



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 1.6.2023 r.
COM(2023) 271 final

ANNEXES 1 to 5

ZAŁĄCZNIKI

do

**Wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady
zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez
państwo portu**

{SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final} - {SWD(2023) 149 final}

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

b) Wiek statku

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

c) Działalność państwa bandery

(i) Statki podnoszące banderę państwa z wysokim wskaźnikiem zatrzymań we Wspólnocie i regionie podlegającym memorandum paryskiemu są uważane za stwarzające większe zagrożenie.

(ii) Statki podnoszące banderę państwa z niskim wskaźnikiem zatrzymań we Wspólnocie i regionie podlegającym memorandum paryskiemu są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.

(iii) Statki podnoszące banderę państwa, które ratyfikowało wszystkie obowiązkowe instrumenty IMO wymienione w art. 2 pkt 1, są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie. Zaraz po przyjęciu przepisów, o których mowa w art. 10 ust. 3, państwo bandery takiego statku musi udowodnić zgodność z Kodeksem zasad wprowadzania obowiązkowych instrumentów IMO.

(iv) Statki podnoszące banderę państwa, które dostarczyło elektroniczne wersje świadectw ustawowych określonych w pkt 1–XX załącznika IV.

d) Uznane organizacje

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

(ii) Statki, którym świadectwa wydały uznane organizacje posiadające wysoki poziom działalności w stosunku do ich wskaźników zatrzymań we Wspólnocie i regionie podlegającym memorandum paryskiemu, są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.

(iii) Statki posiadające świadectwa wydane przez uznane organizacje zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 391/2009.

e) Działalność przedsiębiorstwa

(i) Statki należące do przedsiębiorstwa o niskim lub bardzo niskim poziomie działalności, określonym na podstawie wskaźnika wykazanych braków

i zatrzymań we Wspólnocie oraz w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, są uważane za stwarzające większe zagrożenie.

- (ii) Statki należące do przedsiębiorstwa o wysokim poziomie działalności, określonym na podstawie wskaźnika wykazanych braków i zatrzymań we Wspólnocie oraz w regionie podlegającym memorandum paryskiemu, są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.

f) Parametry historyczne

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

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

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

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

g) Parametry środowiskowe

- (i) Wskaźnik intensywności emisji dwutlenku węgla statku, statki należące do kategorii D–E są uważane za stwarzające większe ryzyko.
- (ii) Statki, które podczas inspekcji przeprowadzanych w okresie, o którym mowa w załączniku II, wykazały mniej braków odnoszących się do konwencji MARPOL, AFS, konwencji BWM 2004, CLC 92, konwencji o olejach bunkrowych i konwencji z Nairobi, o której mowa w załączniku II, są uważane za stwarzające mniejsze zagrożenie.”.

ZAŁĄCZNIK II

ELEMENTY PROFILU RYZYKA STATKU

(o których mowa w art. 10 ust. 2)

					Profil			
					Statki o wysokim poziomie ryzyka		Statki o normalnym poziomie ryzyka	Statki o niskim poziomie ryzyka
Parametry ogólne					Kryteria	Punkty ważne	Kryteria	Kryteria
1	Rodzaj statku				Chemikaliowiec Gazowiec Tankowiec Masowiec Statek pasażerski	1	Statki 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 wymienionych w art. 2		-	-	Tak		
3c		Elektroniczne świadectwo		Świadectwa ustawowe są przesyłane do systemu informatycznego drogą cyfrową				
4a	Uznana organizacja	Działalność	W	-	-	Wysoki poziom		
			Ś	-	-	-		
			N	Niski poziom	1	-		
			BN	Bardzo niski poziom		-		
4b		Uznana przez UE		-	-	Tak		
5	Przedsiębiorstwo	Działalność	W	-	-	Wysoki poziom		
			Ś	-	-	-		
			N	Niski poziom	2	-		
			BN	Bardzo niski poziom		-		
Parametry historyczne								
6	Liczba braków zapisanych podczas każdej inspekcji podczas ostatnich 36 miesięcy		Braki	Powyżej 6 podczas jednej z inspekcji	-		Co najwyżej 5 podczas każdej indywidualnej inspekcji (i co najmniej jedna inspekcja przeprowadzona podczas	

					ostatnich 36 miesięcy)
7	Liczba zatrzymań podczas ostatnich 36 miesięcy	Zatrzymania	Co najmniej 2 zatrzymania	1	Nie był zatrzymany
Parametry środowiskowe					
8	Wskaźnik intensywności emisji dwutlenku węgla (CII)	Klasyfikacja	D–E	1	
9	Liczba braków odnoszących się do konwencji MARPOL, AFS, konwencji BWM 2004, CLC 92, konwencji o olejach bunkrowych i konwencji z Nairobi zapisanych podczas każdej inspekcji podczas ostatnich 36 miesięcy	Braki	Powyżej 3 podczas jednej z inspekcji	1	

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

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

ZAŁĄCZNIK III

„Załącznik IV

LISTA CERTYFIKATÓW I DOKUMENTÓW

(o których mowa w art. 13 ust. 1)

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

1. Międzynarodowy certyfikat pomiarowy.
2. Protokoły poprzednich inspekcji w ramach kontroli przeprowadzonej przez państwo portu.
3. Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego (prawidło I/12 konwencji SOLAS 1974).
4. Certyfikat bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego (prawidło I/12 konwencji SOLAS 1974).
5. Certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego (prawidło I/12 konwencji SOLAS 1974).
6. Certyfikat bezpieczeństwa urządzeń radiowych statku towarowego (prawidło I/12 konwencji SOLAS 1974).
7. Certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego (prawidło I/12 konwencji SOLAS 1974).
8. Certyfikat zwolnienia (prawidło I/12 konwencji SOLAS 1974).
9. Dokument minimalnej bezpiecznej obsady (prawidło V/14.2 konwencji SOLAS 1974).
10. Międzynarodowy certyfikat wolnej burty (1966) (art. 16 pkt 1 LLC 66/88).
11. Międzynarodowy certyfikat zwolnienia od wymagań wolnej burty (art. 16 pkt 2 LLC 66/88).
12. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniom olejami (prawidło 7.1 załącznika I do konwencji MARPOL).
13. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe (prawidło 9.1 załącznika II do konwencji MARPOL).
14. Międzynarodowe świadectwo zapobiegania zanieczyszczeniom ściekami (ISPPC) (prawidło 5.1 załącznika IV do konwencji MARPOL, MEPC.1/okólnik.408).
15. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu 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 antyporostowego (certyfikat IAFS) (prawidło 2 załącznika 4 do konwencji AFS 2001).
19. Deklaracja systemu przeciwporostowego (prawidło 5 załącznika 4 do konwencji AFS 2001).
20. Międzynarodowy certyfikat ochrony statku (ISSC) lub tymczasowy Międzynarodowy certyfikat ochrony statku (część A pkt 19 Kodeksu ISPS i dodatki do tej części).
21. Świadectwa dla kapitanów, oficerów lub marynarzy wydane zgodnie z konwencją STCW (art. VI, prawidło I/2 konwencji STCW i sekcja A-I/2 kodeksu STCW).
22. Kopia dokumentu zgodności lub kopia tymczasowego dokumentu zgodności wydanego zgodnie z Międzynarodowym kodeksem zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem 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 zanieczyszczaniem olejami (art. VII ust. 2 CLC 69/92).
28. Zaświadczenie ubezpieczeniowe lub inne zabezpieczenie finansowe dotyczące odpowiedzialności cywilnej w zakresie szkód spowodowanych zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (art. 7 ust. 2 konwencji BUNKERS 2001).
29. Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego od odpowiedzialności za usuwanie wraków (art. 12 konwencji o usuwaniu wraków).
30. Certyfikat bezpieczeństwa jednostki szybkiej lub pozwolenie na eksploatację jednostki szybkiej (prawidło X/3.2 konwencji SOLAS 1974 i prawidła 1.8.1 i 1.9 kodeksu HSC 94/00).
31. Dokument zgodności ze specjalnymi wymaganiami dla statków przewożących towary niebezpieczne (prawidło II-2/19.4 konwencji SOLAS 1974).

32. Dokument uprawniający do przewozu ziarna luzem i poradnik załadunku ziarna (prawidło VI/9 konwencji SOLAS 1974, sekcja 3 Międzynarodowego kodeksu bezpiecznego przewozu ziarna luzem).
33. Zaświadczenie o zgodności ze schematem oceny stanu technicznego (CAS), Sprawozdanie Końcowe i Protokół Przeglądu CAS (prawidło 20 i 21 załącznika I do konwencji MARPOL, rezolucja MEPC.94(46), zmieniona rezolucjami MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), rezolucją MEPC.155(55) i MEPC.236(65);
34. Zapis historii statku (prawidło XI-1/5 konwencji SOLAS 1974).
35. Książka zapisów olejowych, sekcja I i II (prawidło 17 i 36 załącznika I do konwencji MARPOL).
36. Książka zapisów ładunkowych (prawidło 15 załącznika II do konwencji MARPOL).
37. Książka zapisów śmieciowych, sekcja I i II (prawidło 10.3 załącznika V do konwencji MARPOL); (prawidło 10 załącznika V do konwencji MARPOL).
38. Plan postępowania ze śmieciami (prawidło 10 załącznika V do konwencji MARPOL, rezolucja MEPC.220(63)).
39. Dziennik okrętowy i zapisy dotyczące poziomu i stanu włączenia/wyłączenia okrętowych silników wysokoprężnych (prawidło 13.5.3 załącznika VI do konwencji MARPOL).
40. Dziennik okrętowy dotyczący przejścia na inny rodzaj paliwa olejowego (prawidło 14.6 załącznika VI do konwencji MARPOL).
41. Książka zapisów o substancjach zubożających warstwę ozonową (prawidło 12.6 załącznika VI do konwencji MARPOL).
42. Książka zapisów balastowych (BWRB) (art. 9 ust. 1 lit. b) i prawidło B-2 konwencji BWM 2004).
43. Stałe gazowe instalacje gaśnicze – certyfikat zwolnienia dotyczący ładowni i wykaz ładunków (prawidło II-2/10.7.1.4 konwencji SOLAS 1974).
44. Manifest towarów niebezpiecznych lub plan rozmieszczenia i mocowania (prawidło VII/4 i VII/7-2 konwencji SOLAS 1974, prawidło 54 załącznika III do konwencji MARPOL).
45. Dla zbiornikowców do przewozu ropy naftowej – zapis systemu monitorowania i kontroli postępowania z olejami podczas ostatniego rejsu w stanie balastowym (prawidło 31.2 załącznika I do konwencji MARPOL).
46. Plan współpracy w poszukiwaniach i ratownictwie dla statków pasażerskich prowadzących żeglugę liniową (prawidło V/7.3 konwencji SOLAS 1974).
47. Wykaz ograniczeń eksploatacyjnych dla statków pasażerskich (prawidło V/30.2 konwencji SOLAS 1974).
48. Mapy morskie i publikacje nautyczne (prawidło V/19.2.1.4 i V/27 konwencji SOLAS 1974).
49. Ewidencja czasu wypoczynku i tablica informacyjna z ustaleniami dotyczącymi pracy na statku (sekcja A-VIII/1.5 i 1.7 kodeksu STCW, art. 5 ust. 7, art. 8 ust. 1 konwencji MOP nr 180 oraz norma A.2.3.10 i A.2.3.12 konwencji MLC 2006).

50. Dowody dotyczące maszynowni bezwachtowych (prawidło II-I/46.3 konwencji SOLAS 1974).
51. Świadectwa 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. Świadectwo 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. Świadectwo 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.

Część B Lista innych certyfikatów i dokumentów, które w zakresie, w jakim znajdują zastosowanie, muszą znajdować się na pokładzie statku (w stosownych przypadkach):

1. Szkice konstrukcyjne (prawidło II-1/3-7 konwencji SOLAS).
2. Dokumentacja budowy statku (prawidło II-1/3-10 konwencji SOLAS).
3. Instrukcje i informacje dotyczące manewrowania (prawidło II-1/28 konwencji SOLAS).
4. Informacje o stateczności (prawidło II-1/5 i II-1/5-1 konwencji SOLAS oraz prawidło 10 LLC 66/88).
5. Informacje o niezatapialności i stateczności (prawidło 28 załącznika I do konwencji MARPOL).
6. Plany i instrukcje dotyczące kontroli uszkodzeń statku (prawidło II-1/19 konwencji SOLAS, MSC.1/okólnik.1245).
7. Poradnik dostępu do konstrukcji statku (prawidło II-1/3-6 konwencji SOLAS).
8. Dokumentacja sprawozdania z rozszerzonego programu inspekcji (w przypadku masowców i zbiornikowców) (prawidło XI-1/2 konwencji SOLAS oraz pkt 6.2 i 6.3 części A i części B załącznika A oraz części A i części B załącznik B do kodeksu ESP z 2011 r.).
9. Poradnik mocowania ładunków (prawidło VI/5.6 i VII/5 konwencji SOLAS, MSC.1/okólnik.1353/Rev.1).
10. Instrukcje operacji ładunkowych na masowcu (prawidło VI/7.2 i XII/8 konwencji SOLAS, kodeks BLU).
11. Plan załadunku/rozładunku ładunków masowych (prawidło VI/7.3 konwencji SOLAS).
12. Informacje dotyczące ładunku (prawidło VI/2 i XII/10 konwencji SOLAS, MSC/okólnik.663).
13. Plan/instrukcje kontroli przeciwpożarowej (prawidło II-2/15.2.4 i II-2/15.3.2 konwencji SOLAS).

14. Instrukcje operacyjne dotyczące bezpieczeństwa przeciwpożarowego (prawidło II-2/16.2 konwencji SOLAS).
15. Podręcznik szkolenia w zakresie bezpieczeństwa przeciwpożarowego (prawidło II-2/1.5.2.3 konwencji SOLAS).
16. Podręcznik szkolenia (prawidło III/35 konwencji SOLAS).
17. Szkolenie na pokładzie, ćwiczenia i ewidencja obsługi technicznej (prawidło II-2/15.2.2.5, III/19.3, III/19.5, III/20.6 i III/20.7 konwencji SOLAS).
18. Plany i procedury podejmowania osób z wody dla poszczególnych statków (prawidło III/17-1 konwencji SOLAS, MSC.346(91), MSC.1/okólnik.1447).
19. System wspomagania decyzji kapitana (dla statków pasażerskich) (prawidło III/29 konwencji SOLAS).
20. Międzynarodowy kod sygnałowy i kopia tomu III IAMSAR (prawidło V/21 konwencji SOLAS).
21. Zapisy czynności nawigacyjnych (prawidło V/26 i V/28.1 konwencji SOLAS).
22. Plan ochrony statku i związane z nim zapisy (prawidło XI-2/9 konwencji SOLAS oraz część A pkt 9 i 10 Kodeksu ISPS).
23. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza przez silnik (EIAPPC) (prawidło 2.1.1.1 kodeksu technicznego NOx z 2008 r.).
24. Dokumentacja techniczna EEDI (prawidło 20 załącznika VI do konwencji MARPOL).
25. Dokumentacja techniczna (prawidło 2.3.4 kodeksu technicznego NOx z 2008 r.).
26. Książka zapisów parametrów silnika (prawidło 2.3.7 kodeksu technicznego NOx).
27. Świadectwo homologacji typu spalarki (prawidło 16.6 załącznika VI do konwencji MARPOL).
28. Fabryczna instrukcja obsługi spalarki (prawidło 16.7 załącznika VI do konwencji MARPOL).
29. Procedura przejścia na inny rodzaj paliwa olejowego (prawidło 14.6 załącznika VI do konwencji MARPOL).
30. Dokumenty dostawy paliwa i reprezentatywna próba (prawidło 18.6 i 18.8.1 załącznika VI do konwencji MARPOL).
31. Plan zapobiegania rozlewom olejowym (prawidło 37.1 załącznika I do konwencji MARPOL, rezolucja MEPC.54(32), zmieniona rezolucją MEPC.86(44)).
32. Okrętowy plan zapobiegania zanieczyszczeniu morza szkodliwymi substancjami ciekłymi (prawidło 17 załącznika II do konwencji MARPOL).
33. Plan zarządzania efektywnością energetyczną statku (prawidło 22 załącznika VI do konwencji MARPOL, MEPC.1/okólnik.795).
34. Plan operacji STS i zapisy operacji STS (prawidło 41 załącznika I do konwencji MARPOL).
35. Podręcznik procedur i instalacji (chemikaliowce) (prawidło 14.1 załącznika II do konwencji MARPOL, rezolucja MEPC.18(22), zmieniona rezolucją MEPC.62(35)).
36. Plan postępowania z LZO (prawidło 15.6 załącznika VI do konwencji MARPOL).

37. Plan postępowania z wodami balastowymi (BWMP) (prawidło B-1 konwencji BWM 2004, rezolucja MEPC.127(53)).
38. Sprawozdanie z badania zgodności z LRIT (prawidło V/19-1.6 konwencji SOLAS, MSC.1/okólnik.1307).
39. Kopia świadectwa zgodności wydanego przez ośrodek badawczy, określającego datę stwierdzenia zgodności i obowiązujące standardy eksploatacyjne VDR (rejestratora danych z podróży) (prawidło V/18.8 konwencji SOLAS).
40. Sprawozdanie z badania AIS (prawidło V/18.9 konwencji SOLAS, MSC.1/okólnik.1252).
41. Sprawozdanie z badania hałasu (prawidło II-1/3-12 konwencji SOLAS).
42. Podręcznik eksploatacyjny systemu monitorowania i kontroli postępowania z olejami (prawidło 31 załącznika I do konwencji MARPOL, rezolucja A.496(XII), rezolucja A.586(14), zmieniona rezolucją MEPC.24(22), rezolucja MEPC.108(49), zmieniona rezolucją MEPC.240(65)).
43. Podręcznik eksploatacji i wyposażenia dotyczący mycia ropą naftową (prawidło 35 załącznika I do konwencji MARPOL, rezolucja MEPC.81(43)).
44. Karty charakterystyki materiału (MSDS) (prawidło VI/5-1 konwencji SOLAS, MSC.286(86)).
45. Zapis systemu przeciwporostowego (prawidło 2 załącznika 4 do konwencji AFS 2001).
46. Dokumentacja techniczna powłoki (prawidło II-1/3-2 konwencji SOLAS). oraz
47. Plany konserwacji (prawidło II-2/14.2.2, II-2/14.3 i II-2/14.4 konwencji SOLAS).

Odniesienia:

1. Certyfikat okrętowy lub inny dokument potwierdzający przynależność państwową (art. 9.1.2 UNCLOS).
2. Świadectwa dotyczące wytrzymałości kadłuba statku i urządzeń maszynowych wydane przez stosowne towarzystwo klasyfikacyjne (wymagane tylko w przypadkach, kiedy statek utrzymuje klasę w towarzystwie klasyfikacyjnym).
3. Książka zapisów wyposażenia ładunkowego (art. 9.2(4) konwencji MOP nr 32 i art. 25 konwencji MOP nr 152).
4. Certyfikaty sprzętu załadunkowego i rozładunkowego (art. 4.3(e) konwencji MOP nr 134 i art. 9(4) konwencji MOP nr 32).
5. Zaświadczenia lekarskie (konwencja MOP nr 73 lub norma A1.2 konwencji MLC 2006).
6. Ewidencja godzin pracy i odpoczynku marynarzy (art. 8.1 część II konwencji MOP nr 180 lub norma A.2.3.12 konwencji MLC 2006).
7. Morski certyfikat pracy (prawidło 5.1.3 konwencji MLC 2006).
8. Deklaracja morskiego certyfikatu pracy (prawidło 5.1.3 konwencji MLC 2006).
9. Deklaracja zgodności z przepisami o pracy na morzu (DMLC) na pokładzie (część I i II) (prawidło 5.1.3 konwencji MLC 2006).
10. Umowy o pracę marynarzy (norma A 2.1 konwencji MLC 2006).

11. Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego dotyczący repatriacji marynarzy (prawidło 2.5 konwencji MLC 2006). oraz
12. Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego od odpowiedzialności marynarzy (prawidło 4.2 konwencji MLC 2006).”.

ZAŁĄCZNIK IV

„ZAŁĄCZNIK VI PROCEDURY KONTROLI STATKÓW (o których mowa w art. 15 ust. 1)

Załącznik 1 do memorandum paryskiego »Procedury kontroli przeprowadzanej przez państwo portu« (PSCO) i odpowiednie instrukcje 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
- PSCC55-2022-10 Zatrzymanie i podjęte działanie
- PSCC55-2022-08 Wzory formularzy
- PSCC52-2019-05 Kontrola operacyjna
- PSS43-2010-11 Zwolnienia państwa bandery
- PSCC48-2015-09 Odpowiedzialność uznanej organizacji
- PSCC51 Zatrzymanie operacji
- PSCC49-2016-11 Symulacja awarii zasilania
- PSCC53-2020-06 Odmowa dostępu (zakaz)
- PSCC50-2017-12 Konstrukcja masowców/zbiornikowców
- PSCC43-2010-06 Suche dokowanie
- PSCC53-2020-11 Zezwolenie na jednorazowy rejs do stoczni remontowej ze względu na braki polegające na »uszkodzeniu statku powstałym w rezultacie wypadku«

Konwencja SOLAS

- PSCC55-2022-09 Kodeks ISM
- PSCC54-2021-02 Kodeks ISPS
- PSCC51-2018-12 ECDIS
- PSCC43-2010-32 VDR (rejestratory danych z podróży)
- PSCC43-2010-09 Karty charakterystyki materiału
- PSCC43-2010-21 GMDSS
- PSCC44-2011-16 Haki zwalniające łódź ratunkową pod obciążeniem
- PSCC45-2012-10 Stateczność awaryjna zbiornikowców
- PSCC55-2022-05 LRIT

- PSCC43-2010-28 Pomiary grubości ESP/CAS
- PSCC43-2010-29 Pomiary grubości
- PSCC51-2018-11 Kodeks polarny
- PSCC55-2022-02 Kodeks IGF

Konwencja MARPOL

- PSCC46-2013-18 Załącznik I do konwencji MARPOL – OWS
- PSCC43-2010-39 Załącznik II do konwencji MARPOL – Stripping
- PSCC47-2014-08 Załącznik III do konwencji MARPOL – IMDG
- PSCC55-2022-07 Załącznik IV do konwencji MARPOL – Ścieki
- PSCC52-2019-07 Załącznik V do konwencji MARPOL – Odpady
- PSCC55-2022-11 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

- PSCC43-2010-08 Konwencja o olejach bunkrowych
- Wystawianie certyfikatów marynarzom i obsadzie
- PSCC54-2021-04 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 OBREMBIE WSPÓLNOTY

(o których mowa w art. 16)

- 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 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 stosowane postanowienia konwencji. Administracja państwa bandery dostarcza właściwemu organowi dowód na to, że wizytacja na pokładzie statku została przeprowadzona.
- 4) Po przeprowadzeniu wizytacji na pokładzie statku kontrolera towarzystwa klasyfikacyjnego do wniosku o zniesienie nakazu odmowy dostępu musi również zostać załączony, w odpowiednich przypadkach, dokument wydany przez towarzystwo klasyfikacyjne, które sklasyfikowało statek, potwierdzający zgodność statku z normami danej klasy zastrzeżonymi przez to towarzystwo. Towarzystwo klasyfikacyjne dostarcza właściwemu organowi dowód na to, że wizytacja na pokładzie statku została przeprowadzona.
- 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 będącego państwem członkowskim, które nałożyło zakaz, oraz dostarczyć dokumenty wymagane w ust. 3 i 4.
- 6) Taki wniosek wraz z wymaganymi dokumentami należy przedłożyć państwu nakładającemu zakaz co najmniej miesiąc przed końcem okresu obowiązywania zakazu. Jeśli termin ten nie zostanie dotrzymany, może nastąpić opóźnienie trwające do jednego miesiąca po otrzymaniu wniosku przez państwo nakładające zakaz.
- 7) W systemie informacyjnym do statku zostanie dodany czynnik nadrzędny i statek zostanie wskazany jako podlegający inspekcji typu »Inspekcja rozszerzona« przy następnym zawinięciu do portu/kotwiczowiska 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 zniesienia nakazu odmowy dostępu.
- 9) Informacje dotyczące statków, którym odmówiono dostępu do portów w obrębie Wspólnoty, muszą zostać udostępnione w bazie danych wyników inspekcji oraz opublikowane zgodnie z przepisami art. 26 i załącznika XIII.”.