

26.3.2024

A9-0419/41

Poprawka 41
Karima Delli
w imieniu Komisji Transportu i Turystyki

Sprawozdanie **A9-0419/2023**
Vera Tax
Zmiana dyrektywy 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu
(COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

Wniosek dotyczący dyrektywy
—

POPRAWKI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO*

do wniosku Komisji

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2024/...

z dnia ...

**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,

* Poprawki: tekst nowy lub zmieniony został zaznaczony kursywą i wytłuszczonym
drukiem; symbol ■ sygnalizuje skreślenia.

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,
po konsultacji z Komitetem Regionów **■** ,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą²,

¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... [(Dz.U. ...)/(dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym)] i decyzja Rady z dnia

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE³ ustanowiono przepisy dotyczące systemu inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, w ramach którego kwalifikujące się do inspekcji statki zawijające **do** portów Unii poddaje się takiej 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 **oraz warunkach życia i pracy na statkach wszystkich bander**.
- (2) Podstawę dyrektywy 2009/16/WE stanowi istniejące wcześniej dobrowolne **porozumienie zwane** Memorandum paryskim w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu podpisane w dniu 26 stycznia 1982 r. (memorandum paryskie) oraz pojęcia wspólnego ciężaru związanego z inspekcjami, opartego na analizie ryzyka wyznaczania statków do inspekcji, zharmonizowanych inspekcji oraz dzielenia 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 (IMO), oraz miał miejsce postęp technologiczny. Należy wziąć pod uwagę te zmiany, a także doświadczenia zdobyte w trakcie wykonywania dyrektywy 2009/16/WE.

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57).

- (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 przyjęta w dniu 13 lutego 2004 r. (konwencja BWM) oraz Międzynarodowa konwencja o usuwaniu wraków przyjęta w dniu 18 maja 2007 r. (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 2009/16/WE. 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 wymienionych w dyrektywie 2009/16/WE.
- (6) Międzynarodowa konwencja z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków przyjęta w dniu 15 maja 2009 r. wejdzie w życie z dniem 26 czerwca 2025 r. Dyrektywa 2009/16/WE powinna umożliwić jej egzekwowanie.

- (7) *Międzynarodowe umowy i konwencje dotyczące rybołówstwa, takie jak Porozumienie kapsztadzkie z 2012 r. w sprawie wdrożenia postanowień protokołu z 1993 r. odnoszącego się do Międzynarodowej konwencji z Torremolinos o bezpieczeństwie statków rybackich z 1977 r. (porozumienie kapsztadzkie), konwencja nr 188 Międzynarodowej Organizacji Pracy z 2007 r. dotycząca pracy w sektorze rybołówstwa oraz Międzynarodowa konwencja z 1995 r. o wymaganiach w zakresie wykszolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich (konwencja STCW-F) mogą poprawić bezpieczeństwo statków rybackich oraz warunki pracy i życia rybaków na pokładzie oraz stworzyć bardziej wyrównane międzynarodowe warunki działania w tym sektorze.*
- (8) Ze względu na niewielkie rozmiary większość statków rybackich w Unii działa na wodach terytorialnych i nie jest poddawana inspekcjom 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*, będące również statkami rybackimi ■ w największym stopniu podlegającymi konwencjom międzynarodowym, są w stanie prowadzić połowy na wodach międzynarodowych i zawijać do portów *innych* niż te w państwie, w którym są zarejestrowane, a zatem podlegać *kontroli przeprowadzanej przez państwo portu*. Ponieważ większość konwencji międzynarodowych mających zastosowanie do większych statków rybackich różni się przepisami 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. ■

- (9) 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 memorandum paryskiego w celu zacieśnienia współpracy w zakresie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w portach Unii przyjmujących takie statki oraz zwiększenia bezpieczeństwa w sektorze rybołówstwa, w tym zdrowia i bezpieczeństwa rybaków na pokładzie. W tym celu należy opracować oddzielny moduł dla istniejącej bazy danych wyników inspekcji. Ten dobrowolny system mógłby pomóc państwom członkowskim w kontekście procedury ratyfikacji porozumienia kapsztadzkiego, tj. pomóc przygotować się do jego wejścia w życie, zgodnie z decyzją Rady 2014/195/UE⁴, w celu ustanowienia najwyższych wykonalnych norm bezpieczeństwa większych statków rybackich.***

⁴ Decyzja Rady z dnia 17 lutego 2014 r. upoważniająca państwa członkowskie do podpisania i ratyfikowania Porozumienia kapsztadzkiego z 2012 r. w sprawie wdrożenia postanowień protokołu z Torremolinos z 1993 r. odnoszącego się do Międzynarodowej konwencji z Torremolinos o bezpieczeństwie statków rybackich z 1977 r. (Dz.U. L 106 z 9.4.2014, s. 4).

- (10) Za pomocą mechanizmu sprawiedliwego udziału zapewnia się podział ciężaru związanego z inspekcjami między członków memorandum paryskiego. Każdemu państwu członkowskiemu przydzielana jest określona liczba inspekcji, co stanowi jego zobowiązanie inspekcyjne lub „sprawiedliwy udział”, do przeprowadzenia każdego roku. Kwalifikowalność do inspekcji określa się przede wszystkim względem czasu ■ od ostatniej inspekcji **oraz w odniesieniu do profilu ryzyka statku, 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.
- (11) 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.

(12) 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.

(13) *W normalnych okolicznościach inspekcje statków o priorytecie II nie są obowiązkowe, chociaż statki o tym priorytecie mogą zostać poddane inspekcji. Jednak w przypadku państw członkowskich, w których liczba zawinięć statków kwalifikujących się do inspekcji nie jest wystarczająca do wypełnienia ich rocznego zobowiązania, 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 wyżej wspomnianym państwom umożliwia się odroczenie i uzasadnienie.*

- (14) W ciągu ostatniej dekady i pomimo wzrostu liczby statków zawijających do portów unijnych, w tym transportu towarów w ramach żeglugi bliskiego zasięgu między głównymi portami w państwach członkowskich a portami położonymi w Europie geograficznej lub w krajach pozaeuropejskich nad Morzem Śródziemnym i Morzem Czarnym, profil bezpieczeństwa statków zawijających do portów unijnych 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. *W związku z tym Unia, zgodnie ze swoimi zobowiązaniami związanymi z ochroną środowiska morskiego*, powinna nadal *odgrywać* wiodącą rolę w tym sektorze regulowanym zarówno na szczeblu europejskim, jak i międzynarodowym. 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.
- (15) W związku z powyższym należy zaktualizować profil ryzyka statku, aby odzwierciedlał kwestie środowiskowe, poprzez położenie większego nacisku na efektywność środowiskową.
- (16) *Po* zakończeniu przez IMO przeglądu wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla (CII) Komisja powinna *ocenić jego przydatność jako parametru* środowiskowego stosowanego do określenia profilu ryzyka statku na podstawie dyrektywy 2009/16/WE i w *stosownych przypadkach rozważyć wniosek ustawodawczy*.

- (17) *W 2019 r. w memorandum paryskim przyjęto nową metodologię ustanawiającą – jako alternatywę dla białej, szarej i czarnej listy państw bandery – listy wskazujące państwa bandery o wysokim, średnim i niskim poziomie 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 dyrektywie 2009/16/WE, aby zapewnić jej sprawiedliwość, w szczególności w odniesieniu do sposobu traktowania państw bandery mających małe floty.*
- (18) *Ponieważ oficerowie kontroli przeprowadzanej przez 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.*
- (19) *Ze względu na zakres rozszerzonych inspekcji powinny one być przeprowadzane przez co najmniej dwóch inspektorów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. Gdy nie jest to możliwe z przyczyn obiektywnych, takich jak specyfika portu (ograniczona liczba personelu, problemy z dostępnością), ponieważ powiadomienie o przybyciu było zbyt krótkie lub ponieważ rozszerzona inspekcja staje się konieczna ze względu na czynniki nieoczekiwane lub nadrzędne, przyczyny te należy odpowiednio odnotować.*

- (20) Cyfryzacja 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 mających 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, tak aby przeprowadzać inspekcje, które będą *ukierunkowane na statki i* lepiej przygotowane. ■
- (21) 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 IMO, *świadczących o ścisłym powiązaniu między zdrowiem, bezpieczeństwem, ochroną i względami społecznymi*. Istnieje zatem potrzeba, by zapewnić podnoszenie i zmianę kwalifikacji oficerów kontroli państwa portu oraz stale rozwijać ich szkolenia. *Umożliwi to* właściwym organom *państw portu sprawdzanie zgodności statków zawijających do ich portów z mającymi zastosowanie międzynarodowymi konwencjami o bezpieczeństwie morskim i ochronie na morzu, o ochronie środowiska morskiego oraz o warunkach życia i pracy na pokładzie. Prowadząc takie działania monitorujące, port nie powinien ingerować w kompetencje państwa bandery określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE⁵*. ■

⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE z dnia 20 listopada 2013 r. dotycząca pewnych obowiązków państwa bandery w zakresie zgodności z Konwencją o pracy na morzu z 2006 r. oraz jej egzekwowania (Dz.U. L 329 z 10.12.2013, s. 1).

- (22) Administracje państw bandery państw członkowskich są zobowiązane, zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE⁶, do posiadania systemu zarządzania jakością, aby pomóc państwom członkowskim w dalszym usprawnianiu ich działalności jako państw bandery i zapewnić równe warunki działania administracji. Podobne wymaganie w odniesieniu do działań związanych z kontrolą przeprowadzaną przez państwo portu powinno umożliwić państwom członkowskim poświadczenie, że ich organizacja oraz stosowana przez tę organizację polityka, jej procesy, zasoby i dokumentacja są odpowiednie do osiągnięcia jej celów ■ . ***Aby zapewnić państwom członkowskim wystarczająco dużo czasu na wdrożenie tego wymogu, certyfikacja takiego systemu zarządzania jakością powinna być dostosowana do stosowanego zwykle odstępu czasu między audytami systemu, który istnieje już na podstawie dyrektywy 2009/21/WE.***

⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 132).

- (23) W celu umożliwienia **aktualnego** stosowania dyrektywy 2009/16/WE gwarantującego wypełnienie przez państwa członkowskie ich zobowiązań wynikających z prawa międzynarodowego zgodnie z tą dyrektywą, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w **odniesieniu do** aktualizowania wykazu konwencji objętych zakresem stosowania dyrektywy 2009/16/WE oraz zmiany wykazu procedur i wytycznych dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu przyjmowanych w ramach **memorandum** paryskiego. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja przeprowadzała 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 prawa⁷. 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.

⁷ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1, ELI:
http://data.europa.eu/eli/agree_interinstitut/2016/512/oj.

(24) W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrażania przepisów dyrektywy 2009/16/WE dotyczących wykazu konwencji **objętych** jej zakresem stosowania, warunków stosowania załącznika VII dotyczącego rozszerzonych inspekcji statków, jednolitego zestawu wytycznych i procedur dotyczących bezpieczeństwa i ochrony, a także wymagań dotyczących elektronicznych świadectw, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁸.

(25) 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 ... [5 lat po dacie **transpozycji** niniejszej dyrektywy zmieniającej] i przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z tej oceny. Państwa członkowskie powinny współpracować z Komisją w celu gromadzenia wszystkich informacji niezbędnych do przeprowadzenia tej oceny. **Kolejna ocena powinna mieć miejsce pięć lat po pierwszej.**

⁸ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (26) Ponieważ cele niniejszej 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.
- (27) *Jeżeli inspekcja nie została przeprowadzona z powodu nadzwyczajnych i nieprzewidzianych okoliczności – w związku z czym jej przeprowadzenie było niemożliwe – takich jak klęski żywiołowe, pandemie lub stany zagrożenia zdrowia publicznego lub ataki terrorystyczne, nie należy jej liczyć jako inspekcji nieprzeprowadzonej. Okoliczności te powinny zostać należycie uzasadnione i zgłoszone Komisji.*

(28) Aby nie nakładać nieproporcjonalnego obciążenia administracyjnego na państwa członkowskie niemające dostępu do morza, należy umożliwić tym państwom odstępianie od przepisów dyrektywy 2009/16/WE poprzez zastosowanie zasady de minimis, co oznacza, że dopóki państwa te spełniają pewne kryteria, nie powinny być zobowiązane do transpozycji dyrektywy 2009/16/WE.

(29) 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 akapit pierwszy wprowadza się następujące zmiany:
 - a) *w pkt 1 wprowadza się następujące zmiany:*
 - (i) *lit. c) i d) otrzymują brzmienie:*
 - „c) *Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, wraz z protokołem z 1978 r. (MARPOL 73/78);*
 - d) *Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 (STCW);”;*
 - (ii) dodaje się litery **l)** w brzmieniu:
 - „l) *Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (konwencja BWM);*
 - m) *Międzynarodowa konwencja o usuwaniu wraków (konwencja z Nairobi);*
 - n) *Międzynarodowa konwencja o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, 2009 (konwencja z Hongkongu **l)**);”;*

b) uchyla się pkt 3;

c) *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;”;

d) *dodaje się punkt w brzmieniu:*

„8a) »inspekcja« oznacza przeprowadzaną przez inspektora 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;”;

e) *pkt 11, 12 i 13 otrzymują brzmienie:*

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

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;

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;”;

f) *pkt 19 otrzymuje brzmienie:*

„19) »świadectwo 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 i 4 otrzymują brzmienie:*

„3. Podczas inspekcji statku podnoszącego banderę państwa niebędącego stroną konwencji 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. Jednakże statek podnoszący banderę państwa niebędącego stroną konwencji z 1992 r. o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (CLC), konwencji o olejach bunkrowych z 2001 r. i konwencji z Nairobi nie podlega automatycznie bardziej szczegółowej inspekcji, jeżeli statek ten ma wymagane świadectwo wydane przez państwo będące stroną tych konwencji, a inspektor przeprowadzający inspekcję uważa, że bardziej szczegółowa inspekcja nie jest konieczna. Decyzja ta wraz z jej uzasadnieniem jest zapisywana w bazie danych wyników inspekcji.

4. Statki rybackie o **dlużości poniżej** 24 metrów, okręty wojenne, okręty pomocnicze, statki drewniane o prostej konstrukcji, statki rządowe używane do celów niekomercyjnych oraz jachty rekreacyjne niezajmujące się handlem są wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy. **Do celów niniejszej dyrektywy długość statku rybackiego określa się zgodnie z porozumieniem kapsztadzkim.**”;

b) dodaje się ustęp ■ w brzmieniu:

„4a. ■ Państwa członkowskie mogą przeprowadzać inspekcje w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu statków rybackich o długości **co najmniej** ■ 24 metrów. 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, *które o 20 % przekraczają ich roczne zobowiązania inspekcyjne*, 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 kotwicowisk, 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 kotwicowisk, 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 tytuł oraz ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 7

Sposoby umożliwiające zrównoważony udział w łącznej liczbie 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 kotwicowisk tego państwa.*

2. Państwo członkowskie, w którym łączna liczba zawinięć do portu statków o priorytecie I i II jest niższa od wartości stanowiącej 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 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 1, 2 i 3 otrzymują brzmienie:
- „1. Państwo członkowskie może podjąć decyzję o odroczeniu inspekcji statku o priorytecie I lub o priorytecie II w którychkolwiek 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**;

- 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.*

Te odroczone inspekcje nie są uwzględniane przy ocenie przestrzegania przez państwo członkowskie zobowiązania inspekcyjnego, o którym mowa w art. 6 i 7, jeżeli są zarejestrowane jako takie w bazie danych wyników inspekcji.

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 i zachodzą którekolwiek następujące nadzwyczajne okoliczności:
- a) w opinii właściwego organu przeprowadzenie inspekcji stanowiłoby ryzyko dla bezpieczeństwa inspektorów, statku, jego załogi lub portu, lub też środowiska morskiego;
 - b) statek zawija do portu wyłącznie w porze nocnej ■ zdefiniowanej w art. **2 akapit pierwszy pkt 10**. 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 do portu jest zbyt krótki, aby można było przeprowadzić inspekcję w zadowalający sposób.**

3. *Jeżeli nie przeprowadzono inspekcji statku na kotwicowisku, nie liczy się ona jako inspekcja nieprzeprowadzona, jeżeli:*
- a) *statek zostaje poddany inspekcji w innym porcie lub kotwicowisku w obrębie Unii 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 przeprowadzić inspekcję w zadowalający sposób, a 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, a przyczyna nieprzeprowadzenia inspekcji została wprowadzona do bazy danych wyników inspekcji.”;*

b) *dodaje się ustęp w brzmieniu:*

„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.”;

I

7) uchyla się art. 9;

8) art. 10 ust. 2 i 3 otrzymują 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, zaangażowanych 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 opierają się na liczbie braków odnoszących się do konwencji MARPOL 73/78, AFS 2001, konwencji BWM, CLC 92, konwencji o olejach bunkrowych z 2001 r., konwencji z Nairobi i **konwencji z Hongkongu** ■ zgodnie z załącznikiem I część I sekcja 3 oraz załącznikiem II. ■

3. ***Komisji przyznaje się uprawnienia wykonawcze do wdrażania metodyki rozpatrywania ogólnych parametrów ryzyka dotyczących w szczególności kryteriów państwa bandery i kryteriów działalności przedsiębiorstwa przyjętych przez memorandum paryskie w 2019 r. ustanawiające listy wskazujące państwa bandery o wysokim, średnim i niskim poziomie działalności. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 2.”;***

9) *w art. 13 wprowadza się następujące zmiany:*

a) *pkt 1 lit. c) otrzymuje brzmienie:*

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

b) *uchyla się pkt 2;*

10) **■** *w art. 14 wprowadza się następujące zmiany:*

a) *ust. 1 otrzymuje brzmienie:*

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

- statki o wysokim profilu ryzyka,*
- statki pasażerskie, zbiornikowce olejowe, gazowce, zbiornikowce przewożące szkodliwe substancje ciekłe (NLS), chemikaliowce lub masowce, starsze niż 12 lat,*

- *statki o wysokim profilu ryzyka lub statki pasażerskie, zbiornikowce olejowe, gazowce, zbiornikowce NLS, chemikaliowce lub masowce, starsze niż 12 lat, w przypadkach wystąpienia czynników nadrzędnych lub nieoczekiwanych,*
- *statki podlegające inspekcji po wydaniu decyzji o odmowie dostępu, zgodnie z art. 16 i art. 21 ust. 4.”;*

b) uchyla się ust. 3;

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Rozszerzoną inspekcję przeprowadza, *o ile to możliwe*, co *najmniej* dwóch oficerów kontroli państwa portu. *Jeżeli nie jest to możliwe, przyczyny należy odpowiednio odnotować w bazie danych wyników inspekcji.* 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 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. 1–4 otrzymują brzmienie:

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

- a) pływa pod banderą państwa z listy państw bandery o niskim poziomie 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
- b) pływa pod banderą państwa z listy państw bandery o wysokim lub średnim poziomie 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 ustępu 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.

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

3. Każde kolejne zatrzymanie w porcie lub na kotwiczowisku **państwa członkowskiego lub państwa sygnatariusza memorandum paryskiego** prowadzi do wydania decyzji o odmowie dostępu do każdego portu lub kotwiczowiska w Unii. Taka trzecia decyzja o odmowie dostępu 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 państw bandery o niskim poziomie działalności, ani na liście państw bandery o średnim poziomie działalności, o których mowa w ust. 1;**
 - b) świadectwa ustawowe i świadectwa klasy statku zostały wydane przez organizację lub organizacje uznane na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009*;

- c) statek jest zarządzany przez przedsiębiorstwo o wysokim poziomie działalności zgodnie z załącznikiem I część I sekcja 1; oraz
- d) statek spełnia warunki wymienione w załączniku VIII pkt 3–6.

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

4. Jakikolwiek późniejsze zatrzymanie statku pływającego pod banderą państwa **wymienionego na** liście z państw bandery o średnim lub niskim poziomie działalności, opublikowanej w sprawozdaniu rocznym na podstawie memorandum paryskiego, w porcie lub kotwicowisku w Unii po trzeciej odmowie dostępu powinno prowadzić do stałej odmowy dostępu do jakiegokolwiek portu i kotwicowiska w Unii.

* 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).”;

- b) dodaje się **ustępy** w brzmieniu:

„4a. ■ Statkowi pływającemu pod banderą państwa, **które znajduje się na** liście państw bandery o wysokim poziomie działalności, i zatrzymanemu w porcie lub na kotwicowisku **Unii** podczas **jego** pierwszej **inspekcji w Unii po trzeciej lub każdej kolejnej odmowie dostępu:**

- a) **odmawia się dostępu do jakiegokolwiek unijnego portu lub kotwicowiska na okres 24 miesięcy, jeżeli świadectwa 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 świadectwa ustawowe i świadectwa klasy statku nie 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.”;

I

13) art. 17 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

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

14) *art. 20 ust. 1 otrzymuje brzmienie:*

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

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

- b) ***ust. 5 akapit drugi otrzymuje brzmienie:***

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

c) *ust. 6 otrzymuje brzmienie:*

„6. „W drodze wyjątku od ust. 4 odpowiedni organ państwa 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 ust. 1, pod warunkiem że właściciel, armator lub kapitan statku podjął odpowiednie środki zapewniające bezpieczne wejście do portu lub na kotwiczowisko, uznane za zadowalające przez właściwy organ tego państwa członkowskiego.”;

16) art. 22 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. We współpracy z państwami członkowskimi i *memorandum paryskim oraz uwzględniając wiedzę fachową i doświadczenia zdobyte na szczeblu państw członkowskich w Unii i w ramach memorandum paryskiego Komisja* ■
opracowuje program szkoleń ■ zawodowych w *celu wsparcia*
przeprowadzanych przez państwa członkowskie szkoleń i oceny kompetencji inspektorów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w *celu*
uzupełnienia polityki szkoleniowej w ramach memorandum paryskiego,
z myślą o harmonizacji praktyk ■ w zakresie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. ■

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 szkoleń dla inspektorów, zwłaszcza w odniesieniu do nowych *wyzwań dotyczących bezpieczeństwa morskiego związanych z kwestiami środowiskowymi, społecznymi, dotyczącymi pracy, nowych technologii i w odniesieniu do dodatkowych obowiązków wynikających z odpowiednich instrumentów.*”■

17) art. 23 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

- „1. Państwa członkowskie podejmują stosowne działania w celu zapewnienia, aby ich piloci, zatrudnieni przy doprowadzaniu lub odprowadzaniu statków z miejsca postoju lub zatrudnieni na statkach zdążających do portu na terytorium państwa członkowskiego lub przepływających przez jego terytorium, natychmiast informowali, odpowiednio, właściwy organ państwa portu lub państwa wybrzeża, za każdym razem, kiedy podczas pełnienia rutynowych obowiązków stwierdzą, że na statku istnieją widoczne anomalie, które mogłyby zagrozić **bezpieczeństwu, w tym** bezpiecznej żegludze statku, lub bezpieczeństwu marynarzy na pokładzie lub które mogłyby stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego.
2. Jeżeli podczas wykonywania rutynowych obowiązków władze lub organy portowe stwierdzą, że na statku przebywającym w ich porcie istnieją widoczne anomalie, które mogą zagrozić **bezpieczeństwu, w tym bezpiecznej żegludze** statku, lub **bezpieczeństwu** marynarzy na pokładzie lub **które mogłyby stanowić** zagrożenie skażeniem środowiska morskiego, powiadamiają one natychmiast właściwy organ danego państwa portu.”;

18) art. 24 ust. 2 i 3 otrzymują 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 wyników 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 pkt 2 lit. a) i b) załącznika XIV do niniejszej dyrektywy.

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 walidowane w terminie 72 godzin do celów ich publikacji. Protokół inspekcji zostanie zwalidowany przed jego przesłaniem do bazy danych, ***o ile to wykonalne***, przez inspektora kontroli państwa portu ***lub innego należycie upoważnionego pracownika właściwego organu*** nienależącego do zespołu, który przeprowadził daną inspekcję.”;

19) dodaje się artykuł ■ w brzmieniu:

„Artykuł 24a

Elektroniczne świadectwa

Komisja, w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi, przyjmuje akty wykonawcze określające specyfikacje funkcjonalne i techniczne narzędzia walidacji ■ na potrzeby elektronicznych świadectw *ustawowych* ■ . Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 2.”; ■

■

20) 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 zgodnie z wymogami niniejszej dyrektywy, dyrektywy 2002/59/WE oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883*, a także, w stosownych przypadkach, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 725/2004;

- b) informacje dotyczące statków, które wypłynęły na morze, nie spełniwszy warunków art. 7 dyrektywy (UE) 2019/883;
- 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.

* 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).”;

21) art. 30 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 30

Monitorowanie zgodności państw członkowskich i poziomu ich działalności

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

Każde państwo członkowskie opracowuje, wdraża i utrzymuje system zarządzania jakością w odniesieniu do operacyjnych aspektów działań związanych z państwem portu prowadzonych przez administrację, **bezpośrednio zaangażowanych w inspekcje. Taki** system zarządzania jakością jest certyfikowany zgodnie z mającymi zastosowanie międzynarodowymi normami jakości w **terminie ... [pięć lat od daty transpozycji, o której mowa w art. 2 niniejszej dyrektywy zmieniającej].**”;

22) 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 odniesieniu do zamieszczonego tam wykazu konwencji, gdy takie konwencje zostaną przyjęte jako odpowiedni instrument za pośrednictwem memorandum paryskiego, oraz aby zmienić załącznik VI w celu dodania lub aktualizacji wykazu procedur, **wytycznych, instrukcji i okólników** dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu przyjętych za pośrednictwem memorandum paryskiego, określonych w tym załączniku.”;

23) *dodaje się artykuł w brzmieniu:*

„Artykuł 31a

Zmiany konwencji

Zmiany konwencji wymienionych w art. 2 pkt 1 niniejszej dyrektywy mają zastosowanie bez uszczerbku dla procedury kontroli zgodności określonej w art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.”;

24) 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, **art. 24a ust. 1** i art. 27, zgodnie z procedurami, o których 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 opierały się na doświadczeniach w ramach memorandum paryskiego.”;

25) art. 35 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 35

Przegląd wykonywania

Do dnia ... [pięć lat od daty *transpozycji* niniejszej dyrektywy zmieniającej] Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat wykonywania niniejszej dyrektywy i zgodności z nią. Na podstawie tego sprawozdania Komisja określa, czy konieczne jest przedłożenie wniosku ustawodawczego w sprawie zmiany niniejszej dyrektywy lub w sprawie dalszych aktów prawnych w tej dziedzinie. ***Kolejna ocena ma miejsce pięć lat po pierwszej. Po zakończeniu przez IMO przeglądu*** wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla (CII) Komisja ***ocenia jego przydatność jako parametru*** środowiskowego stosowanego do określenia profilu ryzyka statku na podstawie niniejszej dyrektywy i w ***stosownych przypadkach rozważa wniosek ustawodawczy.***”;

- 26) w załączniku I wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszej dyrektywy;
- 27) załącznik II zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku II do niniejszej dyrektywy;
- 28) uchyla się załącznik III;
- 29) załącznik IV zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku III do niniejszej dyrektywy;
- 30) załącznik V zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku IV do niniejszej dyrektywy;
- 31) załącznik VIII zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku V do niniejszej dyrektywy;
- 32) *załącznik XII zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku VI do niniejszej dyrektywy.*

Artykuł 2 Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia ... [**30 miesięcy** od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] 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 niemające portów morskich mogą zastosować odstępstwo od transpozycji niniejszej dyrektywy, jeżeli mogą potwierdzić, 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 ...,

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodnicząca

W imieniu Rady

Przewodniczący / Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK I

„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 olejowe i chemikaliowce, gazowce, **zbiornikowce NLS** oraz masowce są uważane za stwarzające większe ryzyko.

b) Wiek statku

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

- c) Poziom działalności państwa bandery
 - (i) Statki podnoszące banderę państwa z wysokim wskaźnikiem zatrzymań w Unii i regionie podlegającym memorandum paryskiemu są uważane za stwarzające większe ryzyko.
 - (ii) Statki podnoszące banderę państwa z niskim wskaźnikiem zatrzymań w Unii i regionie podlegającym memorandum paryskiemu są uważane za stwarzające mniejsze ryzyko.
 - (iii) Statki podnoszące banderę państwa, które ratyfikowało wszystkie obowiązkowe instrumenty IMO i *MOP* wymienione w art. 2 pkt 1, są uważane za stwarzające mniejsze ryzyko. █

█

- d) Uznane organizacje
 - (i) Statki, którym świadectwa wydały uznane organizacje, mające niski lub bardzo niski poziom działalności w zakresie ich wskaźników zatrzymań w Unii i regionie podlegającym memorandum paryskiemu, są uważane za stwarzające większe ryzyko.

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

2. Parametry historyczne

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

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 dotyczące rodzaju statku, poziomu działalności państwa bandery, uznanych organizacji i poziomu działalności przedsiębiorstwa.

3. Parametry środowiskowe



Statki, które podczas inspekcji przeprowadzanych w okresie, o którym mowa w załączniku II, wykazały **większą** liczbę braków niż określona w załączniku II liczba braków odnoszących się do konwencji MARPOL 73/78, AFS 2001, konwencji BWM, CLC 92, konwencji o olejach bunkrowych z 2001, konwencji z Nairobi **oraz konwencji z Hongkongu**, są uważane za stwarzające **większe** ryzyko.



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 w Unii 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 w Unii 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 w Unii 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, do których odnoszą się następujące czynniki nadrzędne lub nieoczekiwane, są poddawane inspekcji niezależnie od czasu, który upłynął od ostatniej inspekcji okresowej. O konieczności przeprowadzenia dodatkowej inspekcji ze względu na czynniki nieoczekiwane decyduje jednak inspektor na podstawie swojego profesjonalnego osądu.

2A. Czynniki nadrzędne

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

- *Statki, które od czasu ostatniej inspekcji w Unii lub w regionie podlegającym memorandum paryskiemu zostały zawieszono lub wycofano 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 wyladowywaniu szkodliwych substancji lub uwalnianiu ścieków,*

- *manewrowały w sposób niekonsekwentny lub niebezpieczny bez zachowania środków wyznaczania dróg morskich przyjętych przez IMO lub praktyk i procedur bezpiecznej żeglugi,*
- *zostały uprzednio objęte zakazem (kolejna inspekcja po wycofaniu decyzji o odmowie dostępu), lub*
- *uczestniczyły w poważnym incydencie, w szczególności związanym z poważnym pożarem na pokładzie, awarią silnika i wypadkami śmiertelnymi.*

2B. Czynniki nieoczekiwane

Statki, do których odnoszą się następujące czynniki nieprzewidziane, mogą być poddane inspekcji niezależnie od czasu, jaki upłynął od ich ostatniej inspekcji okresowej. Decyzję o przeprowadzeniu dodatkowej inspekcji podejmuje właściwy organ na podstawie swojego profesjonalnego osądu.

- *Statki posiadające świadectwa wydane przez byłą uznaną organizację, której od czasu ostatniej inspekcji w Unii 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 tych statków lub które mogłyby stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego zgodnie z art. 23 niniejszej dyrektywy. Zgłoszenia te mogą zawierać informacje z systemu kontroli ruchu statków na temat żeglugi statków.*
- *Statki, które nie wywiązały się z odpowiednich wymogów w zakresie powiadomienia, o którym mowa w dyrektywie (UE) 2019/883.*
- *Statki, które były przedmiotem zgłoszenia lub skargi, w tym skargi złożonej na lądzie, dokonanych 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 uznaje zgłoszenie bądź skargę za wyraźnie bezpodstawne.*

- *Statki, w których stwierdzono nienaprawiony brak związany z ISM (3 miesiące po wykryciu braku).*
- *Statki, które zostały już 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, zbiornikowcach olejowych, 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:*

- *wszelkich statkach starszych niż 12 lat, innych niż statki pasażerskie, zbiornikowce olejowe, gazowce, zbiornikowce NLS lub chemikaliowce lub masowce, 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 profesjonalnym osądem inspektora, przeprowadza się na wszystkich statkach o wysokim profilu ryzyka i na wszystkich statkach pasażerskich, zbiornikowcach olejowych, 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, zbiornikowce olejowe, gazowce, zbiornikowce NLS lub chemikaliowce lub masowce.*
 - *rozszerzoną inspekcję przeprowadza się na każdym statku podczas pierwszej inspekcji po wycofaniu decyzji o odmowie dostępu.*

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

- 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, zbiornikowcach olejowych, 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, zbiornikowcach olejowych, 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, zbiornikowce olejowe, 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, zbiornikowce olejowe, 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 czynników nieoczekiwanych:*
- *bardziej szczegółową lub rozszerzoną inspekcję, zgodnie z profesjonalnym osądem inspektora, przeprowadza się na wszystkich statkach o wysokim profilu ryzyka lub wszystkich statkach pasażerskich, zbiornikowcach olejowych, 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, zbiornikowce olejowe, gazowce, zbiornikowce NLS lub chemikaliowce lub masowce.”.*

ZAŁĄCZNIK II

„STRUKTURA PROFILU RYZYKA STATKU

(o którym mowa w art. 10 ust. 2)

		Profil				
		Statki o wysokim ryzyku		Statki o normalnym ryzyku	Statki o niskim ryzyku	
Parametry ogólne		Kryteria	Punkty ważne	Kryteria	Kryteria	
1	Rodzaj statku	Chemikaliowiec Gazowiec Zbiornikowiec olejowy Masowiec Statek pasażerski Zbiornikowiec 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
■						
4a	Uznana organizacja	Działalność	W		–	Wysoki
			Ś	–	–	
			N	Niski	1	–
			BN	Bardzo niski	–	–
4b	Uznana przez UE	–	–	Tak		

5	Przedsiębiorstwo	Działalność	W	–	–	Wysoki	
			Ś	–	–		–
			N	Niski	2		–
			BN	Bardzo niski			–
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 przeprowadzona podczas ostatnich 36 miesięcy)	
7	Liczba zatrzymań podczas ostatnich 36 miesięcy	Zatrzymania	Co najmniej 2 zatrzymania	1		Nie był zatrzymany	
Parametry środowiskowe							
█							
9	Liczba braków odnoszących się do konwencji MARPOL 73/78, AFS 2001, konwencji BWM, CLC 92, konwencji o olejach bunkrowych z 2001 r., konwencji z Nairobi i konwencji z Hongkongu zapisanych podczas każdej inspekcji podczas ostatnich 36 miesięcy	Braki	Powyżej 2 podczas jednej z inspekcji	1			

Statki o wysokim ryzyku to statki, które spełniają kryteria prowadzące do uzyskania co najmniej 5 punktów ważonych. Statki o niskim ryzyku spełniają wszystkie kryteria związane z parametrami niskiego ryzyka.

Statki o normalnym ryzyku nie są statkami o wysokim ani o niskim ryzyku. ”.

ZAŁĄCZNIK III

„ZAŁĄCZNIK IV

LISTA CERTYFIKATÓW I DOKUMENTÓW

(o których mowa w art. 13 ust. 1)

Część A Lista certyfikatów i dokumentów, które, w zakresie mającym zastosowanie, należy sprawdzić jako wymóg minimalny 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 zanieczyszczaniu 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 antyprorostowego (certyfikat IAFS) (prawidło 2 załącznika 4 do konwencji AFS 2001).
19. Deklaracja systemu przeciwprorostowego (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 wydanej zgodnie z Międzynarodowym kodeksem zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (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).

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 zanieczyszczeniem 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 73/78, 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, sekcje I i II (prawidła 17 i 36 załącznika I do konwencji MARPOL 73/78).
36. Książka zapisów ładunkowych (prawidło 15 załącznika II do konwencji MARPOL).
37. Książka zapisów śmieciowych, sekcje I i II (prawidło 10.3 załącznika V do konwencji MARPOL 73/78); (prawidło 10 załącznika V do konwencji MARPOL 73/78).

38. Plan postępowania ze śmieciami (prawidło 10 załącznika V do konwencji MARPOL 73/78, 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 73/78).
40. Dziennik okrętowy dotyczący przejścia na inny rodzaj paliwa olejowego (prawidło 14.6 załącznika VI do konwencji MARPOL 73/78).
41. Książka zapisów o substancjach zubożających warstwę ozonową (prawidło 12.6 załącznika VI do konwencji MARPOL 73/78).
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 (prawidła VII/4 i VII/7-2 konwencji SOLAS 1974, prawidło 54 załącznika III do konwencji MARPOL 73/78).
45. Dla zbiornikowców olejowych – zapis systemu monitorowania i kontroli postępowania z olejami podczas ostatniego rejsu w stanie balastowym (prawidło 31.2 załącznika I do konwencji MARPOL 73/78).

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 (prawidła V/19.2.1.4 i V/27 konwencji SOLAS 1974).
49. Ewidencja czasu wypoczynku i tablica informacyjna z ustaleniami dotyczącymi pracy na statku (sekcje A-VIII/1.5 i 1.7 kodeksu STCW, art. 5 ust. 7, art. 8 ust. 1 konwencji MOP nr 180 oraz normy 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. Świadczenia 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. Świadczenie 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. Świadczenie 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 IV

„ZAŁĄCZNIK VI

PROCEDURY KONTROLI STATKÓW

(o których mowa w art. 15 ust. 1)

Załącznik I 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 olejowych
- 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 – Separator wody zaolejonej
- PSCC43-2010-39 Załącznik II do konwencji MARPOL – Resztkowanie
- 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

I

- ***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 V

„ZAŁĄCZNIK VIII

PRZEPISY DOTYCZĄCE ODMOWY DOSTĘPU DO PORTÓW I KOTWICOWISK
W OBRĘBIE UNII

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

1. 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 wydana decyzja o odmowie dostępu, która stanie się skuteczna natychmiast od momentu opuszczenia portu przez statek. Decyzja o odmowie dostępu staje się skuteczna natychmiast od momentu opuszczenia portu przez statek po usunięciu wszystkich braków, które doprowadziły do zatrzymania statku.
2. Właściwy organ przekazuje również kopię decyzji o odmowie dostępu administracji państwa bandery, zainteresowanej uznanej organizacji, innym państwom członkowskim oraz innym sygnatariuszom memorandum paryskiego, Komisji oraz Sekretariatowi memorandum paryskiego. Właściwy organ aktualizuje również bezzwłocznie bazę danych wyników inspekcji, wprowadzając informacje dotyczące odmowy dostępu.

3. W celu cofnięcia decyzji o odmowie dostępu właściciel lub armator musi zwrócić się z formalnym wnioskiem do właściwego organu państwa członkowskiego, które wydało decyzję o odmowie dostępu. Do wniosku musi zostać załączony dokument wydany przez administrację państwa bandery, po przeprowadzeniu wizytacji na pokładzie statku przez kontrolera odpowiednio upoważnionego przez administrację państwa bandery, potwierdzający, że statek całkowicie spełnia mające zastosowanie 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.
4. Do wniosku o zniesienie decyzji o odmowie dostępu musi również zostać załączony, w odpowiednich przypadkach, dokument wydany przez towarzystwo klasyfikacyjne, które sklasyfikowało statek w wyniku przeprowadzenia wizytacji na pokładzie statku przez kontrolera tego towarzystwa, który to dokument potwierdza zgodność statku z normami danej klasy określonymi przez to towarzystwo. Towarzystwo klasyfikacyjne dostarcza właściwemu organowi dowód na to, że wizytacja na pokładzie statku została przeprowadzona.
5. Decyzja o odmowie dostępu może zostać cofnięta wyłącznie po upływie okresu, o którym mowa w art. 16 niniejszej dyrektywy, a przedsiębiorstwo musi zwrócić się z formalnym wnioskiem do organu państwa portu w państwie członkowskim, które nałożyło zakaz, oraz dostarczyć dokumenty wymagane w ust. 3 i 4.

6. Taki wniosek wraz z wymaganymi dokumentami należy przedłożyć państwu, które nałożyło zakaz co najmniej miesiąc przed końcem okresu obowiązywania zakazu. Jeżeli termin ten nie zostanie dotrzymany, może nastąpić opóźnienie trwające do jednego miesiąca po otrzymaniu wniosku przez przedmiotowe państwo.
7. 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/kotwicowiska w regionie.
8. 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 wycofania decyzji o odmowie dostępu.
9. Informacje dotyczące statków, którym odmówiono dostępu do portów w obrębie Unii, muszą zostać udostępnione w bazie danych wyników inspekcji oraz opublikowane zgodnie z przepisami art. 26 i załącznika XIII.”.

ZAŁĄCZNIK VI

„ZAŁĄCZNIK XII

FUNKCJE BAZY DANYCH WYNIKÓW INSPEKCJI

(o których mowa w art. 24 ust. 1)

- 1. Baza danych wyników inspekcji umożliwia co najmniej:**
- *dodawanie danych dotyczących inspekcji pochodzących z państw członkowskich i od wszystkich sygnatariuszy memorandum paryskiego,*
 - *zapewnianie danych dotyczących profilu ryzyka statków oraz statków kwalifikujących się do inspekcji,*
 - *wyznaczenie 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 poziomów działalności przedsiębiorstw,*
 - *określanie elementów w obszarach ryzyka, które należy sprawdzać podczas każdej inspekcji.*

2. *Baza danych wyników inspekcji musi być wyposażona w możliwości dostosowywania do postępu technicznego oraz utrzymywania interfejsów z innymi unijnymi bazami danych dotyczącymi 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 zapewnić hiperłącze będące głębokim linkiem z bazy 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.”.*

Or. en