

31995L0021

7.7.1995

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 157/1

DYREKTYWA RADY 95/21/WE

z dnia 19 czerwca 1995 r.

dotycząca przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie z art. 189c Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

Wspólnota wyraża głęboką troskę z powodu katastrof morskich oraz zanieczyszczenia mórz i wybrzeży Państw Członkowskich;

Wspólnota wyraża nie mniejszą troskę z powodu warunków życia i pracy na pokładach statków;

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

w uchwale z dnia 8 czerwca 1993 r. w sprawie wspólnej polityki bezpieczeństwa żeglugi morskiej ⁽⁴⁾ Rada ponagliła Komisję do przedłożenia Radzie w jak najkrótszym czasie propozycji konkretnych działań oraz oficjalnych wniosków dotyczących kryteriów inspekcji statków, łącznie z ujednoliceniem zasad, na jakich stosuje się zatrzymanie statku, oraz z możliwością opublikowania wyników inspekcji i odmowy wpuszczenia statku do portów Wspólnoty;

można skutecznie podnieść poziom bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na

statku poprzez radykalne zmniejszenie liczby statków nieodpowiadających międzynarodowym normom, poruszających się po wodach Wspólnoty, przez skrupulatne przestrzeganie międzynarodowych konwencji, kodeksów i uchwał;

monitorowanie zgodności statków z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na statku powinno w pierwszej kolejności należeć do państwa bandery; jednakże coraz więcej państw bandery poważnie zaniedbuje obowiązek wprowadzania i stosowania międzynarodowych norm; odtąd nadzorowanie zgodności z międzynarodowymi normami bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom i warunków życia i pracy na statku musi być zapewnione również przez państwo portu;

ujednolicone podejście do efektywnego wprowadzenia międzynarodowych norm przez Państwa Członkowskie w stosunku do statków żeglujących na wodach, które pozostają pod ich jurysdykcją i korzystają z ich portów, pozwoli uniknąć zniekształceń konkurencji;

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

zanieczyszczenie mórz jest ze swojej natury zjawiskiem przekraczającym granice; zgodnie z zasadą pomocniczości, wypracowanie środków podejmowania działań prewencyjnych w tej dziedzinie w stosunku do mórz sąsiadujących z Państwami Członkowskimi jest najskuteczniej dokonywane na poziomie Wspólnoty, jako że Państwa Członkowskie nie są w stanie podejmować odpowiednich i efektywnych działań w odosobnieniu;

przyjęcie dyrektywy Rady jest procedurą odpowiednią dla utworzenia prawnych ram i ujednoliconych zasad i kryteriów kontroli przez służbę ochrony portu;

należy skorzystać z doświadczeń zdobytych podczas działania protokołu ustaleń zawierającego Porozumienie paryskie (MOU), dotyczącego kontroli przez służbę ochrony portu (PSC), podpisanego w Paryżu 26 stycznia 1982 r.;

kontrolowanie przez Państwa Członkowskie przynajmniej 25 % pojedynczych obcych statków wpływających do ich portów w

⁽¹⁾ Dz.U. C 107 z 15.4.1994, str. 14 oraz Dz.U. C 347 z 8.12.1994, str. 15.

⁽²⁾ Dz.U. 393 z 31.12.1994, str. 50.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 27 października 1994 r. (Dz.U. C 347 z 8.12.1994, str. 15), wspólne stanowisko Rady z dnia 14 marca 1995 r. (Dz.U. C 93 z 13.4.1995, str. 25) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 18 maja 1995 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽⁴⁾ Dz.U. C 271 z 7.10.1993, str. 1.

danym roku oznaczałoby w praktyce, że o każdej porze roku wśród statków pływających na terytorium Wspólnoty znaczną część stanowiłyby te, które zostały poddane inspekcji;

należy podjąć dalsze wysiłki w celu wypracowania lepszego systemu określania celów;

zasady i procedury kontroli w państwie portu, łącznie z kryteriami dotyczącymi zatrzymania statku, muszą zostać ujednolicone dla zapewnienia jednakowej skuteczności we wszystkich portach, co pozwoliłoby również gwałtownie zmniejszyć selektywne korzystanie z niektórych portów w celu uniknięcia sieci ścisłej kontroli;

statystyki dotyczące katastrof, zatrzymywania statków oraz braku zgodności z normami, opublikowane w komunikacie Komisji zatytułowanym „Wspólna polityka bezpiecznych mórz” oraz w rocznym sprawozdaniu MOU pokazują, że niektóre rodzaje statków powinny być poddane rozszerzonej kontroli;

niezgodności z przepisami określonymi w stosownych konwencjach muszą być naprawione; także statki, które powinny podjąć działania naprawcze, w przypadkach gdzie brak zgodności stwarza wyraźne zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska, powinny być zatrzymane do czasu naprawienia niezgodności;

należy udostępnić prawo odwołania od decyzji o zatrzymaniu, podejmowanych przez właściwe władze, w celu zapobiegania nieuzasadnionym decyzjom, które mogłyby spowodować bezprawne zatrzymania i opóźnienia;

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

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

wobec złożoności wymagań konwencji odnośnie do konstrukcji, wyposażenia i stanu załogi statku, poważnych konsekwencji decyzji inspektorów oraz wobec konieczności, aby inspektorzy podejmowali zupełnie bezstronne decyzje, inspekcje muszą być przeprowadzane tylko przez odpowiednio upoważnionych

pracowników służb publicznych lub inne tego typu osoby, o dużej wiedzy i doświadczeniu;

piloci i władze portowe mogą udostępniać użyteczne informacje dotyczące braków na statkach i wśród załogi;

współpraca między właściwymi władzami Państw Członkowskich oraz innymi władzami lub organizacjami jest konieczna dla zapewnienia skutecznego egzekwowania norm w stosunku do statków posiadających braki, którym udzielono zezwolenia na dalszą żeglugę, a także do celów wymiany informacji o statkach przebywających w portach;

system informacyjny pod nazwą „Sirenac E” ustanowiony w ramach MOU dostarcza znacznych ilości dodatkowych informacji potrzebnych do celów realizacji niniejszej dyrektywy;

publikowanie informacji dotyczących statków, które nie spełniają międzynarodowych norm bezpieczeństwa, zdrowia i ochrony środowiska morskiego, może być skutecznym środkiem odstraszającym dysponentów ładunku od korzystania z takich statków oraz bodźcem dla ich właścicieli do podejmowania działań naprawczych bez bezpośredniego przymusu;

wszystkie koszty inspekcji statków, w wyniku których ujawniono podstawy do zatrzymania statku, powinny być ponoszone przez właściciela lub operatora statku;

do celów realizacji niniejszej dyrektywy należałoby wykorzystać Komitet powołany na mocy art. 12 dyrektywy Rady 93/75/EWG z dnia 13 września 1993 r. dotyczącej minimalnych wymagań w odniesieniu do statków zdążających do portów Wspólnoty lub je opuszczających i przewożących towary niebezpieczne lub zanieczyszczające ⁽¹⁾, w celu wspomaganie Komisji w pracach nad dostosowaniem obowiązków inspekcyjnych Państw Członkowskich na podstawie zdobytych doświadczeń, przy uwzględnieniu nowych elementów w MOU, a także przyjęciem, w stosownych przypadkach, załączników w świetle poprawek wniesionych do konwencji, Protokołów, kodeksów i uchwał stosownych organów międzynarodowych oraz do MOU,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel

Celem niniejszej dyrektywy jest pomóc radykalnie zmniejszyć liczbę statków nieodpowiadających międzynarodowym normom, poruszających się po wodach pozostających pod jurysdykcją Państw Członkowskich poprzez:

— podniesienie poziomu zgodności z ustawodawstwem międzynarodowym i stosownym ustawodawstwem Wspólnoty

⁽¹⁾ Dz.U. L 247 z 5.10.1993, str. 19.

dotyczącym bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach wszystkich bander,

- ustanowienie wspólnych kryteriów kontroli statków przez państwo portu oraz ujednolicenie procedur kontroli i zatrzymywania statków przy właściwym uwzględnieniu zobowiązań przyjętych na siebie przez władze morskie Państw Członkowskich w ramach paryskiego protokołu ustaleń dotyczącego kontroli w państwie portu (MOU).

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy wraz z załącznikami:

1. „Konwencje” to:

- Międzynarodowa Konwencja o Liniach Ładunkowych, 1966 (LL 66),
- Międzynarodowa Konwencja o Bezpieczeństwie Życia na Morzu, 1974 r. (Solas 74),
- Międzynarodowa Konwencja w Celu Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki, 1973 r. oraz odnoszący się do niej Protokół z 1978 r. (Marpol 73/78),
- Międzynarodowa Konwencja Dotycząca Norm Szkolenia, Wydawania Zaświadczeń i Pełnienia Wacht przez Marynarzy, 1978 (STEW 78),
- Konwencja w Sprawie Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu, 1972 r. (Colreg 72),
- Międzynarodowa Konwencja Dotycząca Miar Tonażowych Statków, 1969 r., oraz
- Konwencja o Statkach Handlowych (Minimalne Normy), 1976 r. (MOP nr 147)

wraz z protokołami i zmianami do niniejszych konwencji i odnośnymi kodeksami o statusie obligatoryjnym, obowiązującymi w dniu przyjęcia niniejszej dyrektywy.

2. „MOU” oznacza Porozumienie w sprawie kontroli w państwie portu, podpisane w Paryżu w dniu 26 stycznia 1982 r., w jego brzmieniu z dnia przyjęcia niniejszej dyrektywy.
3. „Statek” oznacza każdy poruszający się po morzu pojazd, do którego stosuje się jedna konwencja lub więcej, pod banderą inną niż bandera państwa portu.
4. „Instalacja przybrzeżna” oznacza nieruchomą lub pływającą platformę znajdującą się na szelfie kontynentalnym Państwa Członkowskiego lub ponad nim.

5. „Inspektor” oznacza pracownika sektora publicznego lub inną osobę odpowiednio upoważnioną przez właściwe władze Państwa Członkowskiego do prowadzenia inspekcji państwa portu i odpowiedzialną przed tymi właściwymi władzami.

6. „Inspekcja” oznacza wizytację na pokładzie statku przeprowadzoną w celu sprawdzenia zarówno ważności stosownych świadectw oraz innych dokumentów, stanu statku, jego wyposażenia i załogi, jak i warunków życia i pracy załogi.

7. „Bardziej szczegółowa inspekcja” oznacza inspekcję, w której statek, jego wyposażenie i załoga jako całość, lub też odpowiednio jeden z tych elementów są poddane, w okolicznościach określonych szczegółowo w art. 6 ust. 3, dogłębnej inspekcji obejmującej konstrukcję statku, wyposażenie, załogę, warunki życia i pracy oraz zastosowanie się do procedur postępowania na pokładzie.

8. „Rozszerzona inspekcja” oznacza inspekcję określoną w art. 7.

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

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

Artykuł 3

Zakres zastosowania

1. Niniejsza dyrektywa stosuje się do każdego statku i jego załogi:

- wpływającego do portu Państwa Członkowskiego lub na instalację przybrzeżną, lub

- zakotwiczonego w pobliżu takiego portu lub takiej instalacji.

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

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

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

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

Artykuł 4

Jednostka kontrolująca

Państwa Członkowskie utrzymują odpowiednie krajowe organy administracji morskiej, zwane odtąd „właściwymi władzami” do celów inspekcji statków oraz podejmują wszelkie odpowiednie działania dla zagwarantowania, że ich właściwe władze wykonują powierzone im zadania zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy.

Artykuł 5

Zobowiązania inspekcyjne

1. Właściwe władze każdego Państwa Członkowskiego wykonują rocznie ogólną liczbę inspekcji odpowiadającą przynajmniej 25 % liczby pojedynczych statków, jakie wpłynęły do jego portów w ciągu reprezentatywnego roku kalendarzowego.

2. Podczas wyboru statków do inspekcji właściwe władze udzielają pierwszeństwa statkom wymienionym w załączniku I.

3. Państwa Członkowskie nie przeprowadzają inspekcji statków, które zostały poddane inspekcji w innym Państwie Członkowskim w ciągu ostatnich sześciu miesięcy, pod warunkiem że:

- statek nie jest wymieniony w załączniku I, oraz
 - podczas ostatniej inspekcji nie wykryto żadnych braków, oraz
 - nie ma wyraźnych powodów do przeprowadzenia inspekcji.
4. Przepisy ust. 3 nie stosują się do wszelkich kontroli operacyjnych przewidzianych w konwencjach.

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

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

Artykuł 6

Procedura inspekcji

1. Właściwe władze gwarantują, że inspektor co najmniej:
 - a) sprawdza świadectwa i dokumenty wymienione w załączniku II w stosownym zakresie;
 - b) przekonuje się o ogólnym stanie statku łącznie z maszynownią oraz o warunkach bytowych łącznie ze stanem higienicznym statku.
2. Inspektor może sprawdzić wszystkie stosowne świadectwa i dokumenty inne niż te wymienione w załączniku II, jakie powinny być przewożone na pokładzie zgodnie z wymaganiami konwencji.
3. W każdym przypadku, kiedy po inspekcji opisanej w ust. 1 i 2 występują wyraźne powody, aby sądzić, że stan statku, jego wyposażenia lub załogi w znacznym stopniu nie spełnia stosownych wymagań określonych w konwencji, przeprowadzana jest bardziej szczegółowa inspekcja obejmująca dokładniejsze sprawdzenie zgodności z pokładowymi wymaganiami eksploatacyjnymi.

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

Przykłady „wyraźnych powodów” są podane w załączniku III.

4. Należy również przestrzegać stosownych procedur i wytycznych dla kontroli statków wyszczególnionych w załączniku IV.

Artykuł 7

Rozszerzona inspekcja niektórych statków

1. Jeśli istnieją wyraźne powody dla przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji statku należącego do jednej z kategorii wymienionych w załączniku V, Państwa Członkowskie gwarantują, że przeprowadzana jest rozszerzona inspekcja statku.
2. W załączniku V część B znajdują się nieobowiązkowe wytyczne pomocne przy przeprowadzaniu rozszerzonej inspekcji.
3. Rozszerzona inspekcja statków, określona w ust. 1, jest przeprowadzana przez którekolwiek spośród właściwych władz Państw Członkowskich tylko raz w okresie 12 miesięcy. Statki te mogą jednakże być poddawane inspekcji określonej w art. 6 ust. 1 i 2.
4. W przypadku statku pasażerskiego kursującego regularnie do lub z jednego z portów w Państwie Członkowskim, rozszerzona inspekcja każdego takiego statku jest przeprowadzana

przez właściwe władze tego Państwa Członkowskiego. Jeśli statek pasażerski kursuje regularnie między portami w Państwach Członkowskich, jedno z Państw Członkowskich, między którymi pływa statek, przeprowadza rozszerzoną inspekcję.

Artykuł 8

Sprawozdanie z inspekcji dla kapitana statku

1. Po zakończeniu inspekcji, bardziej szczegółowej inspekcji lub rozszerzonej inspekcji, kapitan statku otrzymuje od inspektora dokument w formie opisanej szczegółowo w załączniku III do MOU, podający wyniki inspekcji oraz szczegóły każdej decyzji podjętej przez inspektora, jak również działań naprawczych, jakie powinny zostać podjęte przez kapitana, właściciela lub operatora statku.

2. W przypadku braków uzasadniających zatrzymanie statku, dokument przekazywany kapitanowi zgodnie z ust. 1 zawiera informację o opublikowaniu w przyszłości nakazu zatrzymania zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy.

Artykuł 9

Naprawa i zatrzymanie

1. Właściwe władze przekonują się, że wszelkie braki potwierdzone lub wykryte w drodze inspekcji, określonej w art. 6 oraz 7, są lub będą naprawione tak, aby odpowiadały normom określonym w konwencjach.

2. W przypadku braków, które stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska, właściwe władze państwa portu, w którym statek jest poddawany inspekcji, gwarantują, że statek zostanie zatrzymany lub też zawieszona zostanie praca, podczas której braki zostały wykryte. Nakaz zatrzymania statku lub zawieszenia pracy nie będzie zniesiony dopóty, dopóki zagrożenie nie zostanie oddalone lub też dopóki władze te nie ustanowią, że statek może, pod wszelkimi niezbędnymi warunkami, wypłynąć na morze, lub że działalność można kontynuować bez zagrożenia dla bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów lub załogi, lub zagrożenia dla innych statków oraz bez nadmiernego zagrożenia skażeniem środowiska morskiego.

3. Wydając orzeczenie fachowe co do tego, czy statek powinien czy też nie powinien zostać zatrzymany, inspektor stosuje kryteria określone w załączniku VI.

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

5. W przypadku kiedy inspekcje opisane w art. 6 i 7 wykazują powody do zatrzymania statku, właściwe władze natychmiast informują pisemnie administrację państwa, do którego bandery upoważniony jest statek (nazywaną od tej pory „admi-

nistracją bandery”), lub konsula albo też w przypadku nieobecności konsula najbliższe przedstawicielstwo dyplomatyczne danego państwa o wszystkich okolicznościach, w których interwencja została uznana za konieczną. Ponadto w stosownych przypadkach, zawiadomieni zostają również wyznaczeni rzeczoznawcy lub uznane organizacje odpowiedzialne za wydawanie świadectw statków.

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

7. Podczas wykonywania kontroli w państwie portu na mocy niniejszej dyrektywy doloży się wszelkich starań, aby żaden statek nie został bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony. Jeśli statek zostanie bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony, jego właściciel lub operator jest uprawniony do rekompensaty wszelkich poniesionych strat lub zniszczeń. W każdym przypadku podejrzenia bezpodstawnego zatrzymania lub opóźnienia odpowiedzialność za wyjaśnienie sprawy spoczywa na właścicielu lub operatorze statku.

Artykuł 10

Prawo do odwołania

1. Właściciel lub operator statku, lub też jego przedstawiciel w Państwie Członkowskim ma prawo do odwołania od decyzji o zatrzymaniu statku podjętej przez właściwe władze. Odwołanie nie powoduje automatycznego zawieszenia decyzji o zatrzymaniu statku.

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

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

Artykuł 11

Działania podejmowane w konsekwencji inspekcji i zatrzymania

1. Jeśli braki opisane w art. 9 ust. 2 nie mogą zostać naprawione w porcie, w którym dokonano inspekcji, właściwe władze tego Państwa Członkowskiego mogą zezwolić danemu statkowi na przepłynięcie do najbliższej dostępnej odpowiedniej stoczni remontowej, zgodnie z wyborem kapitana i władz, przy zastrzeżeniu, że spełniane są warunki określone przez właściwe władze państwa bandery i zaakceptowane przez to Państwo Członkowskie. Warunki te mają zapewnić, że statek może przepłynąć bez zagrożenia dla bezpieczeństwa i zdrowia pasażerów lub załogi, lub też zagrożenia dla innych statków ani bez nadmiernego zagrożenia skażeniem środowiska morskiego.

2. W okolicznościach określonych w ust. 1 właściwe władze Państwa Członkowskiego w porcie inspekcji powiadamiają

właściwe władze państwa, w którym mieści się stocznia remontowa, strony wymienione w art. 9 ust. 5 oraz wszelkie inne władze, jeśli jest to stosowne, o wszystkich warunkach rejsu.

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

Właściwe władze Państwa Członkowskiego otrzymującego takie powiadomienie informują władze powiadamiające o podejmowanych działaniach.

4. Państwa Członkowskie podejmują działania w celu zagwarantowania, że statkom opisanym w ust. 1 wypływającym na morze, które:

- i) nie zastosowały się do warunków określonych przez właściwe władze któregośkolwiek Państwa Członkowskiego w porcie inspekcji; lub
- ii) odmawiają zastosowania się do mających zastosowanie wymagań określonych w konwencjach poprzez niestawienie się do wyznaczonej stoczni remontowej;

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

5. W okolicznościach określonych w ust. 4 lit. i) właściwe władze Państwa Członkowskiego, w którym uznano statek za wadliwy, natychmiast alarmują właściwe władze pozostałych Państw Członkowskich.

W okolicznościach określonych w ust. 4 lit. ii) właściwe władze Państwa Członkowskiego, w którym znajduje się stocznia remontowa, natychmiast alarmują właściwe władze pozostałych Państw Członkowskich.

Przed odmową wpuszczenia statku Państwa Członkowskie mogą prosić o konsultację z administracją bandery danego statku.

6. Nie naruszając przepisów ust. 4, stosowne władze konkretnego portu mogą zezwolić na wstęp do danego portu wobec konieczności spowodowanej siłą wyższą lub nadrzędnymi względami bezpieczeństwa, lub też w celu zmniejszenia lub zminimalizowania zagrożenia zanieczyszczeniem, lub w celu naprawienia braków, pod warunkiem że właściciel, operator lub kapitan statku przeprowadzi odpowiednie działania zapewniające bezpieczeństwo zadowalające właściwe władze tego Państwa Członkowskiego.

Artykuł 12

Kompetencje zawodowe inspektorów

1. Inspekcje są wykonywane tylko przez inspektorów spełniających kryteria kwalifikacyjne określone szczegółowo w załączniku VII.

2. Jeśli państwo portu nie jest w stanie zapewnić wymaganej ekspertyzy fachowej, przy dokonywaniu wymaganej ekspertyzy inspektorowi tego państwa może pomagać osoba o odpowiedniej wiedzy w tym zakresie.

3. Inspektorzy przeprowadzający kontrolę w państwie portu oraz osoby pomagające im nie mogą być handlowo zainteresowane ani portem, gdzie dokonywana jest inspekcja, ani statkiem, który jest poddawany inspekcji, ani również inspektorzy nie mogą być pracownikami lub wykonywać pracy w imieniu organizacji pozarządowych wydających świadectwa regulaminowe lub klasyfikacyjne lub wykonujących badania konieczne do wydania takich świadectw statkom.

4. Każdy inspektor posiada przy sobie osobisty dokument w formie dowodu tożsamości, wydany przez właściwe władze własnego kraju zgodnie z krajowym ustawodawstwem, stwierdzający, że inspektor jest upoważniony do wykonywania inspekcji.

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

Artykuł 13

Sprawozdania od pilotów i władz portowych

1. Piloci Państw Członkowskich zatrudnieni przy doprowadzaniu do lub odprowadzaniu statków z miejsca postoju lub zatrudnieni na statkach zdążających do portu na terytorium Państwa Członkowskiego natychmiast informują, odpowiednio, właściwe władze państwa portu lub państwa wybrzeża, za każdym razem, kiedy podczas pełnienia rutynowych obowiązków dowiedzą się, że statek posiada braki, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego.

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

Artykuł 14

Współpraca

1. Każde Państwo Członkowskie wprowadza przepisy o współpracy między jego właściwymi władzami, jego władzami portowymi oraz innymi stosownymi władzami lub organizacjami handlowymi dla zapewnienia, by jego właściwe władze mogły uzyskać wszelkie istotne informacje o statkach wpływających do jego portów.

2. Państwa Członkowskie utrzymują przepisy prawne przewidujące wymianę informacji i współpracę między ich

właściwymi władzami oraz właściwymi władzami wszystkich innych Państw Członkowskich, a także utrzymują ustalone już więzy współpracy między ich właściwymi władzami, Komisją i systemem informacyjnym „Sirenac E” posiadającym bazę we Francji w mieście St Malo.

3. Informacje określone w ust. 2 obejmują te wyszczególnione w załączniku IV do MOU oraz te, które są wymagane zgodnie z art. 15 niniejszej dyrektywy.

Artykuł 15

Publikowanie informacji o zatrzymaniu

Każde właściwe władze publikują co najmniej kwartalnie informacje dotyczące statków zatrzymanych w okresie ostatnich trzech miesięcy oraz tych, które zostały zatrzymane więcej niż jeden raz w okresie ostatnich 24 miesięcy. Publikowane informacje obejmują:

- nazwę statku,
- nazwę właściciela lub operatora statku,
- numer nadany przez Międzynarodową Organizację Morską,
- państwo bandery,
- towarzystwo klasyfikacyjne, tam gdzie jest to istotne, oraz, jeśli stosowne, wszelkie inne strony, które wydawały świadectwa takim statkom zgodnie z konwencjami w imieniu państwa bandery,
- powód zatrzymania,
- port i datę zatrzymania.

Artykuł 16

Zwrot kosztów

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

2. Wszystkimi kosztami związanymi z inspekcjami wykonanymi przez właściwe władze Państwa Członkowskiego na mocy przepisów art. 11 ust. 4, obciążany jest właściciel lub operator statku.

3. Zatrzymanie nie jest uchylane do czasu, kiedy zostanie dokonana pełna opłata lub poczynione zostaną wystarczające gwarancje zwrotu kosztów.

Artykuł 17

Dane do monitorowania realizacji

1. Państwa Członkowskie dostarczają Komisji i sekretariatowi MOU następujące informacje:

- liczbę inspektorów pracujących w ich imieniu przy inspekcjach w państwie portu zgodnie z niniejszą dyrektywą. Władze, które zatrudniają inspektorów do wykonywania inspekcji w państwie portu w niepełnym wymiarze godzin, muszą przeliczyć całkowitą sumę godzin na liczbę inspektorów zatrudnionych w pełnym wymiarze godzin,
- liczbę pojedynczych statków wpływających do ich portów w reprezentatywnym roku kalendarzowym w okresie ostatnich pięciu lat.

2. Informacje wymienione w ust. 1 zostaną przekazane w okresie trzech miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy, a następnie są przekazywane najpóźniej do 1 października, co trzy lata kalendarzowe.

Artykuł 18

Komitet regulacyjny

Prace Komisji są wspomagane przez komitet powołany na mocy art. 12 dyrektywy 93/75/EWG zgodnie z procedurą określoną w tym artykule.

Artykuł 19

Procedura nowelizacyjna

Niniejsza dyrektywa może być nowelizowana zgodnie z procedurą określoną w art. 18 w celu:

- a) dostosowania zobowiązań Państw Członkowskich odnośnie do inspekcji i publikacji opisanych w art. 5 (z wyłączeniem liczby 25 %, określonej w ust. 1) oraz w art. 6, 7 oraz 15 na podstawie doświadczeń zdobytych podczas realizacji niniejszej dyrektywy, a także uwzględniając nowe elementy w MOU;
- b) dostosowania załączników, tak aby uwzględnić poprawki, jakie zostały wprowadzone do konwencji, protokołów, kodeksów i uchwał odpowiednich organizacji międzynarodowych oraz do MOU.

Artykuł 20

Wdrożenie

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne konieczne do wdrożenia niniejszej dyrektywy przed dniem 30 czerwca 1996 r. i niezwłocznie informują o tym Komisję.

2. Wspomniane środki powinny zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to powinno towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

3. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy.

Artykuł 21

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu.

Artykuł 22

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 19 czerwca 1995 r.

W imieniu Rady

B. PONS

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

STATKI, KTÓRE POWINNY PODLEGAĆ INSPEKCIJ W PIERWSZEJ KOLEJNOŚCI

(określone w art. 5 ust. 2) (*)

1. Statki wpływające do portu Państwa Członkowskiego po raz pierwszy lub po nieobecności trwającej 12 miesięcy lub więcej. W stosowaniu niniejszych kryteriów Państwa Członkowskie uwzględniają również te inspekcje, które zostały przeprowadzone przez członków MOU. W przypadku braku odpowiednich danych na ten temat Państwa Członkowskie opierają się na dostępnych danych z „Sirenac E” i badają te statki, które nie zostały zarejestrowane w bazie danych „Sirenac E” po wejściu w życie tej bazy danych w dniu 1 stycznia 1993 r.
2. Statki pływające pod banderą wymienianą w publikowanych co trzy lata w rocznych sprawozdaniach MOU tabelach o zatrzymaniach i opóźnieniach notowanych częściej niż przeciętnie.
3. Statki, którym udzielono zezwolenia na wypłynięcie z portu Państwa Członkowskiego, pod warunkiem że zanotowane braki zostaną naprawione w określonym przedziale czasowym, po upływie tego terminu.
4. Statki zgłoszone przez pilotów lub władze portowe jako posiadające braki, które mogą wystawić na szwank bezpieczną żeglugę (zgodnie z dyrektywą 93/75/EWG z dnia 13 września 1993 r. i art. 13 niniejszej dyrektywy).
5. Statki, których ustawowe świadectwo dotyczące konstrukcji i wyposażenia statku wydane zgodnie z konwencjami, a także świadectwa klasyfikacyjne, zostały wydane przez organizację, która nie jest uznana w rozumieniu dyrektywy Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. ⁽¹⁾ w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskiej.
6. Statki, które nie spełniły zobowiązań określonych w dyrektywie Rady 93/75/EWG.
7. Statki należące do kategorii, dla której ustalona została rozszerzona inspekcja (zgodnie z art. 7 niniejszej dyrektywy).
8. Statki, które zostały zawieszone we własnej klasie ze względów bezpieczeństwa w ciągu ostatnich sześciu miesięcy.

(*) Kolejność kryteriów nie oznacza ich uporządkowania na bardziej i mniej ważne.

⁽¹⁾ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 20.

ZAŁĄCZNIK II

LISTA ŚWIADECTW I DOKUMENTÓW

(określona w art. 6 ust. 1)

1. Międzynarodowe świadectwo pomiarowe statku (1969).
 2. — Świadectwo bezpieczeństwa statku pasażerskiego,
— Świadectwo bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego,
— Świadectwo bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego,
— Świadectwo bezpieczeństwa urządzeń radiotelegraficznych statku towarowego,
— Świadectwo bezpieczeństwa urządzeń radiotelefonicznych statku towarowego,
— Świadectwo bezpieczeństwa urządzeń radiowych statku towarowego,
— Świadectwo zwolnienia,
— Świadectwo bezpieczeństwa statku towarowego.
 3. Międzynarodowe świadectwo zdolności do masowego przewozu gazów skroplonych;
— Świadectwo zdolności do masowego przewozu gazów skroplonych.
 4. Międzynarodowe świadectwo zdolności do masowego przewozu niebezpiecznych substancji chemicznych;
— Świadectwo zdolności do masowego przewozu niebezpiecznych substancji chemicznych.
 5. Międzynarodowe świadectwo zapobiegania zanieczyszczeniom ropą naftową.
 6. Międzynarodowe świadectwo zapobiegania zanieczyszczeniom przy masowym przewozie szkodliwych substancji ciekłych.
 7. Międzynarodowe świadectwo wolnej burty (1966);
— Międzynarodowe świadectwo zwolnienia od wolnej burty.
 8. Księga rejestracji oleju, część I i II.
 9. Księga rejestracji ładunku.
 10. Dokument o minimalnym stanie załogi;
— Świadectwa kwalifikacyjne.
 11. Świadectwa lekarskie (patrz konwencja MOP nr 73 o badaniu medycznym marynarzy).
 12. Informacje o stabilności.
 13. Kopia dokumentu zgodności i świadectwa wydanych zgodnie z Międzynarodowym kodeksem zarządzania do celów bezpiecznej eksploatacji statków i zapobiegania zanieczyszczeniom (uchwała MOM art. 741 ust. 18).
 14. Świadectwa dotyczące wytrzymałości kadłuba statku i urządzeń maszynowych wydane przez stosowne towarzystwo klasyfikacyjne (wymagane tylko w przypadkach kiedy statek utrzymuje klasę w towarzystwie klasyfikacyjnym).
-

ZAŁĄCZNIK III

PRZYKŁADY „WYRAŹNYCH POWODÓW” DLA PRZEPROWADZENIA BARDZIEJ SZCZEGÓŁOWEJ INSPEKCJI

(określone w art. 6 ust. 3)

1. Statki wymienione w załączniku I, z wyłączeniem pkt 1.
2. Sprawozdanie powiadamiające od innego Państwa Członkowskiego.
3. Sprawozdanie lub skarga kapitana, członka załogi lub innej osoby lub organizacji, które są w uzasadniony sposób zainteresowane bezpieczną eksploatacją statku, warunkami życia i pracy na statku lub zapobieganiem zanieczyszczeniom, o ile Państwo Członkowskie nie uzna sprawozdania lub skargi za wyraźnie nieuzasadnione; tożsamość osoby wnoszącej doniesienie lub skargę musi pozostać zatajona przed kapitanem lub właścicielem statku.
4. W drodze do portu statek uczestniczył w kolizji.
5. Księga rejestracji oleju nie jest prowadzona właściwie.
6. Statek został oskarżony o domniemane pogwałcenie przepisów o wyładowaniu szkodliwych substancji lub wycieków.
7. Podczas sprawdzania świadectw i innych dokumentów (patrz art. 6 ust. 1 lit. a) oraz art. 6 ust. 2) zostały wykryte nieścisłości.
8. Oznaki wskazujące na to, że członkowie załogi nie są w stanie spełniać wymagań art. 8 dyrektywy 94/58/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy ⁽¹⁾.
9. Dowody wskazujące na to, że prace ładunkowe i inne nie są wykonywane bezpiecznie lub zgodnie z wytycznymi MOM, np. zawartość tlenu w przewodach zasilających zbiorniki ładunkowe gazami obojętnymi przekracza maksymalny dozwolony poziom.
10. Nieprzedstawienie przez kapitana rejestrów dotyczących systemów monitorowania i kontroli wyładunku ropy naftowej za ostatni rejs pod balastem.
11. Brak aktualnej listy załogi lub fakt, że członkowie załogi nie są świadomi swoich obowiązków na wypadek pożaru lub rozkazu opuszczenia statku.

⁽¹⁾ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 28.

ZAŁĄCZNIK IV

PROCEDURY KONTROLI STATKÓW

(określone w art. 6 ust. 4)

1. Procedury kontroli statków (uchwała MOM A. 466 rozdział XII) wraz ze zmianami.
 2. Zasady bezpiecznego stanu załogi (uchwała MOM A. 481 rozdział XII) i załączniki, którymi są: Dokument o minimalnym bezpiecznym stanie załogi (załącznik I) i Wytyczne dla zastosowania zasad bezpiecznego stanu załogi (załącznik II).
 3. Procedury kontroli statków i wyładunków na mocy załącznika I do Marpol 73/78 (uchwała MOM A. 542 ust. 13).
 4. Procedury kontroli statków i wyładunków na mocy załącznika II do Marpol 73/78 (uchwała MOM MEPC 26 ust. 23).
 5. Procedury kontroli wymagań operacyjnych związanych z bezpieczeństwem statków i zapobieganiem zanieczyszczeniom (uchwała MOM A. 742 ust. 18).
 6. Przepisy międzynarodowego morskiego kodeksu niebezpiecznych towarów w żegludze morskiej.
 7. Publikacja Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP) pt.: „Inspekcja warunków pracy na pokładzie statku: wytyczne i procedury”.
 8. Załącznik I do określonych w MOU wytycznych dla kontrolerów.
-

ZAŁĄCZNIK V

A. KATEGORIE STATKÓW PODLEGAJĄCYCH ROZSZERZONEJ INSPEKCI

(określone w art. 7 ust. 1)

1. Zbiornikowce do ropy, pięć lat lub mniej od daty wydzielania okresów zgodnie z Marpol 73/78 załącznikiem I przepis 13G, tzn.:
 - zbiornikowiec do przewożenia ropy surowej o nośności całkowitej 20 000 ton i więcej lub transportowiec produktów o nośności całkowitej 30 000 i więcej, niespełniający wymagań nowego zbiornikowca do przewożenia ropy, jak określono w załączniku I do Marpol 73/78 przepis 1 ust. 26, są poddawane rozszerzonej inspekcji w 20 lat od daty jego wydania, jak zaznaczono w uzupełnieniu formularz B do świadectwa IOPP, lub 25 lat od tej daty, gdy zbiorniki skrzydłowe statku lub pomieszczenia między warstwami podwójnego dna niewykorzystywane do przewożenia ropy naftowej spełniają wymagania przepisu 13G ust. 4 niniejszego załącznika, o ile statek nie był przebudowywany w celu dostosowania do wymagań określonych w przepisie 13F niniejszego załącznika,
 - zbiornikowiec do ropy, jak opisany wyżej, spełniający wymagania nowego zbiornikowca do przewożenia ropy, zgodnie z definicją podaną w załączniku I do Marpol 73/78 przepis 1 ust. 26 podlega rozszerzonej inspekcji w 25 lat po dacie jego wydania, jak zaznaczono w uzupełnieniu formularz B do świadectwa IOPP, o ile nie spełnia lub nie był przebudowywany w celu dostosowania do wymagań przepisu 13F tego załącznika.
2. Masowce starsze niż 12 lat, gdzie wiek statku ocenia się na podstawie daty budowy podanej w świadectwach bezpieczeństwa statku.
3. Statki pasażerskie.
4. Zbiornikowce do przewożenia gazów i substancji chemicznych starsze niż 10 lat, oceniane na podstawie daty budowy statku podanej w świadectwach bezpieczeństwa statku.

B. NIEOBOWIĄZKOWE WYTYCZNE DLA ROZSZERZONEJ INSPEKCI PEWNYCH KATEGORII STATKÓW

(określone w art. 7 ust. 2)

W stosownym zakresie podane niżej pozycje mogą być uznane za elementy rozszerzonej inspekcji statków. Inspektorzy powinni być świadomi faktu, że może powstawać zagrożenie dla bezpiecznego przeprowadzenia pewnych prac pokładowych, np. prac przeładunkowych, jeśli testy mające bezpośredni związek z tymi elementami mają być prowadzone podczas wykonywania takich prac.

1. STATKI OGÓŁEM (kategorie wymienione w części A)
 - wyłączenie prądu i uruchomienie generatora awaryjnego,
 - inspekcja oświetlenia awaryjnego,
 - sprawdzenie funkcjonowania awaryjnej pompy pożarowej z dwoma węzami podłączonymi do głównego przewodu,
 - sprawdzenie funkcjonowania pomp zębowych statku,
 - zamykanie drzwi wodoszczelnych,
 - spuszczenie jednej bocznej szalupy ratunkowej do wody,
 - testowanie zdalnych wyłączników awaryjnych np. bojlerów, wentylacji i pomp paliwowych,
 - testowanie układu sterowania, łącznie z pomocniczym układem sterowania,
 - inspekcja awaryjnego źródła zasilania urządzeń radiowych,
 - inspekcja i testowanie, w możliwym zakresie, separatora maszynowni.

2. ZBIORNIKOWCE DO ROPY

Oprócz pozycji wymienionych w części 1, pozycje wymienione poniżej mogą być również uwzględnione jako elementy rozszerzonej inspekcji zbiornikowców do ropy:

- system pianowy pokładu stałego,

- sprzęt przeciwpożarowy ogółem,
- inspekcja amortyzatorów przeciwpożarowych w maszynowni, pompowni i w pomieszczeniach mieszkalnych,
- kontrola ciśnienia gazu obojętnego i zawartość w nim tlenu,
- sprawdzenie akt sprawozdań z kontroli (patrz: uchwała MOM A. 744 ust. 18) w celu określenia obszarów, które mogą wymagać inspekcji.

3. MASOWCE

Oprócz pozycji wymienionych w części 1 pozycje wymienione poniżej mogą być również uwzględnione jako elementy rozszerzonej inspekcji masowców:

- ewentualne skorodowanie podstaw urządzeń pokładowych,
- ewentualne zniekształcenie lub skorodowanie pokrywy luku,
- ewentualne pęknięcia lub miejscowe skorodowanie w przegrodach poprzecznych,
- dostęp do ładowni,
- sprawdzenie akt sprawozdań z kontroli (patrz uchwała MOM A. 744 ust. 18) w celu określenia obszarów, które mogą wymagać inspekcji.

4. ZBIORNIKOWCE DO PRZEWOZU GAZU I SUBSTANCJI CHEMICZNYCH

Oprócz pozycji wymienionych w części 1, pozycje wymienione poniżej mogą być również uwzględnione jako elementy rozszerzonej inspekcji zbiornikowców do przewozu gazu i substancji chemicznych.

- urządzenia bezpieczeństwa i monitorowania zbiorników ładunkowych związane z temperaturą, ciśnieniem i tonażem,
- urządzenia analizatora tlenu i miernika wybuchowego, łącznie z ich kalibrowaniem. Dostępność sprzętu do wykrywania substancji chemicznych (miech) wraz z odpowiednią liczbą stosownych – dla konkretnego ładunku, jaki jest przewożony – rurek detekcyjnych gazu,
- kabinowe zestawy ratunkowe zapewniające odpowiednią ochronę układu oddechowego i oczu dla każdej osoby na pokładzie (jeśli wymaganie takie zostało określone dla produktów wymienionych w międzynarodowym świadectwie zdatości do masowego przewozu niebezpiecznych substancji chemicznych lub skroplonych gazów, odpowiednio),
- sprawdzenie, czy przewożony towar jest wymieniony w międzynarodowym świadectwie zdatości lub międzynarodowym świadectwie zdatości do masowego przewozu niebezpiecznych substancji chemicznych lub skroplonych gazów, odpowiednio,
- stałe urządzenia przeciwpożarowe na pokładzie, pianowe lub suche chemiczne lub inne, zgodnie z wymaganiami dla przewożonego towaru.

5. STATKI PASAŻERSKIE

Oprócz pozycji wymienionych w części 1, pozycje wymienione poniżej mogą być również uwzględnione jako elementy rozszerzonej inspekcji statków pasażerskich:

- sprawdzenie wykrywacza ognia i systemu alarmowego,
- sprawdzenie prawidłowego zamknięcia drzwi pożarowych,
- sprawdzenie urządzenia rozgłoszeniowego,
- pożarowa lekcja instruktażowa, w której jako minimum prezentowane są wszystkie części wyposażenia strażackiego i w której bierze udział część załogi kuchni,
- zademonstrowanie zaznajomienia głównych członków załogi z planem obrony przeciwwawaryjnej okrętu.

Jeśli zostanie to uznane za właściwe, inspekcja może być przeprowadzana podczas rejsu statku do lub z portu w Państwie Członkowskim za przyzwoleniem kapitana statku lub operatora. Inspektorzy nie mogą przeszkadzać w działaniu statku ani też prowokować sytuacji, w których – w opinii kapitana statku – zagrożone mogłoby być bezpieczeństwo pasażerów, załogi i statku.

ZAŁĄCZNIK VI

KRYTERIA UZASADNIAJĄCE ZATRZYMANIE STATKU

(określone w art. 9 ust. 3)

Wprowadzenie

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

W części 3 podane są przykłady braków, które same w sobie mogą stanowić uzasadnienie decyzji o zatrzymaniu statku (patrz art. 9 ust. 3).

1. Główne kryteria

Przy wydawaniu fachowego orzeczenia co do tego, czy statek powinien zostać zatrzymany, czy nie, inspektor musi zastosować następujące kryteria:

Przedział czasowy:

Statki, które nie są wystarczająco bezpieczne, aby wypływać na morze, muszą być zatrzymane przy pierwszej inspekcji bez względu na to, ile czasu statek będzie przebywał w porcie.

Kryterium:

Statek zostaje zatrzymany, jeśli jego braki są wystarczająco poważne, aby konieczna była ponowna wizytacja inspektora w celu upewnienia się, że zostały one naprawione przed ponownym wypłynięciem statku na morze.

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

2. Stosowanie głównych kryteriów

Przy podejmowaniu decyzji, czy braki wykryte na statku są wystarczająco poważne, aby konieczne było jego zatrzymanie, inspektor musi ocenić, czy:

- 1) statek posiada stosowne i ważne dokumenty;
- 2) statek ma załogę wymaganą zgodnie z określeniem w dokumencie o minimalnym stanie załogi.

Podczas inspekcji inspektor musi ponadto ocenić, czy statek i/lub jego załoga są w stanie:

- 3) bezpiecznie żeglować podczas najbliższego rejsu;
- 4) bezpiecznie obsługiwać, przewozić i monitorować stan ładunku podczas najbliższego rejsu;
- 5) bezpiecznie obsługiwać maszynownię podczas najbliższego rejsu;
- 6) utrzymać prawidłowy napęd i sterowanie podczas najbliższego rejsu;
- 7) skutecznie ugasić pożar w każdej części statku, jeśli zaszłaby taka potrzeba podczas najbliższego rejsu;
- 8) szybko i bezpiecznie opuścić statek oraz przeprowadzić ratunek osób, jeśli zaszłaby taka potrzeba podczas najbliższego rejsu;
- 9) nie dopuścić do zanieczyszczenia środowiska podczas najbliższego rejsu;
- 10) utrzymać właściwą stabilność podczas najbliższego rejsu;
- 11) zachować odpowiednią wodoszczelność na całym statku podczas najbliższego rejsu;
- 12) nawiązać łączność w sytuacjach alarmowych, jeśli zajdzie taka potrzeba, podczas najbliższego rejsu;
- 13) zapewnić bezpieczne i zdrowe warunki na pokładzie podczas najbliższego rejsu.

Jeśli odpowiedź na przynajmniej jedno z powyższych pytań jest negatywna przy uwzględnieniu wszystkich wykrytych braków, należy uznać zatrzymanie statku za konieczne. Połączenie braków o mniejszym znaczeniu może również stanowić powód dla zastosowania zatrzymania statku.

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

3.1. *Ogólne*

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

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

- 1) Defekt niepozwalający na właściwą pracę lub dotyczący napędu lub innych istotnych urządzeń mechanicznych, jak również instalacji elektrycznych.
- 2) Niedostateczna czystość w maszynowni, nadmierne ilości mieszanek wody oleistej w zęzach, izolacja instalacji rurowej, łącznie z rurami wydechowymi w maszynowni, zanieczyszczona ropą naftową, nieprawidłowa praca zęzowych urządzeń pompujących.
- 3) Nieprawidłowości w pracy generatora awaryjnego, oświetlenia, akumulatorów i przełączników.
- 4) Nieprawidłowości w pracy głównego i pomocniczego urządzenia sterującego.
- 5) Brak, niewystarczająca ilość lub bardzo zły stan osobistych urządzeń ratunkowych, łodzi ratunkowych i urządzeń do wodowania.
- 6) Brak, niezgodność z normą lub bardzo zły stan: systemu wykrywania ognia, alarmów pożarowych, sprzętu przeciwpożarowego, stałych urządzeń gaśniczych, zaworów wentylacyjnych, zwłaczki ognia, urządzeń szybko zamykających – w stopniu uniemożliwiającym ich użycie zgodnie z przeznaczeniem.
- 7) Brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości w działaniu ochrony przeciwpożarowej na pokładzie zbiornikowców.
- 8) Brak, niezgodność z normą lub bardzo zły stan świateł, kształtów urządzeń sterowniczych lub sygnalizacji dźwiękowej.
- 9) Brak lub nieprawidłowości w działaniu sprzętu radiowego do celów porozumiewania się w sytuacjach bezpieczeństwa oraz w niebezpieczeństwie.
- 10) Brak lub nieprawidłowości w działaniu sprzętu nawigacyjnego, przy uwzględnieniu przepisów rozporządzenia Solas V/12 lit. o).
- 11) Brak uaktualnionych map nawigacyjnych i/lub innych istotnych stosownych publikacji żeglugi morskiej koniecznych podczas zamierzonego rejsu, przy uwzględnieniu map elektronicznych, które mogą być stosowane w zastępstwie map.
- 12) Brak nieiskrzącej wentylacji wyciągowej w pompowni ładunkowej (rozporządzenie Solas II-2/59.3.1).

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

- 1) Transport materiałów niewymienionych w świadectwie zdatności lub brakujące informacje dotyczące ładunku (16.2).
- 2) Brak lub uszkodzenie wysokociśnieniowych urządzeń zabezpieczających (8.2.3).
- 3) Instalacje elektryczne niesamoistnie bezpieczne lub niezgodne z wymaganiami kodeksu (10.2.3).
- 4) Źródła zapłonowe w niebezpiecznych miejscach, określone w pkt 10.2 (11.3.15).

- 5) Niedopełnienie wymagań specjalnych (15).
- 6) Przekroczenie maksymalnej dozwolonej ilości ładunku na jeden zbiornik (16.1).
- 7) Niewystarczające zabezpieczenie materiałów wrażliwych przed wysokimi temperaturami (16.6).

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

- 1) Transport materiału niewymienionego w świadectwie zdatności lub brakujące informacje dotyczące ładunku (18.1).
- 2) Brakujące urządzenia zamykające dla pomieszczeń mieszkalnych lub pomieszczeń usługowych (3.2.6).
- 3) Negazoszczelna gródź (3.3.2).
- 4) Uszkodzone śluzy powietrzne (3.6).
- 5) Brakujące lub uszkodzone zawory szybko zamykające (5.6).
- 6) Brakujące lub uszkodzone zawory zabezpieczające (8.2).
- 7) Instalacje elektryczne niesamoistnie bezpieczne lub niezgodne z wymaganiami kodeksu (10.2.4).
- 8) Niedziałające wentylatory w części ładunkowej (12.1).
- 9) Niedziałające alarmowe wskaźniki ciśnienia na zbiornikach ładunkowych (13.4.1).
- 10) Uszkodzone urządzenie do wykrywania gazów i/lub urządzenie do wykrywania gazów toksycznych (13.6).
- 11) Transport substancji podlegających zatrzymaniu bez ważnego świadectwa inhibicyjnego (17/19).

3.5. *Zagadnienia związane z konwencją o liniach ładunkowych*

- 1) Znaczne obszary zniszczenia lub skorodowania lub wżery korozyjne w poszyciu stalowym i związanych z nim usztywnieniach na pokładach i w kadłubie, wywierające wpływ na zdatność żeglugową lub zdolność zabierania ładunków lokalnych, o ile nie zostały przeprowadzone prawidłowe naprawy tymczasowe na potrzeby rejsu do portu napraw stałych.
- 2) Zarejestrowany przypadek niewystarczającej stabilności.
- 3) Brak wystarczających i solidnych informacji w zatwierdzonej formie, które pozwalałyby kapitanowi w sposób szybki i prosty zorganizować ładowanie i balastowanie statku w taki sposób, że na wszystkich etapach rejsu i w różnych warunkach zostaje zachowany bezpieczny margines stabilności oraz że uniknięte są wszelkie niedopuszczalne obciążenia konstrukcji statku.
- 4) Brak, bardzo zły stan lub uszkodzenie urządzeń zamykających, urządzeń zamykających luk i drzwi wodoszczelnych.
- 5) Przeciążenie.
- 6) Brak znaku zanurzenia lub znak zanurzenia niemożliwy do odczytania.

3.6. *Zagadnienia związane z konwencją Marpol, załącznik I (odniesienia podano w nawiasach)*

- 1) Brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości działania sprzętu filtrującego wody oleistej, systemów monitorowania i kontroli wyładowania ropy.
- 2) Pozostająca objętość zbiornika reszkowego lub odstojnika błota defekosaturacyjnego niewystarczająca na zamierzony odcinek rejsu.
- 3) Księga rejestracji oleju niedostępna (20 ust. 5).
- 4) Wstawiona przegroda wyładowania bez zezwolenia.

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

- 1) Brak podręcznika P&A.
- 2) Ładunek nie jest określony według kategorii (3 ust. 4).

- 3) Nie można uzyskać księgi rejestracji ładunku (9 ust. 6).
- 4) Transport substancji olejopodobnych bez dopełnienia wymogów lub bez odpowiednio poprawionego świadectwa (14).
- 5) Wstawiona przegroda wyładowania bez zezwolenia.

3.8. *Zagadnienia związane z konwencją STCW*

Liczba, skład lub zaświadczenia załogi nieodpowiadające dokumentowi o bezpiecznym stanie załogi.

3.9. *Zagadnienia związane z konwencjami MOP*

- 1) Niewystarczające zapasy żywnościowe na odcinek rejsu do następnego portu.
- 2) Niewystarczające zapasy wody pitnej na odcinek rejsu do następnego portu.
- 3) Wysoce niehigieniczne warunki na pokładzie.
- 4) Brak ogrzewania w pomieszczeniach mieszkalnych na statku pływającym w rejonach, gdzie mogą występować bardzo niskie temperatury.
- 5) Znacznie nagromadzone śmieci, zablokowanie sprzętem lub ładunkiem lub inna niebezpieczna sytuacja w korytarzach i pomieszczeniach mieszkalnych.

3.10. *Zagadnienia, które nie stanowią podstawy do zastosowania zatrzymania, ale przy których należy np. wstrzymać prace dotyczące ładunku*

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

ZAŁĄCZNIK VII

MINIMALNE KRYTERIA WOBEC INSPEKTORÓW

(określone w art. 11 ust. 1)

1. Inspektor musi być upoważniony do przeprowadzania kontroli w państwie portu przez właściwe władze Państwa Członkowskiego.
 2. Inspektor:
 - musi pracować przynajmniej jeden rok jako inspektor państwa bandery zajmujący się badaniem i wydawaniem zaświadczeń zgodnie z konwencjami,
 - oraz posiadać:
 - a) świadectwo kwalifikacyjne kapitana upoważniające go do kierowania statkiem o masie 1 600 ton brutto lub więcej (patrz STWC, przepis II/2); lub
 - b) świadectwo kwalifikacyjne starszego mechanika upoważniające go do wykonywania tego zawodu na pokładzie statku, którego główne urządzenie napędowe posiada moc równą 3 000 KW lub większą (patrz STCW, przepis III/2); lub
 - c) zdał egzamin inżyniera budowy okrętów, inżyniera mechanika lub inżyniera w dziedzinach związanych z żeglugą morską i przepracował w tym zawodzie przynajmniej 5 lat,
 - Inspektorzy wymienieni w lit. a) oraz b) muszą przepracować przynajmniej pięć lat w służbie morskiej jako oficerowie w części pokładowej lub maszynowej, odpowiednio.
- Lub:
- Inspektor musi:
- posiadać stosowny stopień uniwersytecki lub równoważne szkolenie, oraz
 - być wyszkolony i wykwalifikowany w szkole dla inspektorów bezpieczeństwa statków, oraz
 - przepracować przynajmniej 2 lata jako inspektor państwa bandery zajmujący się badaniem i wydawaniem zaświadczeń zgodnie z przepisami określonymi w konwencjach.
3. Zdolność ustnego i pisemnego porozumiewania się z marynarzami w języku powszechnie używanym na morzu.
 4. Odpowiednia znajomość przepisów konwencji międzynarodowych oraz stosownych procedur w zakresie kontroli w państwie portu.
 5. Inspektorzy niespełniający powyższych kryteriów są również akceptowani, jeśli są zatrudnieni przez właściwe władze Państwa Członkowskiego przy kontroli w państwie portu w dniu przyjęcia niniejszej dyrektywy.
-