



2024/3099

16.12.2024

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2024/3099

z dnia 27 listopada 2024 r.

dotycząca zmiany dyrektywy 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,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE ⁽³⁾ ustanowiono przepisy dotyczące systemu inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, zgodnie z którym 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 międzynarodowych konwencji 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. (zwane dalej „memorandum paryskim”) oraz pojęcia wspólnego ciężaru związanego z inspekcjami, opartego na analizie ryzyka wyznaczania statków do inspekcji, zharmonizowanych inspekcji oraz wzajemnego udostępniania wyników 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.
- (4) Od 2011 r. został ratyfikowany przez państwa członkowskie i wszedł w życie szereg konwencji międzynarodowych. Do konwencji tych należą Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami przyjęta w dniu 13 lutego 2004 r. (zwana dalej „konwencją BWM”) oraz Międzynarodowa konwencja o usuwaniu wraków przyjęta w dniu 18 maja 2007 r. (zwana dalej „konwencją z Nairobi”). W związku z tym te konwencje międzynarodowe należy włączyć 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 osiągnięciu w odniesieniu do danej konwencji międzynarodowej uzgodnionego poziomu ratyfikacji, a zatem uruchomieniu procesu jej wejścia w życie, oraz po przyjęciu jej przez państwa sygnatariuszy memorandum paryskiego jako właściwego instrumentu Komisja powinna zaktualizować wykaz konwencji, o których mowa w dyrektywie 2009/16/WE.

⁽¹⁾ Dz.U. C, C/2023/876, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj>.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 10 kwietnia 2024 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 18 listopada 2024 r.

⁽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).

- (6) Międzynarodowa konwencja z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków przyjęta w dniu 15 maja 2009 r. (zwana dalej „konwencją z Hongkongu”) wejdzie w życie w dniu 26 czerwca 2025 r. Dyrektywa 2009/16/WE powinna zapewniać egzekwowanie tej konwencji.
- (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. (zwane dalej „porozumieniem kapsztadzkiem”), 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 (zwana dalej „konwencją 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 ich niewielkie rozmiary większość statków rybackich w Unii działa na wodach terytorialnych i prawdopodobnie nie jest poddawana inspekcjom w zagranicznych portach. Oznacza to, że na ogół tylko większe statki rybackie o długości co najmniej 24 metry – uwzględniając długość zdefiniowaną w rozumieniu porozumienia kapsztadzkiego – będące również statkami rybackimi najczęściej podlegającymi konwencjom międzynarodowym, prawdopodobnie prowadzą połowy na wodach międzynarodowych i zawijają do portów innych niż porty 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 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, należy ustanowić dla statków rybackich równoległy i odrębny system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.
- (9) Ze względu na modele połowów nie wszystkie państwa członkowskie są jednak odwiedzane przez takie większe statki rybackie. W związku z tym należy ustanowić dla tych państw członkowskich, które chcą przeprowadzać takie inspekcje, dobrowolny system, który jest równoległy i odrębny w odniesieniu do obecnego systemu kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, aby zapewnić elastyczność w sposobie opracowywania norm w zakresie takiej kontroli. Taki system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich o długości co najmniej 24 metrów może zatem zostać opracowany w sposób naturalny przez państwa członkowskie, państwa sygnatariuszy 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 w celu 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. Taki dobrowolny system mógłby pomóc państwom członkowskim w kontekście procedury ratyfikacji porozumienia kapsztadzkiego oraz przygotować do jego wejścia w życie, zgodnie z decyzją Rady 2014/195/UE ⁽⁴⁾, w celu ustanowienia najwyższych wykonalnych norm bezpieczeństwa większych statków rybackich.
- (10) Za pomocą mechanizmu sprawiedliwego udziału zapewnia się podział ciężaru związanego z inspekcjami między państwa sygnatariuszy memorandum paryskiego. Każdemu takiemu państwu sygnatariuszowi przydzielana jest określona liczba inspekcji. Liczba ta stanowi jego zobowiązanie inspekcyjne lub „sprawiedliwy udział” do przeprowadzenia każdego roku. Kwalifikowalność statku do inspekcji ustala się przede wszystkim na podstawie czasu, jaki upłynął od ostatniej inspekcji, w powiązaniu z profilem ryzyka statku określającym odstęp czasu między inspekcjami, a także zakres inspekcji. Statki o priorytecie II mogą być poddawane inspekcji, a statki o priorytecie I muszą być poddawane inspekcji.
- (11) Należy zezwolić państwom członkowskim na nieprzeprowadzanie pewnej liczby inspekcji „priorytetowych” bez wpływu na wypełnianie ich zobowiązania inspekcyjnego. W przypadku niektórych państw członkowskich liczba statków priorytetowych, które rzeczywiście zawijają do ich portów w danym roku, może przekraczać przydzielone zobowiązanie inspekcyjne albo być od niego mniejsza. Alternatywna metoda przestrzegania mechanizmu sprawiedliwego udziału w odniesieniu do tych (nadmiernie lub niedostatecznie obciążonych) państw członkowskich została uznana za nieelastyczną, i dlatego konieczne jest dostosowanie odpowiednich przepisów do postanowień memorandum paryskiego.
- (12) Państwa członkowskie mogą także odroczyć inspekcje statków w pewnych okolicznościach, pod warunkiem że dany statek zostanie poddany inspekcji w następnym porcie zawinięcia lub w ciągu 15 dni. Możliwość tę należy dostosować tak, aby mogły z niej korzystać wszystkie państwa członkowskie. Niektóre kategorie statków, które postrzegane są jako stwarzające większe ryzyko i które w związku z tym kwalifikują się do rozszerzonej inspekcji, zobowiązane są do powiadomienia o przewidywanym czasie ich przybycia do portu z 72-godzinnym wyprzedzeniem. Po szeregu lat stwierdzono jednak, że obowiązek ten jest zbyt uciążliwy dla armatorów i nie wnosi żadnej wartości dodanej, ponieważ organy krajowe mają już łatwiejszy dostęp do informacji o przewidywanym czasie przybycia w bazie danych THETIS. Na tej podstawie w memorandum paryskim zniesiono obowiązek dotyczący zgłoszenia poprzedzającego wejście i w związku z tym należy odpowiednio dostosować dyrektywę 2009/16/WE.

⁽⁴⁾ Decyzja Rady 2014/195/UE 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).

- (13) W zwykłych okolicznościach inspekcje statków o priorytecie II nie są obowiązkowe, lecz opcjonalne. Jednakże państwa członkowskie, w których liczba zawinięć statków kwalifikujących się do inspekcji nie jest wystarczająca do wypełnienia ich rocznego zobowiązania, muszą w celu wypełnienia tego rocznego zobowiązania inspekcyjnego poddawać inspekcji statki o priorytecie II. Ponieważ inspekcje te stają się dla tych państw członkowskich de facto obowiązkowe, konieczna może być większa elastyczność w zakresie inspekcji statków o priorytecie II, w szczególności w odniesieniu do tych państw członkowskich. W związku z tym takie państwa członkowskie powinny mieć możliwość odroczenia tych inspekcji, pod warunkiem że uzasadnią takie odroczenie.
- (14) Jeżeli inspekcja nie została przeprowadzona z powodu nadzwyczajnych i nieprzewidzianych okoliczności, które uniemożliwiają jej przeprowadzenie, takich jak klęska żywiołowa, pandemia, stan zagrożenia zdrowia publicznego lub atak terrorystyczny, nie należy jej liczyć jako inspekcji nieprzeprowadzonej. Okoliczności te powinny zostać należycie uzasadnione i zgłoszone Komisji.
- (15) W ciągu ostatniej dekady oraz 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, na przykład w odniesieniu do emisji siarki lub bezpiecznego i ekologicznie racjonalnego recyklingu 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 poziomie 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. W związku z tym należy zaktualizować profil ryzyka statku, aby odzwierciedlał kwestie środowiskowe, poprzez położenie większego nacisku na efektywność środowiskową statków.
- (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 przedłożenie wniosku ustawodawczego.
- (17) W 2019 r. memorandum paryskie przyjęło nową metodykę ustanawiającą – jako alternatywę dla białej, szarej i czarnej listy państw bandery – listy wskazujące państwa bandery o wysokim, średnim i niskim poziomie działalności. Przyjmując odpowiednie akty wykonawcze, szczególną uwagę należy zwrócić na tę metodykę, która ustanawia kategoryzację państw bandery. Wprowadzenie w życie, na podstawie niniejszej dyrektywy, tej metodyki powinno zapewniać sprawiedliwość w szczególności w odniesieniu do sposobu traktowania państw bandery posiadających małe floty.
- (18) 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 oraz 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. W przypadku gdy nie jest to możliwe z przyczyn obiektywnych, takich jak specyfika portu (ograniczona liczba personelu, problemy z dostępnością), ponieważ powiadomienie o przybyciu było zbyt późne 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 zbierania i przekazywania danych, w odniesieniu do przyczynienia się do oszczędności kosztów i efektywnego wykorzystania zasobów ludzkich. Rośnie liczba statków posiadających obecnie certyfikaty elektroniczne i oczekuje się jej dalszego wzrostu. W związku z tym należy wzmocnić skuteczność kontroli przeprowadzanej przez państwo portu dzięki szerszemu stosowaniu certyfikatów elektronicznych, aby przeprowadzać inspekcje, które będą bardziej ukierunkowane na statki i lepiej przygotowane.
- (21) Kontrola przeprowadzana przez państwo portu staje się coraz bardziej złożona w miarę dodawania nowych wymogów dotyczących inspekcji, na podstawie prawa Unii albo regulacji IMO, świadczących o ścisłym powiązaniu między zdrowiem, bezpieczeństwem, ochroną i względami społecznymi. Istnieje zatem potrzeba, aby 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 statku. Prowadząc takie działania monitorujące, państwo

portu nie powinno ingerować w kompetencje państwa bandery określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/54/UE⁽⁵⁾.

- (22) Administracje państw bandery państw członkowskich są zobowiązane, zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE⁽⁶⁾, do posiadania systemu zarządzania jakością, aby pomóc państwom członkowskim w dalszym usprawnianiu ich działalności jako państw bandery oraz zapewnić równe warunki działania administracji. Podobny wymóg w odniesieniu do administracji kontroli przeprowadzanej przez państwo portu powinien umożliwiać państwom członkowskim poświadczanie, że organizacja tych administracji, a także jej polityki, procesy, zasoby i dokumentacja są odpowiednie do osiągnięcia celów niniejszej dyrektywy. Aby zapewnić państwom członkowskim wystarczająco dużo czasu na wdrożenie tego wymogu, certyfikacja tego systemu zarządzania jakością powinna być dopasowana do odstępu czasu stosowanego zwykle między audytami w ramach systemu, który istnieje już na podstawie dyrektywy 2009/21/WE.
- (23) W celu umożliwienia aktualizacji stosowania dyrektywy 2009/16/WE, aby umożliwić państwom członkowskim wypełnianie 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 prowadziła 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 prawa⁽⁷⁾. 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.
- (24) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania przepisów dyrektywy 2009/16/WE dotyczących wykazu konwencji objętych jej zakresem stosowania, warunków stosowania załącznika VII dotyczącego inspekcji rozszerzonych, jednolitego zestawu wytycznych oraz procedur dotyczących bezpieczeństwa i ochrony, a także wymogów dotyczących certyfikatów elektronicznych, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽⁸⁾.
- (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 po raz pierwszy dokonać oceny wykonywania tej dyrektywy nie później niż pięć lat po dniu transpozycji niniejszej dyrektywy zmieniającej oraz 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. Kolejne oceny powinny odbywać się w odstępach pięcioletnich.
- (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) Aby nie nakładać nieproporcjonalnego obciążenia administracyjnego na państwa członkowskie, które nie mają dostępu do morza, zastosowanie zasady *de minimis* powinno umożliwić takim państwom członkowskim odstąpienie od obowiązku transpozycji i wykonania niniejszej dyrektywy, pod warunkiem spełniania przez te państwa określonych kryteriów.
- (28) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2009/16/WE,

⁽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).

⁽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).

⁽⁷⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

⁽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).

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. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 (zwana dalej »konwencją STCW«);”;

(ii) dodaje się litery w brzmieniu:

„l) Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004 (zwana dalej »konwencją BWM«);

m) Międzynarodowa konwencja o usuwaniu wraków, 2007 (zwana dalej »konwencją z Nairobi«);

n) Międzynarodowa konwencja o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, 2009 (zwana dalej »konwencją z Hongkongu«);”;

b) uchyla się pkt 3;

c) dodaje się punkt w brzmieniu:

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

d) 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 pkt 1;

12) »bardziej szczegółowa inspekcja« oznacza inspekcję obejmującą elementy inspekcji wstępnej, w której statek i jego wyposażenie oraz załoga kompleksowo lub – w stosownych przypadkach – częściowo zostają poddane, w okolicznościach określonych w art. 13 pkt 3, dogłębnemu badaniu obejmującemu konstrukcję statku, wyposażenie, załogę, warunki życia i pracy oraz przestrzeganie procedur postępowania na statku;

13) »inspekcja rozszerzona« oznacza inspekcję obejmującą co najmniej pozycje wymienione w załączniku VII oraz elementy inspekcji wstępnej. Inspekcja rozszerzona może obejmować inspekcję bardziej szczegółową, w przypadku gdy istnieją ku temu wyraźne powody zgodnie z art. 13 pkt 3;”;

e) pkt 20 otrzymuje brzmienie:

„20) »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 korzystniej niż statki podnoszące banderę państwa, które jest stroną tej konwencji. Taki statek poddaje się bardziej szczegółowej inspekcji zgodnie z procedurami ustanowionymi na podstawie memorandum paryskiego. Jednakże statek podnoszący banderę państwa niebędącego stroną CLC 92, konwencji o olejach bunkrowych, 2001 r. lub konwencji z Nairobi nie podlega

automatycznie bardziej szczegółowej inspekcji, jeżeli statek ten ma odpowiednie świadectwo wydane przez państwo będące stroną tych konwencji, a inspektor przeprowadzający inspekcję zadecyduje, że bardziej szczegółowa inspekcja nie jest konieczna. Decyzję tę wraz z jej uzasadnieniem wprowadza się do bazy danych wyników inspekcji.

4. Z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy wyłączone są statki rybackie o długości poniżej 24 metrów, okręty wojenne, okręty pomocnicze, statki drewniane o prostej konstrukcji, statki rządowe używane do celów niekomercyjnych oraz jachty rekreacyjne niewykorzystywane w celach handlowych. Do celów niniejszej dyrektywy długość statku rybackiego określa się zgodnie z porozumieniem kapsztadzkim 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.”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4a. Państwa członkowskie mogą przeprowadzać inspekcje w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do statków rybackich o długości co najmniej 24 metrów. Komisja, we współpracy z państwami sygnatariuszami memorandum paryskiego, może przyjąć wytyczne określające szczegółowe zasady dotyczące 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. Przy obliczaniu rocznych zobowiązań inspekcyjnych stron memorandum paryskiego nie uwzględnia się inspekcji statków przeprowadzonych przez państwo członkowskie, które wykraczają o co najmniej 20 % poza roczne zobowiązania inspekcyjne tego państwa członkowskiego.”;

4) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

Szczegółowe zasady dotyczące wypełniania zobowiązania inspekcyjnego

1. Uznaje się, że państwo członkowskie, które nie jest w stanie przeprowadzić inspekcji wymaganych na podstawie art. 5 ust. 2 lit. a), uznaje się jednak za spełniające ten wymóg, jeżeli liczba takich nieprzeprowadzonych inspekcji nie przekracza 10 % całkowitej liczby statków o priorytecie I zawijających do jego portów i kotwicowisk, niezależnie od ich profilu ryzyka.

2. Niezależnie od odsetka nieprzeprowadzonych inspekcji, o których mowa w ust. 1, państwa członkowskie nadają pierwszeństwo inspekcji statków, które – zgodnie z informacjami pochodzącymi z bazy danych wyników inspekcji – rzadko zawijają do portów w Unii.

3. Niezależnie od odsetka nieprzeprowadzonych inspekcji, o których mowa w ust. 1, w odniesieniu do statków o priorytecie I zawijających do kotwicowisk, państwa członkowskie nadają pierwszeństwo inspekcji statków o wysokim profilu ryzyka, które – zgodnie z informacjami pochodzącymi z bazy danych inspekcji – rzadko zawijają do portów w Unii.”;

5) w art. 7 tytuł oraz ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 7

Szczegółowe zasady dotyczące wyważonego zobowiązania inspekcyjnego w całej 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 swoje roczne zobowiązanie inspekcyjne, jeżeli państwo to przeprowadza liczbę inspekcji statków odpowiadającą co najmniej jego udziałowi w łącznej liczbie inspekcji, o którym mowa w art. 5 ust. 2 lit. b), oraz nie pozostawia bez inspekcji więcej niż 40 % łącznej liczby statków o priorytecie I zawijających do jego portów i kotwicowisk.

2. Państwo członkowskie, w którym łączna liczba zawinięć 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 spełniające swoje roczne zobowiązanie inspekcyjne, jeżeli to państwo członkowskie przeprowadza inspekcje dwóch trzecich statków o priorytecie I i o priorytecie II w ramach łącznej liczby statków o priorytecie I i o priorytecie II zawijających do jego portów i kotwicowisk.”;

6) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1, 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„1. Państwo członkowskie może zadecydować o odroczeniu inspekcji statku o priorytecie I lub o priorytecie II w którychkolwiek z następujących okoliczności:

- a) jeżeli inspekcja mogłaby zostać przeprowadzona podczas jakiegokolwiek kolejnego zawinięcia tego statku w tym samym państwie członkowskim w ciągu 15 dni od faktycznego czasu wypłynięcia, pod warunkiem że w międzyczasie statek ten nie zawija do jakiegokolwiek innego portu w Unii lub regionie podlegającym memorandum paryskiemu, z wyjątkiem jakichkolwiek portów państwa bandery tego statku;
- b) jeżeli inspekcja mogłaby zostać przeprowadzona w ciągu 15 dni od faktycznego czasu wypłynięcia w innym porcie zawinięcia w Unii lub regionie podlegającym memorandum paryskiemu, pod warunkiem że państwo, w którym znajduje się ten port, zgodzi się uprzednio na przeprowadzenie tej inspekcji; lub
- c) jeżeli inspekcja statku, w tym statków pasażerskich typu ro-ro lub szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej, mogłaby zostać przeprowadzona w tym samym porcie zawinięcia w ciągu 15 dni od faktycznego czasu wypłynięcia.

W przypadku gdy państwo członkowskie zadecyduje o odroczeniu inspekcji na podstawie akapitu pierwszego, tej odroczonej inspekcji nie zalicza się na poczet wypełniania przez to państwo członkowskie jego rocznego zobowiązania inspekcyjnego, o którym mowa w art. 6 i 7, jeżeli ta odroczona inspekcja zostanie odnotowana jako taka w bazie danych wyników inspekcji.

2. W przypadku gdy inspekcja statku o priorytecie I lub o priorytecie II nie zostanie przeprowadzona z przyczyn operacyjnych, nie liczy się ona jako inspekcja nieprzeprowadzona, pod warunkiem że przyczyna nieprzeprowadzenia inspekcji zostanie odnotowana w bazie danych wyników inspekcji oraz zachodzą którekolwiek z następujących nadzwyczajnych okoliczności:

- a) właściwy organ uważa, że inspekcja stanowiłaby ryzyko dla bezpieczeństwa inspektorów, statku lub jego załogi, lub portu, lub środowiska morskiego;
- b) statek zawija do portu wyłącznie w porze nocnej; lub
- c) czas zawinięcia statku jest zbyt krótki, aby można było przeprowadzić inspekcję w zadowalający sposób.

W przypadku gdy występują okoliczności przewidziane w lit. b), państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby w stosownych przypadkach na statkach regularnie zawijających w porze nocnej były przeprowadzane inspekcje.

3. Jeżeli nie przeprowadzono inspekcji statku na kotwiczowisku, nie liczy się ona jako inspekcja nieprzeprowadzona, jeżeli:

- a) statek zostanie w ciągu 15 dni od faktycznego czasu wypłynięcia poddany zgodnie z załącznikiem I inspekcji w innym porcie lub na innym kotwiczowisku w Unii lub regionie podlegającym memorandum paryskiemu;
- b) statek zawija wyłącznie w porze nocnej lub jego zawinięcie jest zbyt krótkie, aby przeprowadzić inspekcję w zadowalający sposób, a przyczyna nieprzeprowadzenia inspekcji została odnotowana w bazie danych wyników inspekcji; lub
- c) właściwy organ uważa, że inspekcja stanowiłaby ryzyko dla bezpieczeństwa inspektorów, statku lub jego załogi, lub portu, lub środowiska morskiego, a przyczyna nieprzeprowadzenia inspekcji została odnotowana w bazie 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 odnotowuje się w bazie danych wyników inspekcji. Okoliczności te muszą być należycie uzasadniane i zgłaszane Komisji.”;

7) uchyla się art. 9;

8) art. 10 ust. 2 i 3 otrzymuje brzmienie:

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

- 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 oparte są 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. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające metodykę rozpatrywania ogólnych parametrów ryzyka dotyczących w szczególności kryterium państwa bandery i kryterium poziomu działalności przedsiębiorstwa przyjętych na podstawie memorandum paryskiego w 2019 r. ustanawiającą 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) ocenił jako satysfakcjonujący ogólny stan statku, w tym warunki higieniczne, w tym 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 inspekcji rozszerzonej zgodnie z załącznikiem I część II sekcje 3A i 3B:

a) statki o wysokim profilu ryzyka;

b) statki pasażerskie, masowce, zbiornikowce olejowe, gazowce, zbiornikowce przewożące szkodliwe substancje ciekłe (NLS) lub chemikaliowce, starsze niż 12 lat;

c) statki o wysokim profilu ryzyka lub statki pasażerskie, masowce, zbiornikowce olejowe, gazowce, zbiornikowce NLS lub chemikaliowce, starsze niż 12 lat, w przypadkach wystąpienia czynników nadrzędnych lub nieoczekiwanych;

d) 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. Inspekcję rozszerzoną przeprowadza, o ile to możliwe, nie mniej niż dwóch inspektorów kontroli państwa portu. Jeżeli nie jest to możliwe, przyczyny odpowiednio odnotowuje się w bazie danych wyników inspekcji. Zakres inspekcji rozszerzonej, w tym obszary ryzyka, jakie należy uwzględnić, określono w załączniku VII. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające szczegółowe zasady 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 poddawanych inspekcji na podstawie niniejszego artykułu.”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

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

12) w art. 16 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1–4 otrzymują brzmienie:

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

- a) podnosi banderę państwa, które znajduje się na liście państw bandery o niskim poziomie działalności, przyjętej zgodnie z memorandum paryskim, na podstawie informacji zapisanych w bazie danych wyników inspekcji publikowanej corocznie przez Komisję, i który w ciągu ostatnich 36 miesięcy został zatrzymany więcej niż dwukrotnie w porcie lub na kotwicowisku państwa członkowskiego lub państwa sygnatariusza memorandum paryskiego; lub
- b) podnosi banderę państwa, które znajduje się na liście państw bandery o wysokim lub średnim poziomie działalności, przyjętej zgodnie z memorandum paryskim, na podstawie informacji zapisanych w bazie danych wyników inspekcji, publikowanej corocznie przez Komisję, i który w ciągu ostatnich 24 miesięcy został zatrzymany więcej niż dwukrotnie w porcie lub na kotwicowisku państwa członkowskiego lub państwa sygnatariusza memorandum paryskiego.

Akapit pierwszy niniejszego ustępu nie ma zastosowania w sytuacjach, o których mowa w art. 21 ust. 6.

Decyzję o odmowie dostępu stosuje się od chwili, gdy statek opuścił port lub kotwicowisko, 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 dnia jej wydania, jeżeli spełnione zostały warunki wymienione w załączniku VIII pkt 3–6.

Jeżeli wobec statku wydano drugą decyzję o odmowie dostępu, ta decyzja o odmowie dostępu zostaje cofnięta dopiero po upływie okresu 12 miesięcy.

3. Każde kolejne zatrzymanie w porcie lub na kotwicowisku państwa członkowskiego lub państwa sygnatariusza memorandum paryskiego skutkuje wydaniem decyzji o odmowie dostępu statku do każdego portu lub kotwicowiska w Unii. Taka trzecia decyzja o odmowie dostępu może zostać cofnięta po upływie okresu 24 miesięcy od dnia jej wydania, wyłącznie jeżeli:

- a) statek podnosi banderę państwa, którego wskaźnik zatrzymań nie znajduje się na liście państw bandery o niskim poziomie działalności ani na liście państw bandery o średnim poziomie działalności;
- b) świadectwo ustawowe i świadectwo 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.

Każdy statek niespełniający kryteriów wymienionych w akapicie pierwszym po upływie 24 miesięcy od dnia wydania decyzji o odmowie dostępu otrzymuje stałą odmowę dostępu do jakiegokolwiek portu lub kotwicowiska w Unii.

4. Jakiegokolwiek późniejsze zatrzymanie po wydaniu trzeciej decyzji o odmowie dostępu, w porcie lub na kotwicowisku w Unii, statku podnoszącego banderę państwa, które znajduje się na liście państw bandery o średnim lub niskim poziomie działalności skutkuje stałą odmową dostępu statku do jakiegokolwiek portu lub 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 podnoszącemu banderę państwa, które znajduje się na liście państw bandery o wysokim poziomie działalności, któremu to statkowi co najmniej trzykrotnie odmówiono dostępu i który zostaje zatrzymany w porcie lub na kotwiczowisku Unii podczas jego pierwszej inspekcji w Unii od czasu tej trzeciej lub jakiegokolwiek kolejnej odmowy dostępu:

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

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

4b. Okresy odmowy dostępu w przypadku wielokrotnych zatrzymań przedłuża się o 12 miesięcy, w przypadkach gdy zastosowanie ma środek odmowy dostępu zgodnie z art. 21 ust. 4.”;

13) art. 17 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Po zakończeniu inspekcji inspektor sporządza protokół inspekcji zgodnie z załącznikiem IX. Kopię protokołu inspekcji przekazuje się kapitanowi statku.”;

14) art. 19 ust. 4 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„4. Właściwy organ zapewnia, aby statek został zatrzymany, jeżeli inspekcja wykáže, że statek nie jest wyposażony w sprawne urządzenie do rejestracji danych podróży, a używanie takiego urządzenia jest obowiązkowe zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (*).

(*) Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).”;

15) art. 20 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

16) w art. 21 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Państwa członkowskie podejmują środki w celu zapewnienia, aby odmawiano dostępu do wszystkich portów lub kotwiczowisk w Unii statkom, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, oraz zatrzymanym statkom, o których mowa w art. 19 ust. 2, które:

a) wypływają na morze nie przestrzegając warunków określonych przez właściwy organ któregokolwiek państwa członkowskiego w porcie inspekcji; lub

b) dostają zezwolenie na wypłynięcie na morze pod warunkiem spełnienia mających zastosowanie wymogów określonych w konwencjach poprzez stawienie się następnie w stoczni remontowej wskazanej na podstawie ust. 1 niniejszego artykułu, ale tego nie uczynią.

Decyzję o odmowie dostępu stosuje się od dnia jej wydania. Decyzja o odmowie dostępu zostaje cofnięta dopiero po upływie okresu 12 miesięcy od dnia jej wydania, jeżeli spełnione zostały warunki określone w załączniku VIII pkt 3–6.”;

b) ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5. W okolicznościach, o których mowa w ust. 4 akapit pierwszy lit. a), właściwy organ państwa członkowskiego, w którym dany statek uznano za wadliwy, natychmiast powiadamia właściwe organy wszystkich pozostałych państw członkowskich.

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, w którym dany statek uznano za wadliwy, czy dany statek przybył. W przypadku gdy właściwy organ państwa członkowskiego, w którym dany statek uznano za wadliwy, dowiadyuje się, że statek ten nie zawiął do tej stoczni remontowej, natychmiast powiadamia o tym właściwe organy wszystkich pozostałych państw członkowskich.

Jeżeli w okolicznościach, o których mowa w ust. 4 akapit pierwszy lit. b), oraz jeżeli stocznia remontowa wskazana na podstawie ust. 1 nie znajduje się w państwie członkowskim, a właściwy organ państwa członkowskiego, w którym dany statek uznano za wadliwy, dowiadyuje się, że statek ten nie zawiął do tej stoczni remontowej, natychmiast powiadamia on o tym właściwe organy wszystkich pozostałych państw członkowskich.

Przed wydaniem decyzji o odmowie dostępu statku państwo członkowskie może wystąpić o konsultację z administracją państwa bandery tego statku.

6. Na zasadzie odstępstwa od ust. 4 odpowiedni organ państwa portu może zezwolić statkowi, o którym mowa w tym ustępie, na dostęp do konkretnego portu lub na kotwicowisko w przypadku konieczności spowodowanej siłą wyższą lub nadrzędnymi względami bezpieczeństwa, lub w celu zmniejszenia lub zminimalizowania zagrożenia zanieczyszczeniem, lub w celu usunięcia braków, zgodnie z ust. 1, pod warunkiem że właściciel, armator lub kapitan statku wdrożyli odpowiednie środki zapewniające bezpieczne wejście danego statku do portu lub na kotwicowisko w sposób zadowalający właściwy organ tego państwa członkowskiego.”;

17) art. 22 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. We współpracy z państwami członkowskimi i państwami sygnatariuszami memorandum paryskiego oraz w oparciu o wiedzę fachową i doświadczenia zdobyte na poziomie państw członkowskich w Unii oraz 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, aby uzupełnić politykę szkoleniową w ramach memorandum paryskiego, z myślą o harmonizacji praktyk w zakresie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

We współpracy z państwami członkowskimi i państwami sygnatariuszami memorandum paryskiego Komisja w sposób ciągły określa i odpowiada na nowe potrzeby szkoleniowe, zapewniając 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 oraz dotyczącymi pracy i nowych technologii, a także zapewniając wkład w odniesieniu do dodatkowych obowiązków wynikających z odpowiednich instrumentów.”;

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

„1. Państwa członkowskie podejmują odpowiednie środki w celu zapewnienia, aby ich piloci, którzy są zatrudnieni przy cumowaniu i odcumowaniu statków lub są zatrudnieni na statkach zmierzających do portu w państwie członkowskim lub przepływających przez jego terytorium, natychmiast informowali właściwy organ państwa portu lub państwa nadbrzeżnego, stosownie do przypadku, za każdym razem, gdy podczas pełnienia rutynowych obowiązków stwierdzą, że na statku są widoczne anomalie, które mogą zagrozić bezpieczeństwu, w tym bezpiecznej żegludze statku, lub bezpieczeństwu marynarzy na statku lub które mogą stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego.

2. Jeżeli podczas wykonywania rutynowych obowiązków władze lub organy portowe stwierdzą, że na statku przebywającym w ich porcie są widoczne anomalie, które mogą zagrozić bezpieczeństwu, w tym bezpiecznej żegludze statku, lub bezpieczeństwu marynarzy na statku lub które mogą stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego, natychmiast informują właściwy organ państwa portu.”;

19) art. 24 ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Państwa członkowskie podejmują odpowiednie środki w celu zapewnienia, aby informacje dotyczące faktycznego czasu przybycia i wypłynięcia każdego statku zawijającego do ich portów i kotwicowisk, wraz z identyfikatorem danego portu lub kotwicowiska, 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 wyników inspekcji poprzez SafeSeaNet państwa członkowskie zwolnione są 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 sporządzeniu protokołu z inspekcji lub zwolnieniu z zatrzymania..

Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje przekazane do bazy danych wyników inspekcji były walidowane w terminie 72 godzin do celów ich publikacji. Protokół inspekcji zostaje 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.”;

20) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 24a

Certyfikaty elektroniczne

Komisja, w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające 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.”;

21) 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 przekazywały właściwemu organowi następujące rodzaje informacji znajdujących 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 względu na ochronę portu odmówiono wejścia do portu lub z niego wydalono;
- d) informacje dotyczące widocznych anomalii zgłaszane 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).”;

22) art. 30 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 30

Monitorowanie zgodności państw członkowskich oraz 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 rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Komisja gromadzi niezbędne informacje oraz przeprowadza wizyty w państwach członkowskich.

Każde państwo członkowskie opracowuje, wdraża i utrzymuje system zarządzania jakością obejmujący operacyjne aspekty odnoszących się do działań państwa portu prowadzonych przez jego administrację bezpośrednio zaangażowaną w inspekcje. Ten system zarządzania jakością certyfikuje się zgodnie z mającymi zastosowanie międzynarodowymi normami jakości do dnia 6 lipca 2032 r.”;

23) art. 30a otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 30a

Akty delegowane

Komisja przyjmuje zgodnie z art. 30b akty delegowane, aby zmienić art. 2 pkt 1 w odniesieniu do zamieszczonego tam wykazu konwencji, gdy takie konwencje zostaną przyjęte na podstawie memorandum paryskiego jako odpowiedni instrument, a także aby zmienić załącznik VI w celu dodania lub aktualizacji wykazu określonych w tym załączniku

procedur, wytycznych, instrukcji i okólników dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu przyjętych na podstawie memorandum paryskiego i określonych w tym załączniku.”;

24) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 31a

Zmiany konwencji

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

25) art. 33 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 33

Akty wykonawcze

Przyjmując akty wykonawcze, o których mowa w art. 10 ust. 3, art. 14 ust. 4, art. 15 ust. 4, art. 18a ust. 7, art. 23 ust. 5, art. 24a ust. 1 i art. 27 akapit drugi, zgodnie z procedurami, o których mowa w art. 31 ust. 2, Komisja dokłada szczególnych starań w celu zapewnienia, aby akty te uwzględniały wiedzę fachową i doświadczenia zdobyte dzięki systemowi inspekcji w Unii oraz opierały się na doświadczeniach memorandum paryskiego.”;

26) art. 35 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 35

Przegląd wykonywania

Do dnia 6 lipca 2032 r., a następnie co pięć lat, Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wykonywania niniejszej dyrektywy i zgodności z nią. Na podstawie tego sprawozdania Komisja określi, czy konieczne jest przedłożenie wniosku ustawodawczego w sprawie zmiany niniejszej dyrektywy lub w sprawie dalszych aktów prawnych w tej dziedzinie.

Po zakończeniu przez IMO przeglądu wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla (CII) Komisja ocenia przydatność CII jako parametru środowiskowego stosowanego do określenia profilu ryzyka statku na podstawie niniejszej dyrektywy. Na podstawie tej oceny Komisja w stosownych przypadkach rozważy czy przedłożyć wniosek ustawodawczy.”;

27) załącznik I zastępuje się tekstem określonym w załączniku I do niniejszej dyrektywy;

28) załącznik II zastępuje się tekstem określonym w załączniku II do niniejszej dyrektywy;

29) uchyla się załącznik III;

30) załącznik IV zastępuje się tekstem określonym w załączniku III do niniejszej dyrektywy;

31) załącznik VI zastępuje się tekstem określonym w załączniku IV do niniejszej dyrektywy;

32) załącznik VIII zastępuje się tekstem określonym w załączniku V do niniejszej dyrektywy;

33) załącznik XII zastępuje się tekstem określonym w załączniku VI do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia 6 lipca 2027 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 państwa członkowskie, które nie mają portów morskich, mogą zastosować odstępstwo od obowiązku transpozycji i wykonania niniejszej dyrektywy, jeżeli mogą wykazać, że spośród łącznej liczby pojedynczych statków zawijających w ciągu 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 Strasburgu dnia 27 listopada 2024 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodnicząca

R. METSOLA

W imieniu Rady

Przewodniczący

BÓKA J.

ZAŁĄCZNIK I

„ZAŁĄCZNIK I

ELEMENTY UNIJNEGO SYSTEMU INSPEKCJI PRZEPROWADZANEJ PRZEZ PAŃSTWO PORTU

(o którym mowa w art. 5)

Unijny system inspekcji przeprowadzanej przez państwo portu zawiera następujące elementy:

I. Profil ryzyka statku

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

1. Parametry ogólne

a) Rodzaj statku

Statki pasażerskie, masowce, zbiornikowce olejowe, gazowce, zbiornikowce NLS lub chemikaliowce uznaje się za stwarzające większe ryzyko.

b) Wiek statku

Statki starsze niż 12 lat uznaje się 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 uznaje się za stwarzające większe ryzyko.

(ii) Statki podnoszące banderę państwa z niskim wskaźnikiem zatrzymań w Unii i regionie podlegającym memorandum paryskiemu uznaje się za stwarzające mniejsze ryzyko.

(iii) Statki podnoszące banderę państwa, które ratyfikowało wszystkie obowiązkowe instrumenty IMO i MOP wymienione w art. 2 pkt 1, uznaje się za stwarzające mniejsze ryzyko.

d) Uznane organizacje

(i) Statki, którym świadectwa wydały uznane organizacje i które mają niski lub bardzo niski poziom działalności pod względem ich wskaźników zatrzymań w Unii i regionie podlegającym memorandum paryskiemu, uznaje się za stwarzające większe ryzyko.

(ii) Statki, którym świadectwa wydały uznane organizacje i które mają wysoki poziom działalności pod względem ich wskaźników zatrzymań w Unii i regionie podlegającym memorandum paryskiemu, uznaje się za stwarzające mniejsze ryzyko.

(iii) Statki posiadające 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 i regionie podlegającym memorandum paryskiemu, uznaje się za stwarzające większe ryzyko.

(ii) Statki należące do przedsiębiorstwa o wysokim poziomie działalności, określonym na podstawie wskaźnika wykazanych braków i zatrzymań w Unii i regionie podlegającym memorandum paryskiemu, uznaje się za stwarzające mniejsze ryzyko.

2. Parametry historyczne

(i) Statki, które zostały zatrzymane więcej niż jeden raz, uznaje się za stwarzające większe ryzyko.

- (ii) Statki, które podczas inspekcji przeprowadzanych w okresie, o którym mowa w załączniku II, wykazały liczbę braków mniejszą niż liczba, o której mowa w załączniku II, uznaje się za stwarzające mniejsze ryzyko.
- (iii) Statki, które nie zostały zatrzymane w okresie, o którym mowa w załączniku II, uznaje się 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 tych 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, na których podczas inspekcji przeprowadzanych w okresie, o którym mowa w załączniku II, wykazano liczbę braków większą 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 r., konwencji z Nairobi oraz konwencji z Hongkongu, uznaje się za stwarzające większe ryzyko.

II. Inspekcja statków

1. Inspekcje okresowe

Inspekcje okresowe przeprowadza się w uprzednio określonych odstępach czasu. Ich częstotliwość określa się w zależności od profilu ryzyka statku. Odstęp czasu między inspekcjami okresowymi statków o wysokim ryzyku nie może przekraczać 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 na kotwiczowisku w Unii lub 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 na kotwiczowisku w Unii lub 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 na kotwiczowisku w Unii lub 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 mają zastosowanie następujące czynniki nadrzędne lub nieoczekiwane, poddaje się inspekcji niezależnie od czasu, który upłynął od ostatniej inspekcji okresowej. O konieczności przeprowadzenia takiej dodatkowej inspekcji ze względu na czynniki nieoczekiwane decyduje jednak inspektor na podstawie swojego profesjonalnego osądu.

2A. Czynniki nadrzędne

Statki, do których mają zastosowanie następujące czynniki nadrzędne, poddaje się inspekcji niezależnie od czasu, jaki upłynął od ich ostatniej inspekcji okresowej:

- statki, które od czasu ostatniej inspekcji w Unii lub regionie podlegającym memorandum paryskiemu zostały zawieszony lub wycofany ze swojej klasy ze względów bezpieczeństwa,
- statki będące przedmiotem sprawozdania lub powiadomienia sporządzonego przez inne państwo członkowskie,
- 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 naruszenie przepisów dotyczących zrzutu substancji szkodliwych lub wycieków,
- manewrowały w sposób nieprawidłowy lub niebezpieczny w systemach tras żeglugowych przyjętych przez IMO lub bez zachowania dobrej praktyki morskiej i procedur nawigacyjnych,
- zostały uprzednio objęte zakazem (pierwsza inspekcja po wycofaniu decyzji o odmowie dostępu), lub
- uczestniczyły w poważnym incydencie, w szczególności związanym z poważnym pożarem na statku, awarią silnika i wypadkami śmiertelnymi.

2B. Czynniki nieoczekiwane

Statki, do których mają zastosowanie 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 uznaną uprzednio organizację, której od czasu ostatniej inspekcji w Unii lub regionie podlegającym memorandum paryskiemu wycofano uznanie,
- statki zgłoszone przez pilotów lub władze lub organy portowe jako mające widoczne anomalie, które mogą zagrozić bezpiecznej żegludze tych statków lub które mogą stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego zgodnie z art. 23 niniejszej dyrektywy. Zgłoszenia te mogą zawierać informacje z systemu kontroli ruchu statków dotyczące ruchu statków,
- statki, które nie przestrzegały odpowiednich wymogów w zakresie powiadomienia, o których 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 lub organizację mającą uzasadniony interes w bezpiecznej eksploatacji statku, warunkach życia i pracy lub zapobieganiu zanieczyszczeniom, chyba że zainteresowane państwo członkowskie uznaje to zgłoszenie lub skargę za ewidentnie bezpodstawne,
- statki, w których stwierdzono nienaprawiony brak związany z ISM (3 miesiące po wykryciu danego braku),
- statki, które zostały poprzednio zatrzymane więcej niż 3 miesiące wcześniej,
- statki, które zostały zgłoszone jako mające problemy z ładunkiem, w szczególności ładunkiem szkodliwym lub niebezpiecznym,
- statki, które były eksploatowane w sposób stanowiący zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska,
- 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 poddaje się inspekcji w następujący sposób:

a) inspekcję rozszerzoną przeprowadza się na:

- wszelkich statkach o wysokim profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 6 miesięcy,

- wszelkich statkach pasażerskich, masowcach, zbiornikowcach olejowych, gazowcach, zbiornikowcach NLS lub chemikaliowcach, starszych niż 12 lat, o normalnym profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 12 miesięcy;
- b) inspekcję wstępną lub inspekcję bardziej szczegółową, stosownie do przypadku, przeprowadza się na:
- wszelkich statkach starszych niż 12 lat, innych niż statki pasażerskie, masowce, zbiornikowce olejowe, gazowce, zbiornikowce NLS lub chemikaliowce, o normalnym profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 12 miesięcy;
- c) w przypadku wystąpienia czynnika nadrzędnego:
- inspekcję bardziej szczegółową lub inspekcję rozszerzoną, zgodnie z profesjonalnym osądem inspektora, przeprowadza się na wszelkich statkach o wysokim profilu ryzyka i na wszystkich statkach pasażerskich, masowcach, zbiornikowcach olejowych, gazowcach, zbiornikowcach NLS lub chemikaliowcach, starszych niż 12 lat,
 - inspekcję bardziej szczegółową przeprowadza się na wszelkich statkach innych niż statki pasażerskie, masowce, zbiornikowce olejowe, gazowce, zbiornikowce NLS lub chemikaliowce, starszych niż 12 lat,
 - inspekcję rozszerzoną przeprowadza się na wszelkich statkach podczas pierwszej inspekcji po wycofaniu decyzji o odmowie dostępu.
- 3B. W przypadku podjęcia przez właściwy organ decyzji o inspekcji statku o priorytecie II zastosowanie mają następujące zasady:
- a) inspekcję rozszerzoną przeprowadza się na:
- wszelkich statkach o wysokim profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 5 miesięcy,
 - wszelkich statkach pasażerskich, masowcach, zbiornikowcach olejowych, gazowcach, zbiornikowcach NLS lub chemikaliowcach, starszych niż 12 lat, o normalnym profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 10 miesięcy, lub
 - wszelkich statkach pasażerskich, masowcach, zbiornikowcach olejowych, gazowcach, zbiornikowcach NLS lub chemikaliowcach, starszych niż 12 lat, o niskim profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 24 miesięcy;
- b) inspekcję wstępną lub inspekcję bardziej szczegółową, stosownie do przypadku, przeprowadza się na:
- wszelkich statkach innych niż statki pasażerskie, masowce, zbiornikowce olejowe, gazowce, zbiornikowce NLS lub chemikaliowce, starszych niż 12 lat, o normalnym profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 10 miesięcy, lub
 - wszelkich statkach innych niż statki pasażerskie, masowce, zbiornikowce olejowe, gazowce, zbiornikowce NLS lub chemikaliowce, starszych niż 12 lat, o niskim profilu ryzyka, które nie były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 24 miesięcy;
- c) w przypadku wystąpienia czynników nieoczekiwanych:
- inspekcję bardziej szczegółową lub inspekcję rozszerzoną, zgodnie z profesjonalnym osądem inspektora, przeprowadza się na wszelkich statkach o wysokim profilu ryzyka lub na wszystkich statkach pasażerskich, masowcach, zbiornikowcach olejowych, gazowcach, zbiornikowcach NLS lub chemikaliowcach, starszych niż 12 lat,
 - inspekcję bardziej szczegółową przeprowadza się na wszelkich statkach innych niż statki pasażerskie, masowce, zbiornikowce olejowe, gazowce, zbiornikowce NLS lub chemikaliowce, starszych niż 12 lat.”

ZAŁĄCZNIK II

„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			Statek pasażerski, masowiec, zbiornikowiec olejowy, gazowiec, zbiornikowiec NLS lub chemikaliowiec	1	Statek o poziomie ryzyka, które nie jest ani 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	Poziom działalności	W	—	—		1	Wysoki
			Ś	—	—			—
			N	Niski	—			—
			BN	Bardzo niski	—			—
4b		Uznana przez UE		—	—		Tak	
5	Przedsiębiorstwo	Poziom działalności	W	—	—		2	Wysoki
			Ś	—	—	—		
			N	Niski	—	—		
			BN	Bardzo niski	—	—		

			Profil			
			Statki o wysokim ryzyku		Statki o normalnym ryzyku	Statki o niskim ryzyku
Parametry ogólne			Kryteria	Punkty ważne	Kryteria	Kryteria
Parametry historyczne						
6	Liczba braków odnotowanych podczas każdej inspekcji w ciągu ostatnich 36 miesięcy	Braki	Powyżej 6 podczas jednej z inspekcji	1		Nie więcej niż 5 podczas każdej indywidualnej inspekcji (i co najmniej jedna inspekcja przeprowadzona w ciągu ostatnich 36 miesięcy)
7	Liczba zatrzymań w ciągu ostatnich 36 miesięcy	Zatrzymania	Co najmniej 2 zatrzymania	1		Bez zatrzymań
Parametry środowiskowe						
8	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 odnotowanych podczas każdej inspekcji w ciągu 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 to statki, które spełniają wszystkie kryteria związane z parametrami niskiego ryzyka.

Statki o normalnym ryzyku to statki, które nie są statkami o wysokim ani o niskim ryzyku.

”

ZAŁĄCZNIK III

„ZAŁĄCZNIK IV

LISTA ŚWIADECTW LUB CERTYFIKATÓW I DOKUMENTÓW

(o których mowa w art. 13 pkt 1)

Lista świadectw lub certyfikatów i dokumentów, które, w zakresie mającym zastosowanie, należy sprawdzić jako wymóg minimalny podczas inspekcji (w stosownych przypadkach):

1. Międzynarodowy certyfikat pomiarowy.
2. Protokoły poprzednich inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej 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 (art. 16 pkt 1 LL 66).
11. Międzynarodowy certyfikat zwolnienia od wymagań wolnej burty (art. 16 pkt 2 LL 66).
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. Międzynarodowy- certyfikat zapobiegania zanieczyszczeniom ściekami (ISPPC) (prawidło 5.1 załącznika IV do konwencji MARPOL, MEPC.1/okólnik 408).
15. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza (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 systemu antyporostowego (świadectwo IAFS) (prawidło 2 załącznika 4 do konwencji AFS 2001).
19. Deklaracja dotycząca 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 (kodeksem ISM) (prawidło IX/4.2 konwencji SOLAS 1974, 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 zanieczyszczeniu (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 1974 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 92).
28. Certyfikat ubezpieczenia lub inne zabezpieczenie finansowe dotyczące odpowiedzialności cywilnej w zakresie szkód spowodowanych zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (art. 7 ust. 2 konwencji o olejach bunkrowych, 2001).
29. Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego od odpowiedzialności za usuwanie wraków (art. 12 konwencji z Nairobi).
30. Certyfikat bezpieczeństwa jednostki szybkiej i 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), 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 73/78).
37. Książka zapisów śmieciowych, sekcje I i II (prawidło 10.3 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 i art. 8 ust. 1 konwencji MOP nr 180 oraz normy A.2.3.10 i A.2.3.12 Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. (konwencji MLC)).

50. Morski certyfikat pracy
51. Deklaracja zgodności z przepisami o pracy na morzu, część I i II
52. Dowody dotyczące maszynowni bezwachtowych (prawidło II-I/46.3 konwencji SOLAS 1974).
53. Certyfikaty wymagane na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE (*).
54. Certyfikat wymagany na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 (**).
55. Certyfikat inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych lub zaświadczenie o zgodności mające zastosowanie na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 (***)
56. Dokument zgodności wydany na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 (****).

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 128).

(**) Rozporządzenie 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 (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 24).

(***) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz.U. L 330 z 10.12.2013, s. 1).

(****) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55).".

ZAŁĄCZNIK IV

„ZAŁĄCZNIK VI

PROCEDURY KONTROLI STATKÓW

(o których mowa w art. 15 ust. 1)

Wszystkie instrukcje techniczne i okólniki wydane na podstawie memorandum paryskiego, w ich zaktualizowanej wersji:

Instrukcje techniczne komitetu kontroli państwa portu (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 Dokowanie
- PSCC53-2020-11 Zezwolenie na jednorazową podróż do stoczni remontowej ze względu na uchybienia powstałe w wyniku statku przypadkowych uszkodzeń«

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

- PSCC56-2023-02 Konwencje dotyczące zobowiązań finansowych

Wystawianie certyfikatów marynarzom i obsada statku

- PSCC56-2023-08 Wystawianie certyfikatów marynarzom i obsada statku (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.
- PSCC53-2020-14 Godziny pracy lub odpoczynku i zdatność do pełnienia służby”.

—

ZAŁĄCZNIK V

„ZAŁĄCZNIK VIII

PRZEPISY DOTYCZĄCE ODMOWY DOSTĘPU DO PORTÓW I KOTWICOWISK W UNII

(o której 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 po opuszczeniu portu przez statek. Decyzja o odmowie dostępu staje się skuteczna natychmiast po opuszczeniu 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, pozostałym państwom członkowskim oraz pozostałym sygnatariuszom memorandum paryskiego, Komisji oraz Sekretariatowi memorandum paryskiego. Właściwy organ bezzwłocznie aktualizuje również bazę danych wyników inspekcji, wprowadzając informacje dotyczące decyzji o odmowie dostępu.
- 3) W celu cofnięcia decyzji o odmowie dostępu właściciel lub armator statku musi zwrócić się z formalnym wnioskiem do właściwego organu państwa członkowskiego, które wydało decyzję o odmowie dostępu. Do takiego wniosku musi zostać dołączony dokument wydany przez administrację państwa bandery po przeprowadzeniu wizyty na pokładzie statku przez inspektora odpowiednio upoważnionego przez administrację państwa bandery, potwierdzający, że statek całkowicie spełnia mające zastosowanie postanowienia konwencji. Administracja państwa bandery przekazuje właściwemu organowi dowód na to, że wizyta na pokładzie statku została przeprowadzona. Dokument może mieć formę urzędowego oświadczenia, które musi zostać wydane przez administrację państwa bandery, a nie przez uznaną organizację.
- 4) Do wniosku o zniesienie decyzji o odmowie dostępu musi również zostać dołączony, w stosownych przypadkach, dokument wydany przez towarzystwo klasyfikacyjne, które sklasyfikowało statek w wyniku przeprowadzenia wizytacji na pokładzie statku przez inspektora tego towarzystwa, wykazujący zgodność statku z normami danej klasy określonymi przez towarzystwo. Towarzystwo klasyfikacyjne przekazuje właściwemu organowi dowód na to, że wizyta 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 pkt 3 i 4.
- 6) Taki wniosek wraz z wymaganymi dokumentami musi zostać przedłożony 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 państwo, które nałożyło zakaz.
- 7) W systemie informacyjnym do statku zostanie dodany czynnik nadrzędny i statek zostanie wskazany jako podlegający inspekcji rozszerzonej przy jego następnym zawinięciu do portu/kotwicowiska w regionie podlegającym memorandum paryskiemu.
- 8) Właściwy organ powiadamia również na piśmie o swojej decyzji administrację państwa bandery, zainteresowane towarzystwo klasyfikacyjne, pozostałe państwa członkowskie, pozostałych sygnatariuszy memorandum paryskiego, Komisję oraz Sekretariat memorandum paryskiego. Właściwy organ musi również bezzwłocznie zaktualizować bazę danych wyników inspekcji, wprowadzając informacje dotyczące decyzji o odmowie dostępu.
- 9) Informacje dotyczące statków, którym odmówiono dostępu do portów w Unii, muszą zostać udostępnione w bazie danych wyników inspekcji oraz opublikowane zgodnie z art. 26 i załącznikiem XIII.”

ZAŁĄCZNIK VI

„ZAŁĄCZNIK XII

FUNKCJE BAZY DANYCH WYNIKÓW INSPEKCJI

(o której mowa w art. 24 ust. 1)

- 1) Baza danych wyników inspekcji ma co najmniej następujące funkcje:
 - dodawanie danych dotyczących inspekcji z państw członkowskich i wszystkich innych państw sygnatariuszy memorandum paryskiego,
 - przekazywanie danych dotyczących profilu ryzyka statków oraz statków kwalifikujących się do inspekcji,
 - obliczanie zobowiązań inspekcyjnych każdego państwa członkowskiego,
 - ustalanie listy państw bandery o wysokim poziomie działalności, o średnim poziomie działalności oraz o 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 mieć zdolność dostosowania do zmian w przyszłości oraz komunikowania się z innymi unijnymi bazami danych dotyczącymi bezpieczeństwa morskiego, w tym SafeSeaNet zawierającą dane dotyczące rzeczywistych zawinięć statków do portów państw członkowskich, oraz – w stosownych przypadkach – z odpowiednimi krajowymi systemami informacyjnymi.
- 3) Umieszcza się link głęboki prowadzący 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 Equasis.”.