



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 28 listopada 2023 r.
(OR. en)

15957/23

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0165(COD)

TRANS 533
MAR 157
OMI 84
CODEC 2262
IA 325
ILO 14

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Rada

Nr poprz. dok.:	15164/23
Nr dok. Kom.:	10126/23 + ADD 1

Dotyczy:	Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu – <i>Podejście ogólne</i>
----------	---

I. WPROWADZENIE

1. 1 czerwca 2023 r. Komisja przesłała wyżej wymieniony wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
2. Wniosek ten dotyczy zmiany dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu¹.

¹ Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57.

3. Dyrektywa 2009/16/WE reguluje na poziomie UE inspekcje w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Kontrola przeprowadzana przez państwo portu (PSC) to system inspekcji zagranicznych statków w portach państw innych niż państwo bandery przeprowadzanych przez oficerów PSC służący weryfikacji, czy kompetencje kapitana, oficerów i załogi na pokładzie, stan statku i jego wyposażenie są zgodne z wymogami konwencji międzynarodowych, a w Unii Europejskiej – z obowiązującym prawem Unii. W związku z tym PSC jest istotna dla zapewnienia bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego.
4. Zmiana dyrektywy ma następujące cele szczegółowe:
- aktualizacja i dostosowanie prawodawstwa UE do międzynarodowych zasad i procedur ustanowionych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), Międzynarodową Organizację Pracy (MOP) lub memorandum paryskie w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu;
 - ochrona statków rybackich, ich załóg i środowiska. Większe statki rybackie o długości powyżej 24 metrów nie są objęte zakresem kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Dobrowolny system kontroli tego rodzaju statków powinien zwiększyć poziom zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa i ochrony środowiska mającymi zastosowanie do tych statków;
 - zapewnienie większego wykorzystania rozwiązań cyfrowych. W szczególności wniosek służy zachęceniu do korzystania z elektronicznych świadectw ustawowych poprzez powiązanie ich stosowania z profilem ryzyka statku wykorzystywanym do wyznaczania i wyboru statków do inspekcji; oraz
 - zapewnienie skutecznego i zharmonizowanego podejścia do wykonywania inspekcji w ramach PSC. Obejmuje to lepsze wyznaczanie statków do inspekcji dzięki restrukturyzacji przestarzałych aspektów profilu ryzyka statku i dodaniu do niego nowych elementów.
5. Komisja przyjęła wniosek w kontekście swojego programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) oraz w ramach natychmiastowych działań następnych w związku z oceną adekwatności dotyczącą transportu morskiego¹ przeprowadzoną w 2018 r.

¹ Dok. 9128/18 + ADD 1.

6. Wniosek opiera się na wynikach oceny skutków¹, która została opracowana na podstawie zewnętrznego badania uzupełniającego. Ocena skutków została przedstawiona i gruntownie przeanalizowana na jednym posiedzeniu grupy roboczej i nie była źródłem poważnych wątpliwości delegacji.

II. ANALIZA W POZOSTAŁYCH INSTYTUCJACH

7. 13 lipca 2023 r. Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) Parlamentu Europejskiego wyznaczyła na sprawozdawczynię Verę Tax (S&D, Niderlandy). Vera Tax przedstawiła projekt sprawozdania 19 września, a głosowanie w komisji TRAN nad tym wnioskiem zaplanowano na 7 grudnia.
8. 20 września 2023 r. Europejski Komitet Społeczno-Ekonomiczny przyjął opinię w sprawie wniosku². 23 czerwca 2023 r. Europejski Komitet Regionów postanowił nie wydawać opinii.

III. STAN PRAC W RADZIE

9. Grupa Robocza ds. Żeglugi omawiała wniosek na kilku posiedzeniach, począwszy od października 2023 r. Wszystkie delegacje wyraziły ogólne poparcie dla celów wniosku Komisji z myślą o poprawie bezpieczeństwa morskiego i ochronie środowiska morskiego.
10. Na posiedzeniu 22 listopada Komitet Stałych Przedstawicieli potwierdził swoje poparcie dla najnowszego kompromisu i zalecił, by Rada wypracowała podejście ogólne na posiedzeniu Rady ds. TTE (Transport) 4 grudnia 2023 r.
11. Do wniosku Komisji wprowadzono szereg zmian. Wiele z tych zmian ma na celu zapewnienie jasności i spójności z międzynarodowymi zasadami i procedurami, w szczególności z memorandum paryskim w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (memorandum paryskie). Należy również odnotować inne zmiany merytoryczne, przedstawione poniżej.

¹ Dok. 10126/23 + ADD 2 + ADD 3.

² Dok. 13381/23.

12. Po pierwsze państwa członkowskie zakwestionowały propozycję Komisji dotyczącą włączenia dwóch nowych kryteriów do metodologii obliczania ratingu ryzyka dla statków (który stanowi narzędzie służące ukierunkowaniu inspekcji przeprowadzanych przez państwo portu na statki o największym prawdopodobieństwie wystąpienia braków). Pierwsze z tych kryteriów dotyczy wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla statku (CII). Państwa członkowskie zwróciły uwagę, że wskaźnik ten zależy nie tylko od stanu technicznego statku, lecz również od parametrów operacyjnych (takich jak prędkość statku), a także od okoliczności zewnętrznych (modele handlu, warunki pogodowe, czas spędzony w porcie itp.), co oznacza, że niekoniecznie jest on wskaźnikiem słabego poziomu działalności lub niezgodności, a zatem nie powinien być uwzględniany przy obliczaniu profilu ryzyka statku.
13. Drugie kryterium dotyczy dostępności elektronicznych świadectw. Państwa członkowskie podkreśliły, że jest to element administracyjny pozostający poza kontrolą statku, ponieważ decyzja o wykorzystaniu elektronicznych świadectw leży w gestii państwa bandery. Z tego powodu elektroniczne świadectwa nie stanowią wskaźnika stanu statku ani jego zgodności z obowiązującymi instrumentami IMO i UE i nie powinny być brane pod uwagę przy obliczaniu profilu ryzyka statku.
14. Po drugie, w art. 3 Komisja zaproponowała wprowadzenie dobrowolnego systemu kontroli dla większych statków rybackich o długości powyżej 24 metrów, które do tej pory były wyłączone z zakresu stosowania dyrektywy. Państwa członkowskie zgodziły się z tym podejściem, ponieważ mogłoby ono zwiększyć poziom przestrzegania przepisów przez te statki. Ponieważ jednak jest to system dobrowolny, państwa członkowskie uważają, że zasady takiego szczególnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich nie powinny być ustanawiane w aktach wykonawczych, lecz w drodze wytycznych przyjętych przez Komisję we współpracy z memorandum paryskim.
15. Po trzecie, wprowadzono kilka zmian, aby umożliwić organom kontroli państwa portu większą elastyczność. W art. 14 ust. 4 Komisja zaproponowała, aby rozszerzone inspekcje były przeprowadzane przez co najmniej dwóch oficerów kontroli państwa portu (PSCO). Wymagana liczba inspektorów zależy jednak od kilku czynników, a w wielu sytuacjach zmobilizowanie więcej niż jednego inspektora byłoby zbędne i uciążliwe. Państwa członkowskie uważają, że organy kontroli przeprowadzanej przez państwo portu powinny zachować elastyczność w organizowaniu swojej pracy w tym zakresie. Podobnie wymóg, aby sprawozdanie z inspekcji było zawsze zatwierdzane przez PSCO nienależącego do zespołu, który przeprowadził inspekcję, uznano za zbyt rygorystyczny; Art. 24 ust. 3 został zmieniony, aby umożliwić większą elastyczność.

16. Po czwarte, aby uniknąć nakładania nieproporcjonalnego obciążenia administracyjnego na nieposiadające dostępu do morza państwa członkowskie, które nie mają portów morskich i są w stanie wykazać, że spośród łącznej liczby pojedynczych statków zawijających w okresie trzech ostatnich lat co roku do ich portów rzecznych statki objęte niniejszą dyrektywą stanowiły poniżej 5 %, mogą zastosować odstępstwo od przepisów niniejszej dyrektywy (art. 2 i motyw 20b). Oznaczałoby to, że dopóki warunki te będą spełnione, te państwa członkowskie nie będą zobowiązane do transpozycji dyrektywy.
17. Ponadto zaproponowany przez Komisję termin transpozycji (rok po wejściu w życie dyrektywy zmieniającej) zostałby przedłużony do 4 lat.
18. Na tym etapie procedury Komisja podtrzymuje zastrzeżenie proceduralne do wszystkich zmian do swojego wniosku.

IV. **PODSUMOWANIE**

19. W związku z powyższym Rada jest proszona o wypracowanie – w oparciu o kompromis przedstawiony w załączniku do niniejszego sprawozdania – *podejścia ogólnego* w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.
-

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniająca dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo
portu**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁵,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁶,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE⁷ ustanowiono przepisy dotyczące systemu inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, w ramach którego kwalifikujące się statki zawijające do portów Unii poddaje się inspekcji w celu sprawdzenia, czy kompetencje załogi na pokładzie oraz stan statku i jego wyposażenia są zgodne z wymogami konwencji międzynarodowych o bezpieczeństwie życia na morzu, ochronie środowiska morskiego i warunkach pracy na statkach wszystkich bander.

⁵ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁶ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁷ Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57.

- (2) Podstawę dyrektywy 2009/16/WE stanowi istniejąca wcześniej dobrowolna umowa Memorandum paryskiego w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (memorandum paryskie) oraz pojęcia wspólnego ciężaru związanego z inspekcjami, opartego na analizie ryzyka wyznaczania statków do inspekcji i zharmonizowanych inspekcji, a także dzielenie się wynikami inspekcji.
- (3) Od czasu wejścia w życie dyrektywy 2009/16/WE nastąpiły zmiany w międzynarodowym otoczeniu regulacyjnym (w szczególności w memorandum paryskim i Międzynarodowej Organizacji Morskiej) oraz miał miejsce postęp technologiczny. Należy wziąć pod uwagę te zmiany, a także doświadczenia zdobyte w trakcie wykonywania dyrektywy 2009/16/WE.
- (4) Od 2011 r. państwa członkowskie ratyfikowały szereg konwencji międzynarodowych, które weszły w życie. Do konwencji tych należy Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (konwencja BWM 2004) oraz Międzynarodowa konwencja o usuwaniu wraków (konwencja z Nairobi). W związku z tym należy włączyć je do wykazu konwencji objętych dyrektywą 2009/16/WE, aby umożliwić ich egzekwowanie w ramach systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.
- (5) W celu umożliwienia działania aktualnego i zharmonizowanego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu konieczne jest zapewnienie szybszego sposobu aktualizacji wykazu konwencji międzynarodowych egzekwowanych w ramach takiej kontroli bez konieczności zmiany całej dyrektywy. W związku z tym po wejściu w życie konwencji międzynarodowej – co oznacza, że osiągnęła ona uzgodniony poziom ratyfikacji – oraz po przyjęciu jej przez członków memorandum paryskiego jako odpowiedniego instrumentu Komisja powinna zaktualizować wykaz konwencji w dyrektywie.
- (6) Ze względu na niewielkie rozmiary większość statków rybackich w UE działa na wodach terytorialnych i nie jest podatna na inspekcje w zagranicznych portach. Oznacza to, że generalnie tylko większe statki rybackie o długości co najmniej 24 metrów, biorąc pod uwagę długość w rozumieniu porozumienia kapsztadzkiego z 2012 r., (będące również statkami rybackimi w największym stopniu podlegającymi konwencjom międzynarodowym) mogą prowadzić połowy na wodach międzynarodowych i zawijać do portów innych niż te w państwie, w którym są zarejestrowane, a zatem podlegać PSC. Ponieważ większość konwencji międzynarodowych mających zastosowanie do większych statków rybackich różni się od tych, które egzekwuje się obecnie w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, a także w celu uniknięcia niepożądanych skutków ubocznych dla obecnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, proponuje się równoległy system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu dla statków rybackich.

- (7) Ze względu na modele połowów nie wszystkie państwa członkowskie są jednak odwiedzane przez te większe statki rybackie. W związku z tym proponuje się dobrowolny system dla tych państw członkowskich, które chcą przeprowadzać te inspekcje, równoległy i odrębny od obecnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, aby dopuścić elastyczność i sposób opracowywania norm w zakresie takiej kontroli. Wspomniany system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich o długości co najmniej 24 metrów może zatem zostać opracowany w sposób organiczny przez państwa członkowskie, członków memorandum paryskiego i przez Komisję bez włączania ich do obecnego porozumienia w sprawie memorandum paryskiego. W tym celu należy opracować oddzielny moduł dla istniejącej bazy danych wyników inspekcji.
- (8) Za pomocą mechanizmu sprawiedliwego udziału zapewnia się podział ciężaru związanego z inspekcjami między państwa członkowskie memorandum paryskiego. Każdemu państwu członkowskiemu przydzielana jest określona liczba inspekcji – jego zobowiązanie inspekcyjne lub „sprawiedliwy udział” – do przeprowadzenia każdego roku. Kwalifikowalność do inspekcji zależy przede wszystkim od profilu ryzyka statku (SRP), który określa odstępy czasu między inspekcjami i ich zakres. Statki o priorytecie II mogą zostać poddane inspekcji, natomiast statki o priorytecie I muszą zostać poddane inspekcji.
- (9) Państwa członkowskie mogą nie przeprowadzić pewnej liczby inspekcji „priorytetowych” i nadal wypełnić swoje zobowiązanie inspekcyjne. W przypadku niektórych państw członkowskich liczba zawinięć statków, które faktycznie mają miejsce w danym roku, może jednak przekraczać przydzielone zobowiązanie inspekcyjne lub być od niego mniejsza. Alternatywna metoda wypełniania obowiązku sprawiedliwego udziału w odniesieniu do tych (nadmiernie lub niedostatecznie obciążonych) państw członkowskich została uznana za nieelastyczną, dlatego konieczne jest dostosowanie odpowiednich przepisów do zmienionych postanowień memorandum paryskiego.
- (10) Państwa członkowskie mogą także odroczyć inspekcje statków w określonych okolicznościach, pod warunkiem że dany statek zostanie poddany inspekcji w następnym porcie zawinięcia lub w ciągu 15 dni, a możliwość tę zmodyfikowano tak, by mogły z niej skorzystać wszystkie państwa członkowskie. Niektóre kategorie statków, które postrzega się jako stwarzające większe ryzyko i które w związku z tym kwalifikują się do rozszerzonej inspekcji, są zobowiązane do powiadomienia o przewidywanym czasie przybycia do portu z 72-godzinnym wyprzedzeniem. Po kilku latach stwierdzono jednak, że obowiązek ten jest zbyt uciążliwy dla armatorów i nie wnosi żadnej wartości dodanej, ponieważ organy krajowe mają już łatwiejszy dostęp do wymaganych informacji w bazie danych THETIS. Na tej podstawie w memorandum paryskim zniesiono obowiązek dotyczący zgłoszenia poprzedzającego wejście i w związku z czym należy odpowiednio dostosować dyrektywę 2009/16/WE.

- (10a) W normalnych okolicznościach inspekcje statków o priorytecie II nie są obowiązkowe, chociaż statki o priorytecie II mogą zostać poddane inspekcji. Jednak w przypadku państw członkowskich, w których liczba zawinięć statków kwalifikujących się do inspekcji nie jest wystarczająca do wypełnienia ich rocznych zobowiązań, takie statki o priorytecie II muszą zostać poddane inspekcji w celu wypełnienia tego rocznego zobowiązania inspekcyjnego. Ponieważ inspekcje te stają się *de facto* dla tych państw obowiązkowe, konieczna może być większa elastyczność w zakresie inspekcji statków o priorytecie II, w szczególności w odniesieniu do tych państw. W związku z tym dla wyżej wymienionych państw dostępne jest odroczenie i uzasadnienie. Państwa członkowskie i Komisja powinny dołożyć wszelkich starań, w ramach memorandum paryskiego, aby zaproponować środki i zmiany niezbędne do wyjaśnienia i realizacji tego celu, bez uszczerbku dla podejmowania środków technicznych w celu dostosowania istniejącej bazy danych wyników inspekcji w odniesieniu do odroczenia.
- (11) W ciągu ostatniej dekady i pomimo wzrostu liczby statków zawijających do portów UE, w tym transportu towarów w ramach żeglugi bliskiego zasięgu między głównymi portami w państwach członkowskich UE a portami położonymi w Europie geograficznej lub w krajach pozaeuropejskich nad Morzem Śródziemnym i Morzem Czarnym, profil bezpieczeństwa statków zawijających [...] do portów UE poprawił się. Inspekcje w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu coraz częściej wykorzystuje się do egzekwowania przepisów w zakresie ochrony środowiska, np. w odniesieniu do emisji siarki lub bezpiecznego i ekologicznego złomowania statków. Profil ryzyka statku opracowany przed 2009 r. obejmował jednak inne priorytety i nie jest w pełni dostosowany do koncentrowania działań w ramach inspekcji na najmniej ekologicznych statkach.
- (12) Na tej podstawie należy zaktualizować profil ryzyka statku, aby odzwierciedlał kwestie środowiskowe poprzez położenie większego nacisku na efektywność środowiskową.
- (12a) W memorandum paryskim w 2019 r. przyjęto nową metodologię ustanawiającą – jako alternatywę dla białej, szarej i czarnej listy państw bandery – listy związane z wysokim, standardowym i niskim poziomem działalności. Szczególną uwagę należy zwrócić na rozporządzenie wykonawcze, o którym mowa w art. 10 dotyczącym profilu ryzyka statku, ustanawiające kategoryzację państw bandery. Metodologia ta powinna zostać wdrożona w niniejszej dyrektywie, aby zapewnić jej uczciwość, w szczególności w odniesieniu do sposobu traktowania państw bandery mających małe floty.

- (12b) Ponieważ oficerowie kontroli państwa portu potrzebują czasu na przygotowanie i przeprowadzenie inspekcji, ważne jest zapewnienie wystarczającej ilości czasu. Jest to szczególnie istotne w przypadku rozszerzonych inspekcji, a także inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro uprawiających żeglugę na linii regularnej, w przypadku których można wziąć pod uwagę eksploatację statku.
- (13) Transformacja cyfrowa stanowi zasadniczy aspekt postępu technologicznego w zakresie gromadzenia i przekazywania danych, mając na celu przyczynienie się do oszczędności kosztów i efektywnego wykorzystania zasobów ludzkich. Rośnie liczba statków posiadających obecnie elektroniczne świadectwa i oczekuje się jej dalszego wzrostu. W związku z tym należy wzmocnić skuteczność kontroli przeprowadzanej przez państwo portu dzięki szerszemu stosowaniu elektronicznych świadectw w celu umożliwienia inspekcji, które będą ukierunkowane na statki i lepiej przygotowane.
- (14) Kontrola przeprowadzana przez państwo portu staje się coraz bardziej złożona w miarę dodawania nowych wymagań dotyczących inspekcji, czy to na podstawie prawa Unii, czy za pośrednictwem Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Istnieje zatem potrzeba, by zapewnić podnoszenie i zmianę kwalifikacji oficerów kontroli państwa portu oraz stale rozwijać ich szkolenia.
- (15) (skreślono)
- (16) W celu umożliwienia aktualnego stosowania przepisów niniejszej dyrektywy gwarantującego wypełnienie przez państwa członkowskie ich zobowiązań wynikających z prawa międzynarodowego zgodnie z niniejszą dyrektywą, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do aktualizowania konwencji objętych zakresem dyrektywy 2009/16/WE oraz zmiany wykazu procedur i wytycznych dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu przyjętych za pośrednictwem memorandum paryskiego. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja przeprowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁸. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

⁸ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- (17) W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrażania przepisów dyrektywy 2009/16/WE dotyczących wykazu konwencji objętych jej zakresem oraz wymagań dotyczących elektronicznych świadectw, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁹.
- (18) (skreślono)
- (19) W związku z pełnym cyklem wizyt monitorujących w państwach członkowskich przeprowadzanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) w celu monitorowania wykonywania dyrektywy 2009/16/WE Komisja powinna dokonać oceny wykonywania tej dyrektywy nie później niż [dziesięć lat po dacie rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. (XX)] i przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z tej oceny. Państwa członkowskie powinny współpracować z Komisją w celu gromadzenia wszystkich informacji niezbędnych do przeprowadzenia takiej oceny.
- (20) Ponieważ cele tej dyrektywy nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie z powodu międzynarodowego charakteru transportu morskiego, natomiast ze względu na efekty sieciowe wspólnego działania państw członkowskich możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (20a) Jeżeli inspekcja nie została przeprowadzona z powodu nadzwyczajnych i nieprzewidzianych okoliczności, takich jak klęski żywiołowe, pandemia lub stany zagrożenia zdrowia publicznego, ataki terrorystyczne, konflikty pracownicze, nie należy jej liczyć jako inspekcji nieprzeprowadzonej. Okoliczności te powinny zostać należycie uzasadnione i zgłoszone Komisji.

⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

(20b) Aby nie nakładać nieproporcjonalnego obciążenia administracyjnego na państwa członkowskie nieposiadające dostępu do morza, należy umożliwić takim państwom odstąpienie od przepisów niniejszej dyrektywy poprzez zastosowanie zasady *de minimis*, co oznacza, że dopóki warunki te są spełnione, nie są one zobowiązane do transpozycji niniejszej dyrektywy.

(21) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2009/16/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 2009/16/WE

W dyrektywie 2009/16/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w pkt 1 dodaje się litery w brzmieniu:
 - „l) Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (konwencja BWB 2004);
 - m) Międzynarodowa konwencja o usuwaniu wraków (konwencja z Nairobi);
 - n) Międzynarodowa konwencja z 2009 r. o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków (konwencja z Hongkongu);”;
 - aa) pkt 1 lit. c) otrzymuje brzmienie:
 - „c) Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, wraz z protokołem z 1978 r. (MARPOL 73/78);”;

ab) pkt 1 lit d) otrzymuje brzmienie:

„d) Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., w brzmieniu zmienionym;”;

b) uchyla się pkt 3;

bb) pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) „inspektor« oznacza pracownika sektora publicznego lub inną osobę odpowiednio upoważnioną przez właściwe organy państwa członkowskiego do prowadzenia inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu i odpowiedzialną przed tymi organami;”;

bc) dodaje się punkt w brzmieniu:

„8a) »inspekcja« oznacza przeprowadzaną przez inspektora ogólną weryfikację stanu statku, jego wyposażenia i załogi w oparciu o mające zastosowanie konwencje. Inspekcja nie jest badaniem do celów wydawania, potwierdzania lub odnawiania świadectw ustawowych, a sprawozdanie z inspekcji przekazane kapitanowi nie jest świadectwem;”;

bd) pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) »inspekcja wstępna« oznacza przeprowadzoną przez inspektora inspekcję na pokładzie statku obejmującą co najmniej kontrole wymagane na podstawie art. 13 ust. 1;”;

be) pkt 12 otrzymuje brzmienie:

„12) „bardziej szczegółowa inspekcja« oznacza inspekcję, obejmującą zakres inspekcji wstępnej, w której statek, jego wyposażenie i załoga jako całość lub też odpowiednio jeden z tych elementów są poddane, w okolicznościach określonych szczegółowo w art. 13 ust. 3, dogłębnemu badaniu obejmującemu konstrukcję statku, wyposażenie, załogę, warunki życia i pracy oraz zastosowanie się do procedur postępowania na pokładzie;”;

bf) pkt 13 otrzymuje brzmienie:

„13) „rozszerzona inspekcja» oznacza inspekcję, obejmującą zakres inspekcji wstępnej, która dotyczy co najmniej pozycji wymienionych w załączniku VII. Rozszerzona inspekcja może obejmować bardziej szczegółową inspekcję w przypadku, gdy istnieją ku temu wyraźne powody zgodnie z art. 13 ust. 3;”;

bg) pkt 19 otrzymuje brzmienie:

„19) »świadcstwo ustawowe« oznacza świadectwo wystawione przez państwo bandery lub w jego imieniu, zgodnie z mającymi zastosowanie konwencjami;”;

2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

-a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„Podczas inspekcji statku podnoszącego banderę państwa niebędącego stroną konwencji z klauzulą o »zaprzestaniu uprzywilejowanego traktowania« państwa członkowskie zapewniają, aby ten statek i jego załoga nie były traktowane bardziej korzystnie niż statki podnoszące banderę państwa, które jest stroną tej konwencji. Taki statek jest poddawany bardziej szczegółowej inspekcji zgodnie z procedurami ustanowionymi w memorandum paryskim.”;

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Statki rybackie o długości całkowitej poniżej 24 metrów, okręty wojenne, okręty pomocnicze, statki drewniane o prostej konstrukcji, statki rządowe używane do celów niekomercyjnych oraz jachty turystyczne niezajmujące się handlem są wyłączone z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy. Do celów niniejszej dyrektywy długość statku rybackiego określa się zgodnie z porozumieniem kapsztadzkim z 2012 r.”;

b) dodaje się akapit w brzmieniu:

„4a. Państwa członkowskie mogą przeprowadzać inspekcje w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu statków rybackich o długości całkowitej wynoszącej co najmniej 24 metry. Komisja, we współpracy z memorandum paryskim, może przyjąć wytyczne określające warunki takiego równoległego i odrębnego szczególnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do tych statków rybackich.”;

3) w art. 5 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. Inspekcje statków przeprowadzone przez państwa członkowskie przekraczające 20 % ich rocznego zobowiązania inspekcyjnego nie są uwzględniane przy obliczaniu rocznego zobowiązania inspekcyjnego państw członkowskich będących stronami memorandum paryskiego.”;

4) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

Sposoby wypełniania zobowiązań inspekcyjnych

Państwo członkowskie, które nie jest w stanie przeprowadzić inspekcji wymaganych zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. a), spełnia jednak wymogi tego artykułu, jeżeli liczba nieprzeprowadzonych inspekcji nie przekracza 10 % całkowitej liczby statków o priorytecie I zawijających do jego portów i kotwiczowisk, niezależnie od ich profilu ryzyka.

Niezależnie od wartości procentowych nieprzeprowadzonych inspekcji, o których mowa w akapicie pierwszym, państwa członkowskie nadają pierwszeństwo inspekcji statków, które – zgodnie z informacjami pochodzącymi z bazy danych wyników inspekcji – rzadko zawijają do portów Unii.

Niezależnie od wartości procentowych nieprzeprowadzonych inspekcji, o których mowa w akapicie pierwszym, w odniesieniu do statków o priorytecie I zawijających do kotwiczowisk, państwa członkowskie nadają pierwszeństwo inspekcjom statków o wysokim profilu ryzyka, które – zgodnie z informacjami pochodzącymi z bazy danych inspekcji – rzadko zawijają do portów Unii.”;

5) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

-a) tytuł oraz ust. 1 otrzymują brzmienie:

„Sposoby umożliwiające zrównoważony udział inspekcji w Unii

1. Państwo członkowskie, w którym łączna liczba zawinięć do portu statków o priorytecie I przekracza jego udział w łącznej liczbie inspekcji, o którym mowa w art. 5 ust. 2 lit. b), uznaje się za spełniające wymóg, jeżeli przeprowadza liczbę inspekcji statków odpowiadającą co najmniej jego udziałowi w łącznej liczbie inspekcji i nie pozostawia bez inspekcji więcej niż 40 % łącznej liczby statków o priorytecie I zawijających do portów i kotwiczowisk tego państwa.”;

(a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Państwo członkowskie, w którym łączna liczba zawinięć do portu statków o priorytecie I i II jest niższa od 150 % jego udziału w łącznej liczbie inspekcji, o którym mowa w art. 5 ust. 2 lit. b), uznaje się jednak za wypełniające swoje roczne zobowiązanie inspekcyjne, jeżeli przeprowadza dwie trzecie inspekcji statków o priorytecie I i II z łącznej liczby statków o priorytecie I i II zawijających do portów i kotwiczowisk tego państwa.”;

6) w art. 8 ust. 1, 2 i 3 otrzymują następujące brzmienie oraz dodaje się nowe ustępy w brzmieniu:

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

- a) jeżeli inspekcja może zostać przeprowadzona podczas jakiegokolwiek kolejnego zawinięcia tego statku do portu, w tym samym państwie członkowskim, o ile w międzyczasie statek ten nie zawija do żadnego innego portu w obrębie Unii lub w regionie podlegającym memorandum paryskiemu – oprócz portów państwa bandery tego statku, a odroczenie nie przekracza 15 dni od faktycznego czasu wypłynięcia; lub
- b) jeżeli inspekcja może zostać przeprowadzona w innym porcie w obrębie Unii lub w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, do którego statek ten zawija w terminie do 15 dni od faktycznego czasu wypłynięcia, o ile państwo, w którym znajduje się ten port, zgodzi się uprzednio na przeprowadzenie inspekcji; lub

- c) jeżeli inspekcja statku, w tym statków pasażerskich typu ro-ro lub szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej, może zostać przeprowadzona w tym samym porcie zawinięcia w ciągu 15 dni od faktycznego czasu wypłynięcia.
2. Inspekcje statków o priorytecie I lub o priorytecie II, nieprzeprowadzone z przyczyn operacyjnych, nie są liczone jako nieprzeprowadzone, pod warunkiem że przyczyna nieprzeprowadzenia inspekcji została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji, jeżeli zachodzą następujące nadzwyczajne okoliczności:
- a) w opinii właściwego organu przeprowadzenie inspekcji stanowiłoby ryzyko dla bezpieczeństwa inspektorów, statku, jego załogi lub portu, lub też środowiska morskiego; lub
 - b) statek zawija do portu wyłącznie w porze nocnej, o której mowa w art. 2 pkt 9. W takim wypadku państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia, aby na statkach zawijających do portu regularnie w porze nocnej były przeprowadzane inspekcje; lub
 - c) czas zawinięcia statku jest zbyt krótki, aby można było przeprowadzić inspekcję w zadowalający sposób.
3. Jeżeli nie przeprowadzono inspekcji statku na kotwiczowisku, nie liczy się ona jako inspekcja nieprzeprowadzona, jeżeli:
- a) statek zostaje poddany inspekcji w innym porcie lub kotwiczowisku w obrębie Wspólnoty lub w regionie podlegającym memorandum paryskiemu zgodnie z załącznikiem I w terminie do 15 dni; lub
 - b) statek zawija do portu wyłącznie w porze nocnej lub jego pobyt w porcie jest zbyt krótki, by dobrze przeprowadzić inspekcję, i przyczyna nieprzeprowadzenia inspekcji została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji; lub
 - c) w opinii właściwego organu przeprowadzenie inspekcji stanowiłoby ryzyko dla bezpieczeństwa inspektorów, statku, jego załogi lub portu, lub też środowiska morskiego i przyczyna nieprzeprowadzenia inspekcji została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji. lub

4. Jeżeli inspekcji nie przeprowadzono w wyniku nadzwyczajnych i nieprzewidzianych okoliczności, nie liczy się ona jako inspekcja nieprzeprowadzona, a przyczyny jej nieprzeprowadzenia są zapisywane w bazie danych wyników inspekcji. Okoliczności te są należycie uzasadniane i zgłaszane Komisji.
5. Inspekcje odroczone zgodnie z ust. 1, 2, 3 lub 4 i zarejestrowane w bazie danych wyników nie są wliczane do oceny przestrzegania przez państwo członkowskie zobowiązania inspekcyjnego, o której mowa w art. 6 i 7.”;

7) (skreślono)

8) uchyla się art. 9;

9) art. 10 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

a) Parametry ogólne

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

b) Parametry historyczne

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

c) Parametry środowiskowe

Parametry środowiskowe oparte są na liczbie braków odnoszących się do konwencji MARPOL, AFS, konwencji BWM 2004, CLC 92, konwencji o olejach bunkrowych oraz konwencji z Nairobi i Hongkongu zgodnie z załącznikiem I część I sekcja 3 i załącznikiem II, oraz na tym, czy braki te stanowią powód do zatrzymania.”;

9a) art. 10 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Komisji przyznaje się uprawnienia wykonawcze do wdrażania metodologii rozpatrywania parametrów ryzyka ogólnego dotyczących w szczególności kryteriów państwa bandery i kryteriów działalności przedsiębiorstwa przyjętych przez memorandum paryskie w 2019 r. ustanawiające listy związane z wysokim, standardowym i niskim poziomem działalności. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 3.”;

9b) art. 13 ust. 1 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) jako satysfakcjonujący ocenił ogólny stan statku, w tym warunki higieniczne, także w maszynowni oraz pomieszczeniach mieszkalnych;”;

9c) w art. 13 uchyla się ust. 2;

10) w art. 14 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

— statki o wysokim profilu ryzyka,

— statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce, starsze niż 12 lat,

— statki o wysokim profilu ryzyka lub statki pasażerskie, tankowce, gazowce, chemikaliowce lub masowce, starsze niż 12 lat, w przypadkach wystąpienia czynników nadrzędnych lub nieprzewidzianych okoliczności,

— statki podlegające inspekcji po wydaniu nakazu odmowy dostępu, zgodnie z art. 16 i art. 21 ust. 4.”;

ab) uchyla się ust. 3;

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Rozszerzoną inspekcję przeprowadza, o ile to możliwe, co najmniej dwóch oficerów kontroli państwa portu. Zakres rozszerzonej inspekcji, w tym obszary ryzyka, jakie mają zostać objęte, określony został w załączniku VII. Komisja przyjmuje, w drodze aktów wykonawczych, szczegółowe środki mające na celu zapewnienie jednolitych warunków stosowania załącznika VII. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 2.”;

11) w art. 14a wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Art. 11 lit. a) i art. 14 nie mają zastosowania do statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej poddanych inspekcji zgodnie z niniejszym artykułem.”;

b) dodaje się nowy ustęp w brzmieniu:

„4a. Armator lub kapitan takiego statku zapewniają, aby w harmonogramie eksploatacyjnym statku był przewidziany wystarczający czas na przeprowadzenie inspekcji przewidzianych w załączniku XVII pkt 1.1 i 2.a.”;

12) w art. 16 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwo członkowskie odmawia dostępu do swoich portów i kotwiczowisk każdemu statkowi, który:

- pływa pod banderą państwa z listy związanej z niskim poziomem działalności przyjętej zgodnie z memorandum paryskim na podstawie informacji zapisanych w bazie danych wyników inspekcji i publikowanej corocznie przez Komisję, oraz został zatrzymany więcej niż dwukrotnie w ciągu ostatnich 36 miesięcy w porcie lub na kotwiczowisku państwa członkowskiego lub państwa sygnatariusza memorandum paryskiego, lub
- pływa pod banderą państwa z listy związanej z wysokim lub standardowym poziomem działalności przyjętej zgodnie z memorandum paryskim na podstawie informacji zapisanych w bazie danych wyników inspekcji i publikowanej corocznie przez Komisję, oraz został zatrzymany więcej niż dwukrotnie w ciągu ostatnich 24 miesięcy w porcie lub na kotwiczowisku państwa członkowskiego lub państwa sygnatariusza memorandum paryskiego.

Akapit pierwszy niniejszego artykułu nie ma zastosowania do sytuacji, o których mowa w art. 21 ust. 6.

Decyzję o odmowie dostępu stosuje się od chwili, gdy statek opuścił port lub kotwiczowisko, w którym lub na którym został zatrzymany po raz trzeci i w którym lub na którym wydano decyzję o odmowie dostępu.”;

aa) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Decyzja o odmowie dostępu zostaje cofnięta dopiero po upływie okresu trzech miesięcy od daty jej wydania, jeżeli spełnione zostały warunki w pkt 3–6 załącznika VIII.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Każde kolejne zatrzymanie w porcie lub kotwiczowisku państwa członkowskiego lub państwa sygnatariusza memorandum paryskiego prowadzi do wydania decyzji o odmowie dostępu na czas nieokreślony do każdego portu lub kotwiczowiska w Unii. Taka trzecia decyzja o odmowie dostępu na czas nieokreślony może zostać cofnięta po upływie okresu 24 miesięcy od jej wydania, wyłącznie jeżeli:

- a) statek podnosi banderę państwa, którego wskaźnik zatrzymań nie znajduje się ani na liście związanej z niskim poziomem działalności, ani na liście związanej ze standardowym poziomem działalności, o których mowa w ust. 1,
- a) certyfikaty ustawowe i świadectwa klasy statku zostały wydane przez organizację lub organizacje uznane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009¹⁰,
- b) statek jest zarządzany przez przedsiębiorstwo o wysokim poziomie działalności zgodnie z załącznikiem I część I sekcja 1, oraz
- c) statek spełnia warunki wymienione w załączniku VIII pkt 3–6.

Jakikolwiek statek niespełniający kryteriów określonych w niniejszym ustępie po upływie 24 miesięcy po wydaniu nakazu otrzymuje stałą odmowę dostępu do jakiegokolwiek portu i kotwiczowiska w Unii.”;

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Jakikolwiek późniejsze zatrzymanie statku pływającego pod banderą państwa wymienionego na liście związanej ze standardowym lub niskim poziomem działalności, opublikowanej w sprawozdaniu rocznym na podstawie memorandum paryskiego, w porcie lub kotwiczowisku w Unii po trzeciej odmowie dostępu powinno prowadzić do stałej odmowy dostępu do jakiegokolwiek portu i kotwiczowiska w Unii.”;

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 11).

d) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„4a. Statkowi pływającemu pod banderą państwa, które znajduje się na liście związanej z wysokim poziomem działalności, i zatrzymanemu w porcie lub na kotwiczowisku Unii podczas jego pierwszej inspekcji w Unii po trzeciej lub każdej kolejnej odmowie dostępu:

a) odmawia się dostępu do jakiegokolwiek unijnego portu lub kotwiczowiska na okres 24 miesięcy, jeżeli certyfikaty ustawowe i świadectwa klasy statku zostały wydane przez organizację lub organizacje uznane na podstawie rozporządzenia (WE) nr 391/2009;

b) odmawia się na stałe dostępu do jakiegokolwiek unijnego portu lub kotwiczowiska, jeżeli certyfikaty ustawowe i świadectwa klasy statku zostały wydane przez organizację lub organizacje uznane na podstawie rozporządzenia (WE) nr 391/2009.

4b. Okresy odmowy dostępu w przypadku wielu zatrzymań są przedłużane o 12 miesięcy, gdy zastosowanie ma środek odmowy dostępu zgodnie z art. 21 ust. 4.”;

12a) w art. 17 akapit pierwszy wprowadza się następujące zmiany:

„Po zakończeniu inspekcji inspektor opracowuje protokół, zgodnie z załącznikiem IX. Kopia protokołu z inspekcji zostaje dostarczona kapitanowi statku.”;

12b) art. 20 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Właściciel lub armator statku, lub też jego przedstawiciel w państwie członkowskim, posiada prawo do odwołania się od jakiejkolwiek decyzji o zatrzymaniu lub od odmowy dostępu podjętej przez właściwy organ. Złożenie odwołania nie powoduje zawieszenia decyzji o zatrzymaniu statku lub o odmowie dostępu.”;

13) w art. 21 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Państwa członkowskie podejmują działania w celu zapewnienia, aby we wszystkich portach lub kotwiczowiskach na terytorium Unii odmawiało się dostępu wypływającym na morze statkom, o których mowa w ust. 1, oraz zatrzymanym statkom, o których mowa w art. 19 ust. 2, wypływającym na morze, które:

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

Decyzja o odmowie dostępu zostaje cofnięta po upływie okresu 12 miesięcy i jeżeli spełnione zostały warunki w załączniku VIII pkt 3–6. Decyzja o odmowie dostępu ma zastosowanie od daty wydania.”;

b) ust. 5 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„W okolicznościach, o których mowa w ust. 4 lit. b), właściwy organ państwa członkowskiego, w którym znajduje się stocznia remontowa, informuje organ państwa członkowskiego, które zatrzymało statek, czy statek przybył czy nie. W przypadku gdy właściwy organ państwa członkowskiego, w którym statek został uznany za wadliwy, dowiaduje się, że statek nie zawinął do stoczni remontowej, niezwłocznie powiadamia o tym właściwe organy wszystkich pozostałych państw członkowskich.

W okolicznościach, o których mowa w ust. 4 lit. b), i jeżeli stocznia remontowa nie znajduje się w państwie członkowskim, gdy właściwy organ państwa członkowskiego, w którym statek został uznany za wadliwy, dowiaduje się, że statek nie zawinął do stoczni remontowej, niezwłocznie powiadamia o tym właściwe organy wszystkich pozostałych państw członkowskich.”;

c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„W drodze wyjątku od przepisów ust. 4 odpowiedni organ portu może zezwolić na dostęp do danego portu lub kotwiczowiska wobec konieczności spowodowanej siłą wyższą lub nadrzędnymi względami bezpieczeństwa, lub też w celu zmniejszenia lub zminimalizowania zagrożenia zanieczyszczeniem, lub w celu usunięcia braków, zgodnie z art. 21 ust. 1, pod warunkiem że właściciel, armator lub kapitan statku podjął odpowiednie środki zapewniające bezpieczeństwo, uznane za zadowalające przez właściwy organ tego państwa członkowskiego.”;

14) art. 22 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. We współpracy z państwami członkowskimi oraz w oparciu o wiedzę ekspercką i doświadczenie zdobyte na szczelbu państw członkowskich w Unii i w ramach memorandum paryskiego Komisja może opracować wytyczne i zalecenia w celu poprawy polityki szkoleniowej w ramach memorandum paryskiego.

We współpracy z państwami członkowskimi i memorandum paryskim Komisja w sposób ciągły określa i zaspokaja nowe potrzeby szkoleniowe jako wkład na rzecz zmiany programów nauczania, sylabusów i treści programu w ramach memorandum paryskiego w zakresie rozwoju zawodowego oraz szkoleń dla inspektorów, zwłaszcza w odniesieniu do nowych technologii i dodatkowych obowiązków wynikających z odpowiednich instrumentów.”;

15) w art. 24 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Państwa członkowskie przyjmują właściwe środki w celu zapewnienia, aby informacje dotyczące faktycznego czasu przybycia i wypłynięcia każdego statku zawijającego do ich portów i kotwiczowisk, wraz z identyfikatorem danego portu, były w ciągu trzech godzin od czasu, odpowiednio, przybycia i wypłynięcia przekazywane do bazy danych inspekcji poprzez unijny system wymiany informacji morskich »SafeSeaNet«, o którym mowa w art. 3 lit. s) dyrektywy 2002/59/WE. Po przekazaniu takich informacji do bazy danych inspekcji poprzez SafeSeaNet państwa członkowskie są zwolnione z przekazywania danych zgodnie z pkt 1.2 i 2 lit. a) i b) załącznika XIV do niniejszej dyrektywy.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje dotyczące inspekcji przeprowadzonych zgodnie z niniejszą dyrektywą były przekazywane do bazy danych wyników inspekcji natychmiast po zakończeniu protokołu z inspekcji lub wycofaniu nakazu zatrzymania.

Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje przekazane do bazy danych wyników inspekcji były potwierdzane w terminie 72 godzin do celów ich publikacji. Protokół inspekcji zostanie zatwierdzony, o ile to możliwe, przed jego przesłaniem do bazy danych przez inspektora kontroli państwa portu lub innego należycie upoważnionego pracownika właściwego organu nienależącego do zespołu, który przeprowadził daną inspekcję.”;

- 16) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 24a

Elektroniczne świadectwa

1. Komisja, w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi, przyjmuje akty wykonawcze określające specyfikacje funkcjonalne i techniczne modułu zharmonizowanego interfejsu sprawozdawczości i narzędzia walidacji na potrzeby elektronicznych świadectw ustawowych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 2.
2. Państwa członkowskie, które pełnią funkcję państw bandery, decydujące się na korzystanie ze zharmonizowanego interfejsu sprawozdawczości i narzędzi walidacji elektronicznych świadectw ustawowych, mogą to czynić, aby ułatwić przejście na świadectwa elektroniczne.
3. (skreślono)
4. (skreślono)”;

17) art. 25 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 25

Wymiana informacji i współpraca

Każde państwo członkowskie zapewnia, aby jego władze lub organy portowe oraz inne odpowiednie władze lub organy dostarczały właściwemu organowi kontroli przeprowadzanej przez państwo portu następujące rodzaje informacji, które znajdują się w ich posiadaniu:

- a) informacje dotyczące statków, które nie wywiązały się z obowiązku zgłoszenia wszelkich informacji wymaganych niniejszą dyrektywą, dyrektywą 2002/59/WE oraz dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883¹¹, a także, w stosownych przypadkach, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych,
- b) informacje dotyczące statków, które wypłynęły na morze, nie spełniwszy warunków art. 7 dyrektywy (UE) 2019/883 w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów,
- c) informacje dotyczące statków, którym ze względów bezpieczeństwa odmówiono wejścia do portu lub z niego wydalono,
- d) informacje dotyczące widocznych anomalii zgodnie z art. 23.”;

¹¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 116).

- 18) art. 30 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 30

Monitorowanie zgodności i działalności państw członkowskich

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

Każde państwo członkowskie może opracowywać, wdrażać i utrzymywać system zarządzania jakością w odniesieniu do operacyjnych aspektów działań związanych z państwem portu prowadzonych przez administrację. Taki system zarządzania jakością jest certyfikowany zgodnie z obowiązującymi międzynarodowymi normami jakości.”;

- 19) art. 30a otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 30a

Akty delegowane

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 30b, aby zmienić art. 2 pkt 1 w celu zmiany wykazu konwencji określonych w art. 2 pkt 1, gdy takie konwencje zostaną przyjęte jako odpowiedni instrument za pośrednictwem memorandum paryskiego, oraz do zmiany załącznika VI w celu dodania lub aktualizacji wykazu procedur, decyzji i wytycznych dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu przyjętych za pośrednictwem memorandum paryskiego, określonych we wspomnianym załączniku.”;

20) (skreślono)

21) art. 33 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 33

Przepisy wykonawcze

Ustanawiając przepisy wykonawcze, o których mowa w art. 10 ust. 3, art. 14 ust. 4, art. 15 ust. 3, art. 18a ust. 7, art. 23 ust. 5 i art. 27 zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 31 ust. 2, Komisja dokłada szczególnych starań w celu zapewnienia, by przepisy te uwzględniały wiedzę fachową i doświadczenia zdobyte dzięki systemowi inspekcji w Unii i oparte na doświadczeniach w ramach memorandum paryskiego.”;

22) art. 35 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 35

Przegląd wprowadzania w życie

Do dnia [*Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę: dziesięć lat od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej*] r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie o wprowadzaniu w życie i o zgodności z niniejszą dyrektywą.”;

23) w załączniku I wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszej dyrektywy;

24) załącznik II zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku II do niniejszej dyrektywy;

25) uchyla się załącznik III;

26) załącznik IV zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku III do niniejszej dyrektywy;

27) załącznik V zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku IV do niniejszej dyrektywy;

- 28) załącznik VIII zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku V do niniejszej dyrektywy;
- 28a) załącznik XII zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku VI do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Transpozycja

1. Do dnia [*Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę: cztery lata od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej*] państwa członkowskie przyjmują i publikują przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Państwa te bezzwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.
2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.
3. Państwa członkowskie nieposiadające portów morskich mogą zastosować odstępstwo od transpozycji niniejszej dyrektywy, jeżeli wykażą, że spośród łącznej liczby pojedynczych statków zawijających w okresie trzech ostatnich lat co roku do ich portów rzecznych statki objęte niniejszą dyrektywą stanowiły poniżej 5 %.

Artykuł 3

Wejście w życie

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

Artykuł 4

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

„I. Profil ryzyka statku

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

1. Parametry ogólne

a) Rodzaj statku

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

b) Wiek statku

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

c) Działalność państwa bandery

- (i) Statki podnoszące banderę państwa z wysokim wskaźnikiem zatrzymań we Wspólnocie i regionie podlegającym memorandum paryskiemu są uważane za stwarzające większe zagrożenie.
- (ii) Statki podnoszące banderę państwa z niskim wskaźnikiem zatrzymań we Wspólnocie i regionie podlegającym memorandum paryskiemu są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.
- (iii) Statki podnoszące banderę państwa, które ratyfikowało wszystkie obowiązkowe instrumenty IMO i MOP wymienione w art. 2 pkt 1, są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.

d) Uznane organizacje

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

- (ii) Statki, którym świadectwa wydały uznane organizacje posiadające wysoki poziom działalności w stosunku do ich wskaźników zatrzymań we Wspólnocie i regionie podlegającym memorandum paryskiemu, są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.
 - (iii) Statki posiadające świadectwa wydane przez uznane organizacje zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 391/2009.
- e) Działalność przedsiębiorstwa
 - (i) Statki należące do przedsiębiorstwa o niskim lub bardzo niskim poziomie działalności, określonym na podstawie wskaźnika wykazanych braków i zatrzymań we Wspólnocie oraz w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, są uważane za stwarzające większe zagrożenie.
 - (ii) Statki należące do przedsiębiorstwa o wysokim poziomie działalności, określonym na podstawie wskaźnika wykazanych braków i zatrzymań we Wspólnocie oraz w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.

2. Parametry historyczne

- (i) Statki, które zostały zatrzymane więcej niż jeden raz, są uważane za stwarzające większe zagrożenie.
- (ii) Statki, które podczas inspekcji przeprowadzanych w okresie, o którym mowa w załączniku II, wykazały mniej braków niż liczba, o której mowa w załączniku II, są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.
- (iii) Statki, które nie zostały zatrzymane w okresie, o którym mowa w załączniku II, są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.

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

- wysokie ryzyko,
- normalne ryzyko,
- niskie ryzyko.

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

3. Parametry środowiskowe

Statki, które podczas inspekcji przeprowadzanych w okresie, o którym mowa w załączniku II, wykazały mniej braków odnoszących się do konwencji MARPOL, AFS, konwencji BWM 2004, CLC 92, konwencji o olejach bunkrowych oraz konwencji z Nairobi i Hongkongu, o których mowa w załączniku II, oraz gdy co najmniej jeden z tych braków stanowi powód do zatrzymania, są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.

II. Inspekcja statków

1. Inspekcje okresowe

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

Państwa członkowskie przeprowadzają okresową inspekcję:

- każdego statku o wysokim profilu ryzyka, który nie został poddany inspekcji w porcie lub kotwiczowisku we Wspólnocie lub w regionie podlegającym memorandum paryskiemu 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 lub kotwiczowisku we Wspólnocie lub w regionie podlegającym memorandum paryskiemu 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 lub kotwiczowisku we Wspólnocie lub w regionie podlegającym memorandum paryskiemu 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 czynniki nadrzędne lub nieoczekiwane okoliczności, są poddawane inspekcji niezależnie od czasu, który upłynął od ostatniej inspekcji okresowej. O konieczności przeprowadzenia dodatkowej inspekcji ze względu na nieoczekiwane okoliczności decyduje jednak inspektor na podstawie swojej wiedzy specjalistycznej.

2A. Czynniki nadrzędne

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

- Statki, które od czasu ostatniej inspekcji we Wspólnocie lub w regionie podlegającym memorandum paryskiemu zostały zawieszone lub wycofane ze swojej klasy ze względów bezpieczeństwa.
- Statki będące przedmiotem sprawozdania lub powiadomienia od innego państwa członkowskiego.
- Statki, których nie można zidentyfikować w bazie danych wyników inspekcji.
- Statki, które:
 - uczestniczyły w kolizji, osiadły na mieliźnie lub zostały wyrzucone na brzeg w drodze do portu,
 - zostały oskarżone o domniemane złamanie przepisów o wyładowywaniu szkodliwych substancji lub wycieków, lub
 - manewrowały w sposób niekonsekwentny lub niebezpieczny bez zachowania środków wyznaczania dróg morskich przyjętych przez IMO lub praktyk i procedur bezpiecznej żeglugi, lub
 - statki uprzednio objęte zakazem (kolejna inspekcja o zniesieniu nakazu odmowy dostępu), lub
 - uczestniczyły w poważnym incydencie, w szczególności związanym z poważnym pożarem na pokładzie, awarią silnika i wypadkami śmiertelnymi.

2.B. Nieoczekiwane okoliczności

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

- Statki posiadające świadectwa wydane przez byłą uznaną organizację, której od czasu ostatniej inspekcji we Wspólnocie lub w regionie podlegającym memorandum paryskiemu wycofano uznanie.
- Statki zgłoszone przez pilotów lub władze lub organy portowe jako prezentujące widoczne anomalie, które mogą zagrozić bezpiecznej żegludze lub które mogłyby stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego zgodnie z art. 23 niniejszej dyrektywy i które mogą zawierać informacje z systemu kontroli ruchu statków na temat żeglugi statków.
- Statki, które nie wywiązały się z odpowiedniego obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w dyrektywie (UE) 2019/883/WE.
- Statki, które były przedmiotem sprawozdania lub skargi, w tym skargi złożonej na lądzie, zgłoszonych przez kapitana, członka załogi lub jakąkolwiek osobę bądź organizację mającą uzasadniony interes w bezpiecznej eksploatacji statku, warunkach życia i pracy lub zapobieganiu zanieczyszczeniom, chyba że zainteresowane państwo członkowskie uzna sprawozdanie bądź skargę za wyraźnie bezpodstawną.
- Statki, w których stwierdzono brak związany z ISM (3 miesiące po wykryciu braku).
- Statki, które zostały zatrzymane więcej niż 3 miesiące temu.
- Statki, które zostały zgłoszone jako mające problemy z ładunkiem, w szczególności ładunkiem niebezpiecznym lub szkodliwym.
- Statki, które były eksploatowane w sposób stanowiący zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska naturalnego.
- Statki, w odniesieniu do których otrzymano z wiarygodnego źródła informacje, że ich parametry ryzyka różnią się od tych zarejestrowanych, a przez to ich poziom ryzyka jest wyższy.
- Statki, dla których uzgodniono plan działań zmierzających do usunięcia braków, o których mowa w art. 19 ust. 2a, ale w odniesieniu do których realizacja tego planu nie została sprawdzona przez inspektora.

3. Schemat wyboru

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

a) rozszerzoną inspekcję przeprowadza się na:

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

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

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

c) w przypadku zajścia czynnika nadrzędnego.

- bardziej szczegółową lub rozszerzoną inspekcję, zgodnie z fachową opinią inspektora, przeprowadza się na wszystkich statkach o wysokim profilu ryzyka i na wszystkich statkach pasażerskich, tankowcach, gazowcach, zbiornikowcach NLS lub chemikaliowcach lub masowcach starszych niż 12 lat,
- bardziej szczegółową inspekcję przeprowadza się na wszystkich statkach starszych niż 12 lat, innych niż statki pasażerskie, tankowce, gazowce, zbiornikowce NLS lub chemikaliowce lub masowce.
- Na każdym statku podczas pierwszej inspekcji po zniesieniu nakazu odmowy dostępu przeprowadza się rozszerzoną inspekcję.

3B. W przypadku podjęcia przez właściwy organ decyzji o inspekcji statku o priorytecie II mają zastosowanie następujące przepisy:

a) rozszerzoną inspekcję przeprowadza się na:

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

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

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

c) w przypadku zajścia nieprzewidzianych okoliczności:

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

ELEMENTY PROFILU RYZYKA STATKU
(o których mowa w art. 10 ust. 2)

				Profil			
				Statki o wysokim poziomie ryzyka		Statki o normalnym poziomie ryzyka	Statki o niskim poziomie ryzyka
Parametry ogólne				Kryteria	Punkty ważne	Kryteria	Kryteria
1	Rodzaj statku			Chemikaliowiec Gazowiec Tankowiec Masowiec Statek pasażerski NLS	1	Statek o poziomie ryzyka, które nie jest wysokie ani niskie	Wszystkie rodzaje
2	Wiek statku			Wszystkie rodzaje starsze niż 12 lat	1		W każdym wieku
3a	Bandera	Niski poziom działalności			2		Wysoki poziom działalności
3b		Ratyfikacja wszystkich instrumentów IMO/MOP wymienionych w art. 2		–	–		Tak
3c		(skreślono)		(skreślono)			
4a	Uznana organizacja	Działalność	H	–	–		Wysoki poziom
			M	–	–		–
			L	Niski poziom	1		–
			VL	Bardzo niski poziom			–
4b		Uznana przez UE		–	–		Tak
5	Przedsiębiorstwo	Działalność	H	–	–		Wysoki poziom
			M	–	–		–
			L	Niski poziom	2	–	
			VL	Bardzo niski poziom		–	
Parametry historyczne							
6	Liczba braków zapisanych podczas każdej inspekcji podczas ostatnich 36 miesięcy	Braki	Powyżej 6 podczas jednej z inspekcji	–		Co najwyżej 5 podczas każdej indywidualnej inspekcji (i co najmniej jedna inspekcja	

Statki o poziomie ryzyka, które nie jest wysokie ani niskie

					przeprowadz ona podczas ostatnich 36 miesięcy)
7	Liczba zatrzymań podczas ostatnich 36 miesięcy	Zatrzymania	Co najmniej 2 zatrzymania	1	Nie był zatrzymany
Parametry środowiskowe					
8	(skreślono)	(skreślono)	(skreślono)	(skreślono)	
9	Liczba braków odnoszących się do konwencji MARPOL, AFS, konwencji BWM 2004, CLC 92, konwencji o olejach bunkrowych, konwencji z Nairobi i Hongkongu zapisanych podczas każdej inspekcji podczas ostatnich 36 miesięcy	Braki	Powyżej 3 podczas jednej z inspekcji, z czego jeden z nich stanowi powód do zatrzymania	1	

Statki o wysokim poziomie ryzyka to statki, które spełniają kryteria pozwalające na osiągnięcie co najmniej 5 punktów ważonych. Statki o niskim poziomie ryzyka spełniają wszystkie kryteria związane z parametrami niskiego ryzyka.

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

„Załącznik IV**LISTA CERTYFIKATÓW I DOKUMENTÓW****(o których mowa w art. 13 ust. 1)**

Część A Lista certyfikatów i dokumentów, które jako minimum należy poddać kontroli w zakresie, w jakim znajdują zastosowanie, podczas inspekcji, o której mowa w pkt 2.2.3 (w stosownych przypadkach):

1. Międzynarodowy certyfikat pomiarowy.
2. Protokoły poprzednich inspekcji w ramach kontroli przeprowadzonej przez państwo portu.
3. Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego (prawidło I/12 konwencji SOLAS 1974).
4. Certyfikat bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego (prawidło I/12 konwencji SOLAS 1974).
5. Certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego (prawidło I/12 konwencji SOLAS 1974).
6. Certyfikat bezpieczeństwa urządzeń radiowych statku towarowego (prawidło I/12 konwencji SOLAS 1974).
7. Certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego (prawidło I/12 konwencji SOLAS 1974).
8. Certyfikat zwolnienia (prawidło I/12 konwencji SOLAS 1974).
9. Dokument minimalnej bezpiecznej obsady (prawidło V/14.2 konwencji SOLAS 1974).
10. Międzynarodowy certyfikat wolnej burty (1966) (art. 16 pkt 1 LLC 66/88).
11. Międzynarodowy certyfikat zwolnienia od wymagań wolnej burty (art. 16 pkt 2 LLC 66/88).
12. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniom olejami (prawidło 7.1 załącznika I do konwencji MARPOL).
13. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe (prawidło 9.1 załącznika II do konwencji MARPOL).
14. Międzynarodowe świadectwo zapobiegania zanieczyszczeniom ściekami (ISPPC) (prawidło 5.1 załącznika IV do konwencji MARPOL, MEPC.1/okólnik.408).
15. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez silnik (IAPPC) (prawidło 6.1 załącznika VI do konwencji MARPOL).
16. Międzynarodowe świadectwo efektywności energetycznej (prawidło 6 załącznika VI do konwencji MARPOL).
17. Międzynarodowy certyfikat postępowania z wodami balastowymi (IBWMC) (art. 9 ust. 1 lit. a) i prawidło E-2 konwencji BWM 2004).
18. Międzynarodowy certyfikat użycia systemu antyporostowego (certyfikat IAFS) (prawidło 2 załącznika 4 do konwencji AFS 2001).
19. Deklaracja systemu przeciwporostowego (prawidło 5 załącznika 4 do konwencji AFS 2001).
20. Międzynarodowy certyfikat ochrony statku (ISSC) lub tymczasowy Międzynarodowy certyfikat ochrony statku (część A pkt 19 Kodeksu ISPS i dodatki do tej części).
21. Świadectwa dla kapitanów, oficerów lub marynarzy wydane zgodnie z konwencją STCW (art. VI, prawidło I/2 konwencji STCW i sekcja A-I/2 kodeksu STCW).
22. Kopia dokumentu zgodności lub kopia tymczasowego dokumentu zgodności wydanego zgodnie z Międzynarodowym kodeksem zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (DoC) kodeksu ISM (prawidło IX/4.2 konwencji SOLAS, pkt 13 i 14 kodeksu ISM).

23. Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem lub tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem wydany zgodnie z Międzynarodowym kodeksem zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (SMC) (prawidło IX/4.3 konwencji SOLAS 1974, pkt 13 i 14 kodeksu ISM).
24. Międzynarodowy certyfikat zgodności dla przewożenia skroplonych gazów luzem lub Certyfikat zgodności dla przewożenia skroplonych gazów luzem, w zależności od przypadku (prawidło 1.5.4 kodeksu IGC lub prawidło 1.6 kodeksu GC).
25. Międzynarodowy certyfikat zgodności dla przewożenia niebezpiecznych substancji chemicznych luzem lub Certyfikat zgodności dla przewożenia niebezpiecznych substancji chemicznych luzem, w zależności od przypadku (prawidło 1.45.4 kodeksu IBC i prawidło 1.6.3 kodeksu BCH).
26. Certyfikat zgodności z kodeksem INF (kodeksem bezpiecznego przewozu statkami napromieniowanego paliwa jądrowego, plutonu i wysokopromieniotwórczych odpadów w opakowaniach) (prawidło VII/16 konwencji SOLAS i prawidło 1.3 kodeksu INF).
27. Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego od odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczaniem olejami (art. VII ust. 2 CLC 69/92).
28. Zaświadczenie ubezpieczeniowe lub inne zabezpieczenie finansowe dotyczące odpowiedzialności cywilnej w zakresie szkód spowodowanych zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (art. 7 ust. 2 konwencji BUNKERS 2001).
29. Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego od odpowiedzialności za usuwanie wraków (art. 12 konwencji o usuwaniu wraków).
30. Certyfikat bezpieczeństwa jednostki szybkiej lub pozwolenie na eksploatację jednostki szybkiej (prawidło X/3.2 konwencji SOLAS 1974 i prawidła 1.8.1 i 1.9 kodeksu HSC 94/00).
31. Dokument zgodności ze specjalnymi wymaganiami dla statków przewożących towary niebezpieczne (prawidło II-2/19.4 konwencji SOLAS 1974).
32. Dokument uprawniający do przewozu ziarna luzem i poradnik załadunku ziarna (prawidło VI/9 konwencji SOLAS 1974, sekcja 3 Międzynarodowego kodeksu bezpiecznego przewozu ziarna luzem).
33. Zaświadczenie o zgodności ze schematem oceny stanu technicznego (CAS), Sprawozdanie Końcowe i Protokół Przeglądu CAS (prawidło 20 i 21 załącznika I do konwencji MARPOL, rezolucja MEPC.94(46), zmieniona rezolucjami MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), rezolucją MEPC.155(55) i MEPC.236(65);
34. Zapis historii statku (prawidło XI-1/5 konwencji SOLAS 1974).
35. Książka zapisów olejowych, sekcja I i II (prawidło 17 i 36 załącznika I do konwencji MARPOL).
36. Książka zapisów ładunkowych (prawidło 15 załącznika II do konwencji MARPOL).
37. Książka zapisów śmieciowych, sekcja I i II (prawidło 10.3 załącznika V do konwencji MARPOL); (prawidło 10 załącznika V do konwencji MARPOL).
38. Plan postępowania ze śmieciami (prawidło 10 załącznika V do konwencji MARPOL, rezolucja MEPC.220(63)).
39. Dziennik okrętowy i zapisy dotyczące poziomu i stanu włączenia/wyłączenia okrętowych silników wysokoprężnych (prawidło 13.5.3 załącznika VI do konwencji MARPOL).
40. Dziennik okrętowy dotyczący przejścia na inny rodzaj paliwa olejowego (prawidło 14.6 załącznika VI do konwencji MARPOL).
41. Książka zapisów o substancjach zubożających warstwę ozonową (prawidło 12.6 załącznika VI do konwencji MARPOL).
42. Książka zapisów balastowych (BWRB) (art. 9 ust. 1 lit. b) i prawidło B-2 konwencji BWM 2004).
43. Stałe gazowe instalacje gaśnicze – certyfikat zwolnienia dotyczący ładowni i wykaz ładunków (prawidło II-2/10.7.1.4 konwencji SOLAS 1974).

44. Manifest towarów niebezpiecznych lub plan rozmieszczenia i mocowania (prawidło VII/4 i VII/7-2 konwencji SOLAS 1974, prawidło 54 załącznika III do konwencji MARPOL).
45. Dla zbiornikowców do przewozu ropy naftowej – zapis systemu monitorowania i kontroli postępowania z olejami podczas ostatniego rejsu w stanie balastowym (prawidło 31.2 załącznika I do konwencji MARPOL).
46. Plan współpracy w poszukiwaniach i ratownictwie dla statków pasażerskich prowadzących żeglugę liniową (prawidło V/7.3 konwencji SOLAS 1974).
47. Wykaz ograniczeń eksploatacyjnych dla statków pasażerskich (prawidło V/30.2 konwencji SOLAS 1974).
48. Mapy morskie i publikacje nautyczne (prawidło V/19.2.1.4 i V/27 konwencji SOLAS 1974).
49. Ewidencja czasu wypoczynku i tablica informacyjna z ustaleniami dotyczącymi pracy na statku (sekcja A-VIII/1.5 i 1.7 kodeksu STCW, art. 5 ust. 7, art. 8 ust. 1 konwencji MOP nr 180 oraz norma A.2.3.10 i A.2.3.12 konwencji MLC 2006).
50. Dowody dotyczące maszynowni bezwachtowych (prawidło II-I/46.3 konwencji SOLAS 1974).
51. Świadcstwa wymagane zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich.
52. Świadcstwo wymagane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków.
53. Świadcstwo inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych lub zaświadczenie o zgodności mające zastosowanie zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013. oraz
54. Dokument zgodności wydany na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE.

„ZAŁĄCZNIK VI

PROCEDURY KONTROLI STATKÓW

(o których mowa w art. 15 ust. 1)

Załącznik 1 do memorandum paryskiego »Procedury kontroli przeprowadzanej przez państwo portu« i wszystkie obowiązujące instrukcje techniczne i okólniki wydane przez memorandum paryskie w ich zaktualizowanej wersji:

Instrukcje techniczne PSCC

- PSCC41-2008-07 Kodeks wzorców postępowania
- PSCC53-2020-08 Definicje i skróty

Ogólne memorandum paryskie

- PSCC54-2021-03 Rodzaj inspekcji
- PSCC56/2023/06 Zatrzymanie i podjęte działanie
- PSCC56/2023/04 Wzory formularzy
- PSCC52-2019-05 Kontrola operacyjna
- PSS43-2010-11 Zwolnienia państwa bandery
- PSCC51/2018/13 Zatrzymanie operacji
- PSCC49-2016-11 Symulacja awarii zasilania
- PSCC53-2020-06 Odmowa dostępu (zakaz)
- PSCC50-2017-12 Konstrukcja masowców/zbiornikowców
- PSCC43-2010-06 Suche dokowanie
- PSCC53-2020-11 Zezwolenie na jednorazowy rejs do stoczni remontowej ze względu na braki polegające na »uszkodzeniu statku powstałym w rezultacie wypadku«

Konwencja SOLAS

- PSCC56/2023/05 Kodeks ISM
- PSCC54-2021-02 Kodeks ISPS
- PSCC51-2018-12 ECDIS
- PSCC43-2010-32 VDR (rejestratory danych z podróży)
- PSCC43-2010-09 Karty charakterystyki materiału
- PSCC43-2010-21 GMDSS
- PSCC44-2011-16 Haki zwalniające łódź ratunkową pod obciążeniem
- PSCC45-2012-10 Stateczność awaryjna zbiornikowców
- PSCC55-2022-05 LRIT
- PSCC43-2010-28 Pomiary grubości ESP/CAS
- PSCC43-2010-29 Pomiary grubości
- PSCC51-2018-11 Kodeks polarny
- PSCC55-2022-02 Kodeks IGF

Konwencja MARPOL

- PSCC46-2013-18 Załącznik I do konwencji MARPOL – OWS
- PSCC43-2010-39 Załącznik II do konwencji MARPOL – Stripping
- PSCC47-2014-08 Załącznik III do konwencji MARPOL – IMDG
- PSCC55-2022-07 Załącznik IV do konwencji MARPOL – Ścieki
- PSCC52-2019-07 Załącznik V do konwencji MARPOL – Odpady
- PSCC56/2023/07 Załącznik VI do konwencji MARPOL – Zanieczyszczenie powietrza
- PSCC43-2010-38 Mycie ropą naftową
- PSCC44-2011-20 Dochodzenie MARPOL

Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych

- PSCC54-2021-06 Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych

Konwencja AFS

- PSCC47-2014-13 Systemy przeciwporostowe

Konwencja o olejach bunkrowych

- PSCC56/2023/02 Konwencje dotyczące zobowiązań finansowych

Wystawianie certyfikatów marynarzom i obsadzie

- PSCC56/2023/08 Wystawianie certyfikatów marynarzom i obsadzie (konwencja STCW, MLC i SOLAS)

Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami

- PSCC51-2018-09 Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami

Konwencje MOP

- PSCC52-2019-10 Konwencja o pracy na morzu z 2006 r. (konwencja MLC)
- PSCC53-2020-14 Godziny pracy lub odpoczynku i sprawność fizyczna pozwalająca na pełnienie służby”

„ZAŁĄCZNIK VIII**PRZEPISY DOTYCZĄCE ODMOWY DOSTĘPU DO PORTÓW I KOTWICOWISK
W OBRĘBIE WSPÓLNOTY**

(o których mowa w art. 16 i art. 21 ust. 4)

- 2) Jeżeli warunki opisane w art. 16 ust. 1 są spełnione, właściwy organ portu, w którym statek zostaje zatrzymany po raz trzeci, informuje na piśmie kapitana statku, że zostanie wydany nakaz odmowy dostępu, który stanie się skuteczny natychmiast od momentu opuszczenia portu przez statek. Nakaz odmowy dostępu staje się skuteczny natychmiast od momentu opuszczenia portu przez statek po usunięciu wszystkich braków, które doprowadziły do zatrzymania statku.
- 3) Właściwy organ przekazuje również kopię decyzji o odmowie dostępu administracji państwa bandery, zainteresowanej uznanej organizacji, innym państwom członkowskim oraz innym sygnatariuszom memorandum paryskiego, Komisji oraz Sekretariatowi memorandum paryskiego. Właściwy organ aktualizuje również bezzwłocznie bazę danych wyników inspekcji, wprowadzając informacje dotyczące odmowy dostępu.
- 4) W celu cofnięcia decyzji o odmowie dostępu właściciel lub armator musi zwrócić się z formalnym wnioskiem do właściwego organu państwa członkowskiego, które wydało decyzję o odmowie dostępu. Do wniosku musi zostać załączony dokument wydany przez administrację państwa bandery, po przeprowadzeniu wizytacji na pokładzie statku przez kontrolera odpowiednio upoważnionego przez administrację państwa bandery, potwierdzający, że statek całkowicie spełnia stosowane postanowienia konwencji. Administracja państwa bandery dostarcza właściwemu organowi dowód na to, że wizytacja na pokładzie statku została przeprowadzona. Dokument może mieć formę oficjalnego oświadczenia, które musi zostać wydane przez administrację bandery, a nie przez uznaną organizację.
- 5) Po przeprowadzeniu wizytacji na pokładzie statku kontrolera towarzystwa klasyfikacyjnego do wniosku o zniesienie nakazu odmowy dostępu musi również zostać załączony, w odpowiednich przypadkach, dokument wydany przez towarzystwo klasyfikacyjne, które sklasyfikowało statek, potwierdzający zgodność statku z normami danej klasy zastrzeżonymi przez to towarzystwo. Towarzystwo klasyfikacyjne dostarcza właściwemu organowi dowód na to, że wizytacja na pokładzie statku została przeprowadzona.
- 6) Decyzja o odmowie dostępu może zostać cofnięta wyłącznie po upływie okresu, o którym mowa w art. 16 niniejszej dyrektywy, a przedsiębiorstwo musi zwrócić się z formalnym wnioskiem do organu państwa portu będącego państwem członkowskim, które nałożyło zakaz, oraz dostarczyć dokumenty wymagane w ust. 3 i 4.

- 7) Taki wniosek wraz z wymaganymi dokumentami należy przedłożyć państwu nakładającemu zakaz co najmniej miesiąc przed końcem okresu obowiązywania zakazu. Jeśli termin ten nie zostanie dotrzymany, może nastąpić opóźnienie trwające do jednego miesiąca po otrzymaniu wniosku przez państwo nakładające zakaz.
- 8) W systemie informacyjnym do statku zostanie dodany czynnik nadrzędny i statek zostanie wskazany jako podlegający inspekcji typu »Inspekcja rozszerzona« przy jego następnym zawinięciu do portu/kotwiczowiska w regionie.
- 9) Właściwy organ powiadamia również na piśmie o swojej decyzji administrację państwa bandery, zainteresowane towarzystwo klasyfikacyjne, inne państwa członkowskie, innych sygnatariuszy memorandum paryskiego, Komisję oraz Sekretariat memorandum paryskiego. Właściwy organ aktualizuje również bezzwłocznie bazę danych wyników inspekcji, wprowadzając informacje dotyczące zniesienia nakazu odmowy dostępu.
- 10) Informacje dotyczące statków, którym odmówiono dostępu do portów w obrębie Wspólnoty, muszą zostać udostępnione w bazie danych wyników inspekcji oraz opublikowane zgodnie z przepisami art. 26 i załącznika XIII.”.

„ZAŁĄCZNIK XII

FUNKCJE BAZY DANYCH WYNIKÓW INSPEKCJI

(o której mowa w art. 24 ust. 1)

- 1) Baza danych wyników inspekcji umożliwia co najmniej:
 - dodawanie danych dotyczących inspekcji pochodzących z państw członkowskich i wszystkich sygnatariuszy memorandum paryskiego,
 - zapewnianie danych dotyczących profilu ryzyka statków oraz statków kwalifikujących się do inspekcji,
 - wyznaczanie zobowiązań inspekcyjnych każdego państwa członkowskiego,
 - ustalenie listy państw bandery o wysokim poziomie działalności oraz o standardowym i niskim poziomie działalności, o których mowa w art. 16 ust. 1,
 - zapewnianie danych dotyczących działalności przedsiębiorstw,
 - określanie elementów obszarów ryzyka, które należy sprawdzać podczas każdej inspekcji.
- 2) Baza danych wyników inspekcji może być dostosowywana zgodnie z postępem technicznym oraz w celu połączenia z innymi wspólnotowymi bazami danych dotyczących bezpieczeństwa morskiego, w tym SafeSeaNet, która zapewnia dane dotyczące rzeczywistych zawinięć statków do portów państw członkowskich, oraz – w odpowiednich przypadkach – ze stosownymi krajowymi systemami informacyjnymi.
- 3) Należy utworzyć hiperłącze z bazą danych wyników inspekcji do systemu informacyjnego Equasis. Państwa członkowskie zachęcają inspektorów do korzystania z publicznych i prywatnych baz danych dotyczących inspekcji statków, dostępnych za pośrednictwem systemu informacyjnego Equasis.”.