w kwocie referencyjnej

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i późnie j	RAZEM
XX 01 02 11 01 – podróże służbowe	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – spotkania i konferencje	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – komitety ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – badania i konsultacje	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – systemy informatyczne	0	0	0	0	0	0	0
2. Inne wydatki na zarządzanie ogółem (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Inne wydatki o charakterze administracyjnym (należy wskazać jakie, odnosząc się do pozycji w budżecie)	0	0	0	0	0	0	0
Ogółem wydatki administracyjne inne niż wydatki na zasoby ludzkie i powiązane koszty (niewwzględnione w kwocie referencyjnej)	0	0	0	0	0	0	0

* bez wpływu na aktualny budżet na podróże służbowe

Kalkulacja – *inne wydatki administracyjne niewwzględnione w kwocie referencyjnej*

Nie dotyczy

¹⁴ Należy określić rodzaj komitetu oraz grupę, do której należy.