

Czwartek, 29 marca 2007 r.

## ZAŁĄCZNIK I

### KODEKS PAŃSTWA BANDERY (FSC)

#### CZĘŚĆ 1 i 2 KODEKSU ZASAD WPROWADZENIA OBOWIĄZKOWYCH INSTRUMENTÓW IMO

##### CZĘŚĆ 1 – WSPÓLNE OBSZARY

###### Cel

1. Celem niniejszego Kodeksu jest wzmocnienie globalnego bezpieczeństwa na morzu oraz ochrona środowiska morskiego.
2. Różne administracje będą uwzględniać postanowienia Kodeksu zależnie od indywidualnych okoliczności i będą zobowiązane do wprowadzenia w życie tylko tych instrumentów określonych w ust. 6, których są umawiającymi się rządami lub stronami. Ze względu na położenie geograficzne i okoliczności niektóre administracje mogą mieć większe znaczenie jako państwa bandery niż jako państwa portu lub nadbrzeżne, natomiast inne państwa mogą odgrywać ważniejszą rolę jako państwa portu lub nadbrzeżne, a w mniejszym stopniu jako państwa bandery. Taka nierównowaga znaczenia nie wpływa w żadnym stopniu na obowiązki tych państw wynikające z bycia państwem bandery, portu lub nadbrzeżnym.

###### Strategia

3. W celu spełnienia celu Kodeksu państwo powinno opracować strategię obejmującą następujące zagadnienia:
  - 1) wdrożenie i stosowanie właściwych obowiązkowych instrumentów międzynarodowych;
  - 2) przestrzeganie odpowiednio zaleceń międzynarodowych;
  - 3) stały przegląd i weryfikacja skuteczności państwa w zakresie wypełniania zobowiązań międzynarodowych oraz
  - 4) osiągnięcie, utrzymanie i poprawa ogólnych zdolności i działań organizacyjnych.

Przy wprowadzaniu w życie wspomnianej wyżej strategii należy przestrzegać wytycznych zamieszczonych w niniejszym Kodeksie.

###### Ogólne

4. Na mocy postanowień Konwencji Organizacji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS) oraz konwencji IMO, administracje są odpowiedzialne za ogłaszanie przepisów i standardów oraz podejmowanie wszystkich innych kroków, które mogą być konieczne, aby nadać tym instrumentom pełną moc prawną gwarantującą, że z punktu widzenia bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego, statek jest zdalny do działania zgodnie z przeznaczeniem i obsadzony kompetentną załogą.
5. Przyjmując środki mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kontrolę zanieczyszczeń środowiska morskiego państwo działa tak, aby nie przenosić, bezpośrednio lub pośrednio, zniszczenia lub zagrożenia z jednego obszaru na inny lub nie przekształcać jednego rodzaju zanieczyszczenia w inny (UNCLOS, art. 195).

###### Zakres

6. Obowiązkowe instrumenty IMO, o których mowa w niniejszym Kodeksie, to:
  - 1) Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, w brzmieniu poprawionym (SOLAS 74);
  - 2) Protokół z 1978 do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, w brzmieniu zmienionym (SOLAS PROT 1978);

Czwartek, 29 marca 2007 r.

- 3) Protokół z 1988 r. do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, w brzmieniu zmienionym (SOLAS PROT 1988);
- 4) Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r., w brzmieniu zmienionym Protokołem z 1978 r. (MARPOL 73/78);
- 5) Protokół z 1997 zmieniający Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, w brzmieniu poprawionym Protokołem z 1978 r. (MARPOL PROT 1997);
- 6) Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., w brzmieniu zmienionym (STCW);
- 7) Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych z 1966 r. (LL 66);
- 8) Protokół z 1988 do Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r. (LL PROT 1988);
- 9) Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r. (Tonnage 69), oraz
- 10) Konwencja o międzynarodowych przepisach w sprawie zapobiegania zderzeniom na morzu z 1972 r., w brzmieniu zmienionym (COLREG 72);

oraz wszystkie instrumenty, które są obowiązkowe na mocy tych konwencji i protokołów. W załącznikach 1 do 4 znajdują się niepełne listy wymagań nałożonych przez powyższe obowiązkowe instrumenty. Wykaz właściwych instrumentów znajduje się w załączniku 5, a streszczenie zmian do obowiązkowych instrumentów zawartych w Kodeksie znajduje się w załączniku 6 (<sup>1</sup>).

#### Początkowe działania

7. Gdy w danym państwie wchodzi w życie nowy lub zmieniony instrument IMO, rząd tego państwa musi mieć możliwość wprowadzenia i wykonania jego przepisów poprzez stosowne prawodawstwo krajowe oraz zapewnienia w tym celu koniecznej infrastruktury. Oznacza to, że rząd państwa musi posiadać:

- 1) zdolność ogłaszania przepisów, które umożliwiają skuteczną jurysdykcję i kontrolę w sprawach administracyjnych, technicznych i społecznych w stosunku do statków pływających pod banderą tego państwa, oraz w szczególności stanowią podstawę prawną dla wymagań ogólnych w zakresie rejestrów, inspekcji statków, przepisów dotyczących bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom dotyczących takich statków oraz sporządzania powiązanych rozporządzeń;
- 2) podstawę prawną do egzekwowania praw i przepisów krajowych, łącznie z powiązanymi procesami dochodzeniowymi i karnymi; oraz
- 3) stosowny personel posiadający doświadczenie w sprawach morskich, który pomaga w ogłaszaniu koniecznych przepisów krajowych oraz dopełnia wszystkich zobowiązań państwa, łącznie ze składaniem sprawozdań wymaganych przez odnośne konwencje.

8. Przykładowe ramy prawodawstwa krajowego wprowadzającego w życie przepisy stosownych instrumentów IMO można znaleźć w publikacji ONZ zatytułowanej „Wytyczne prawodawstwa morskiego” (<sup>2</sup>).

#### Przekazywanie informacji

9. Państwo powinno powiadamiać o swojej strategii, o której mowa w ust. 3 oraz o prawodawstwie krajowym wszystkie zainteresowane strony.

(<sup>1</sup>) Niniejsze załączniki zostaną uzupełnione przy okazji MSC 80 (maj 2005). Tylko załączniki 1, 2 i 5 dotyczą obowiązków państwa bandery.

(<sup>2</sup>) ST/ESCAP/1076.

Czwartek, 29 marca 2007 r.

#### Rejestry

10. Należy założyć i prowadzić stosowne rejestry stanowiące dowód spełnienia wymogów i skutecznego działania państwa. Rejestry powinny być czytelne, wyraźnie rozpoznawalne i dostępne. Należy opracować udokumentowaną procedurę definiowania parametrów kontrolnych potrzebnych do identyfikacji, składowania, ochrony, odzyskiwania, czasu przechowywania oraz usuwania rejestrów.

#### Poprawa

11. Państwa powinny stale ulepszać adekwatność środków, jakie stosują w celu wdrożenia konwencji i protokołów, które przyjęły. Następuje to na drodze rygorystycznego i skutecznego stosowania i egzekwowania prawodawstwa krajowego w zakresie, w jakim jest to stosowne oraz ciągłego monitorowania zgodności.

12. Państwo powinno stymulować rozwój kultury, w której ludzie mają możliwość doskonalenia działań w zakresie bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego.

13. Ponadto państwo powinno podjąć działania mające na celu określenie i usunięcie przyczyn niezgodności, aby zapobiec ich ponownemu wystąpieniu, obejmujące:

- 1) przegląd i analizę niezgodności;
- 2) wdrożenie koniecznych działań korygujących oraz
- 3) przegląd podjętych działań korygujących.

14. Państwo powinno określić działania mające na celu usunięcie przyczyn potencjalnych niezgodności, aby zapobiec ich wystąpieniu.

## CZĘŚĆ 2 – PAŃSTWA BANDERY

#### Wdrażanie

15. W celu skutecznego wypełnienia obowiązków i zobowiązań, państwa bandery powinny:

- 1) wdrożyć politykę poprzez wydanie prawodawstwa i wytycznych krajowych wspomagających wdrożenie i realizację zobowiązań wynikających ze wszystkich konwencji i protokołów dotyczących bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom, których państwa te są stronami oraz
- 2) przydzielić swojej administracji obowiązki w zakresie aktualizacji i przeglądu wszystkich mających zastosowanie przyjętych polityk.

16. Państwa bandery powinny przydzielić zasoby i ustalić procesy potrzebne do administrowania programem bezpieczeństwa i ochrony środowiska, które powinny składać się z co najmniej następujących elementów:

- 1) instrukcje administracyjne w celu wdrożenia stosownych reguł i standardów międzynarodowych oraz opracowania i rozpowszechnienia krajowych dokumentów interpretacyjnych, jakie mogą okazać się niezbędne;
- 2) zasoby gwarantujące zgodność z wymaganiami określonymi w obowiązkowych instrumentach IMO, wymienionych w ust. 6, wykorzystujące program audytu i inspekcji niezależny od wszelkich organów administracyjnych wydających wymagane świadectwa i pokrewne dokumenty i/lub wszelkich podmiotów, które otrzymały od państwa bandery uprawnienia do wydawania wymaganych świadectw i pokrewnych dokumentów;

Czwartek, 29 marca 2007 r.

- 3) zasoby zapewniające zgodność z wymaganiami określonymi w Konwencji STCW z 1978 r., w brzmieniu poprawionym. Obejmuje to zasoby między innymi gwarantujące, że:
- 3.1 szkolenie, ocena kompetencji i wystawianie świadectw marynarzom przebiegają zgodnie z przepisami Konwencji;
  - 3.2 świadectwa i poświadczenia STCW dokładnie odzwierciedlają umiejętności marynarzy, opisane za pomocą odpowiedniej terminologii STCW oraz terminów identycznych ze stosowanymi w wystawionym statkowi dokumencie bezpiecznej obsługi;
  - 3.3 możliwe jest przeprowadzenie bezstronnego dochodzenia w przypadku zgłoszonego, celowego lub wynikającego z zaniechania uchybienia, które może stanowić bezpośrednie zagrożenie dla życia lub majątku na morzu tudzież dla środowiska morskiego, popełnionego przez posiadaczy świadectw lub poświadczeń wystawionych przez tę stronę;
  - 3.4 świadectwa lub poświadczenia wystawione przez państwo bandery można skutecznie cofnąć, zawiesić lub anulować w uzasadnionych przypadkach lub, jeśli jest to konieczne dla zapobieżenia przestępstwu; oraz
  - 3.5 istnieją takie ustalenia administracyjne, dotyczące również działań w zakresie szkolenia, oceny i certyfikacji przeprowadzonych pod nadzorem innego państwa, które umożliwiają państwu bandery odpowiedzialne gwarantowanie kompetencji kapitanów, oficerów i innych marynarzy służących na statkach uprawnionych do pływania pod banderą tego państwa<sup>(1)</sup>;
- 4) zasoby gwarantujące przeprowadzanie dochodzeń w sprawie wypadków oraz szybkie rozpatrywanie przypadków statków, w których stwierdzono niezgodności; oraz
- 5) przygotowanie, udokumentowanie i dostarczenie wytycznych w zakresie tych wymagań, które administracja uzna za zadowalające, zawartych w odpowiednich obowiązkowych instrumentach IMO.
17. Państwa bandery zapewniają odpowiednie i efektywne obsadzenie załogą statków uprawnionych do pływania pod ich banderą, z uwzględnieniem Zasad bezpiecznej obsady załogowej przyjętych przez IMO.

#### Przekazanie uprawnień

18. Państwa bandery, które upoważniają uznane organizacje do działania w ich imieniu w zakresie wykonywania przeglądów, inspekcji, wydawania świadectw i dokumentów, oznaczania statków i innych prac ustawowych wymaganych na mocy konwencji IMO muszą uregulować takie upoważnienia zgodnie z prawidłem XI-1/1 SOLAS w celu:
- 1) ustalenia, że uznana organizacja posiada odpowiednie zasoby w zakresie możliwości technicznych, kierowniczych i badawczych, aby wykonać przypisane zadania zgodnie z minimalnymi normami dla uznanych organizacji działających w imieniu administracji, określonymi w odpowiedniej rezolucji IMO<sup>(2)</sup>;
  - 2) zawarcia formalnego pisemnego porozumienia między administracją a uznaną organizacją, w którym zawarte są co najmniej elementy określone w odpowiedniej rezolucji IMO<sup>(3)</sup>, lub równoważnej umowie prawnej, które mogą opierać się na wzorze upoważnienia dla uznanej organizacji działającej w imieniu administracji<sup>(4)</sup>;
  - 3) wydania szczegółowych instrukcji dotyczących działań, które podejmuje się w przypadku stwierdzenia, że stan statku w przypadku wypłynięcia na morze stanowiłby zagrożenie dla jednostki lub osób znajdujących się na pokładzie lub, że statek stanowi zagrożenie dla środowiska morskiego;

<sup>(1)</sup> Prawidła I/2, I/9, I/10 i I/11 Konwencji STCW z 1978 r., ze zmianami.

<sup>(2)</sup> Załącznik 1 do rezolucji A.739(18) „Wytyczne dotyczące autoryzacji organizacji działających w zastępstwie administracji”.

<sup>(3)</sup> Załącznik 2 do rezolucji A.739(18) „Wytyczne dotyczące autoryzacji organizacji działających w zastępstwie administracji”.

<sup>(4)</sup> MSC/Circ.710 – MEPC/Circ.307.

Czwartek, 29 marca 2007 r.

- 4) wyposażenia uznanej organizacji we wszystkie odpowiednie instrumenty prawa krajowego oraz ich interpretacje konieczne do wykonania postanowień konwencji lub ustalenia, w których punktach normy administracji wykraczają poza ramy wymagań konwencji; oraz
- 5) nałożenia na uznaną organizację obowiązku prowadzenia rejestru zawierającego dane, które będą pomocne administracji w interpretacji przepisów konwencji.

19. Państwa bandery mianujące inspektorów, którzy mają w ich imieniu przeprowadzać przeglądy i inspekcje powinny uregulować takie nominacje, zależnie od potrzeb, zgodnie z wytycznymi zamieszczonymi w ust. 18, w szczególności w pkt. 3 i 4.

20. Państwo bandery powinno opracować program nadzoru lub uczestniczyć w programie nadzoru dysponującym odpowiednimi zasobami dla monitorowania swoich uznanych organizacji oraz łączności z nimi w celu zapewnienia pełnej realizacji zobowiązań międzynarodowych poprzez:

- 1) wykonanie swojego prawa do przeprowadzenia dodatkowych przeglądów mających na celu sprawdzenie, czy statki pływające pod jego banderą rzeczywiście spełniają przepisy obowiązkowych instrumentów IMO;
- 2) przeprowadzanie w miarę potrzeb dodatkowych przeglądów mających na celu sprawdzenie, czy statki pływające pod jego banderą spełniają wymogi krajowe uzupełniające wymagania konwencji IMO oraz
- 3) zapewnienie personelu, który dobrze zna reguły i standardy państwa bandery oraz uznane organizacje i który może prowadzić skuteczny terenowy nadzór uznanych organizacji.

Wprowadzenie w życie

21. Państwa bandery powinny przyjąć wszelkie niezbędne środki w celu zagwarantowania przestrzegania międzynarodowych zasad i norm przez statki uprawnione do pływania pod ich banderą oraz przez podmioty i osoby podlegające ich jurysdykcji, w celu zapewnienia zgodności z międzynarodowymi zobowiązaniami tych państw. Takie środki powinny między innymi obejmować:

- 1) zakaz żeglowania dla statków pływających pod ich banderą, do czasu aż takie statki będą mogły wypłynąć na morze zgodnie z wymaganiami międzynarodowych zasad i norm;
- 2) okresowe inspekcje statków uprawnionych do pływania pod ich banderą w celu sprawdzenia czy rzeczywisty stan statku i załogi odpowiada opisowi zawartemu w świadectwach przechowywanych na pokładzie statku;
- 3) sprawdzenie przez inspektora podczas okresowej inspekcji, o której mowa w pkt. 2, że marynarze pełniący służbę na statku znają:
  - (3.1) swoje obowiązki oraz
  - (3.2) prace wykonywane na statku i obowiązujące procedury oraz urządzenia i sprzęt zainstalowane na statku;
- 4) zagwarantowanie, że cała załoga statku w sytuacjach awaryjnych skutecznie koordynuje swoje działania oraz wykonuje funkcje niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa i zapobieżenia zanieczyszczeniom;
- 5) uwzględnienie w krajowych przepisach i regulacjach odpowiednio surowych kar zniechęcających do naruszania międzynarodowych zasad i norm przez statki uprawnione do pływania pod ich banderą;
- 6) wszczynanie postępowania, po przeprowadzeniu dochodzenia, wobec statków uprawnionych do pływania pod ich banderą, które dopuściły się naruszenia międzynarodowych zasad i norm, niezależnie od miejsca, w którym nastąpiło naruszenie;

Czwartek, 29 marca 2007 r.

- 7) uwzględnienie w krajowych przepisach i regulacjach odpowiednio surowych kar zniechęcających do naruszania międzynarodowych zasad i norm przez osoby posiadające świadectwa lub poświadczenia wydane przez władze tych państw; oraz
  - 8) wszczynanie postępowania, po przeprowadzeniu dochodzenia, wobec osób posiadających świadectwa lub poświadczenia, które dopuściły się naruszenia międzynarodowych zasad i norm, niezależnie od tego miejsca, w którym nastąpiło naruszenie.
22. Państwo bandery powinno rozważyć opracowanie i wdrożenie programu kontroli i monitoringu, w stosownym zakresie, w celu:
- 1) umożliwienia prowadzenia szybkiego i wyczerpującego dochodzenia w sprawie wypadków, z możliwością składania sprawozdań IMO, jeśli jest to właściwe;
  - 2) umożliwienia zbierania danych statystycznych pozwalającego na wykonywanie analiz trendów w celu określenia problematycznych dziedzin; oraz
  - 3) umożliwienia szybkiego reagowania na niezgodności oraz domniemane przypadki zanieczyszczenia zgłaszane przez państwa portu lub nadbrzeżne.
23. Ponadto państwo bandery powinno:
- 1) zapewnić zgodność z odnośnymi instrumentami IMO w drodze prawodawstwa krajowego;
  - 2) zapewnić stosowną liczbę pracowników zajmujących się wprowadzaniem i egzekwowaniem krajowego prawodawstwa, o którym mowa w pkt. 15.1, łącznie z personelem zajmującym się przeglądami i kontrolami;
  - 3) zapewnić odpowiednią liczbę wykwalifikowanego personelu państwa bandery, który zajmuje się badaniem przypadków zatrzymania statków pływających pod banderą tego państwa w państwach portu;
  - 4) zapewnić odpowiednią liczbę wykwalifikowanego personelu państwa bandery, który zajmuje się prowadzeniem dochodzeń w sprawie wypadków w przypadku zakwestionowania przez państwo portu ważności certyfikatu lub potwierdzenia lub zakwestionowania kompetencji osób posiadających certyfikaty lub poświadczenia wydane przez władze państwa bandery; oraz
  - 5) zapewniać szkolenie i nadzór pracy inspektorów i kontrolerów prowadzących dochodzenia państwa bandery.
24. W przypadku powiadomienia państwa o zatrzymaniu statku uprawnionego do pływania pod jego banderą przez państwo portu, państwo bandery powinno dopilnować podjęcia stosownych środków korygujących w celu niezwłocznego dostosowania tego statku do właściwych konwencji międzynarodowych.
25. Państwo bandery lub uznana organizacja działająca w jego imieniu wydają lub zatwierdzają międzynarodowe świadectwa statku dopiero po stwierdzeniu, że statek ten spełnia wszystkie mające zastosowanie wymagania.
26. Państwo bandery wystawia międzynarodowe świadectwo kompetencji lub potwierdzenie wyłącznie osobom, które spełniają wszystkie mające zastosowanie wymagania.

#### Inspektorzy państwa bandery

27. Państwo bandery powinno określić i udokumentować obowiązki, uprawnienia i wzajemne relacje personelu, który wykonuje i sprawdza prace związane z bezpieczeństwem i zapobieganiem zanieczyszczeniom lub wpływające na nie oraz kieruje takimi pracami.

Czwartek, 29 marca 2007 r.

28. Pracownicy przeprowadzający lub odpowiedzialni za objęte stosownymi obowiązkowymi instrumentami IMO przeglądy, inspekcje i audyty na statkach i w towarzystwach żeglugowych powinni spełniać co najmniej niżej wymienione wymagania:

- 1) posiadać stosowne kwalifikacje uzyskane w instytucji morskiej lub żeglugowej oraz stosowne doświadczenie w pracy na morzu w charakterze oficera dyplomowanego posiadającego obecnie lub w przeszłości ważne świadectwo kompetencji STCW II/2 lub III/2 i techniczną znajomość statków i ich działania zachowaną od czasu otrzymania świadectwa kompetencji; lub
- 2) uznany przez państwo stopień naukowy lub równoważny uzyskany w instytucji szkolnictwa wyższego w dziedzinie inżynierii lub nauki powiązanej z morzem.

29. Wykwalifikowany personel opisany w ust. 28 pkt 1 powinien posiadać co najmniej trzyletnie doświadczenie w pracy na morzu w charakterze oficera pokładowego lub oficera mechanika.

30. Wykwalifikowany personel opisany w ust. 28 pkt 2 powinien posiadać co najmniej trzyletnie doświadczenie w pracy w danej branży.

31. Ponadto tacy pracownicy powinni posiadać stosowną praktyczną i teoretyczną znajomość statków, ich działania oraz przepisów odnośnych instrumentów prawa krajowego i międzynarodowego konieczną do pełnienia przez nich obowiązków inspektorów państwa bandery, uzyskaną w udokumentowanym programie szkoleniowym.

32. Inne personel pełniący działania pomocnicze w takich pracach powinien posiadać wykształcenie i wyszkolenie współmierne do przydzielonych mu zadań oraz być odpowiednio nadzorowany.

33. Poprzednie doświadczenia w danej dziedzinie będą zaletą; w przypadku braku doświadczenia administracja powinna zapewnić odpowiednie szkolenie praktyczne.

34. Państwa bandery mogą akredytować inspektorów w drodze formalnego szczegółowego programu szkoleniowego, którego ukończenie gwarantuje ten sam zakres wiedzy i umiejętności, co wymagany w ust. 29 do 32.

35. Państwa bandery powinny wdrożyć udokumentowany system kwalifikowania personelu oraz stałej aktualizacji jego wiedzy w zakresie zadań, do których wykonywania jest uprawniony.

36. Zależnie od pełnionej funkcji (pełnionych funkcji), kwalifikacje powinny obejmować:

- 1) znajomość odnośnych międzynarodowych i krajowych reguł i standardów dotyczących statków, ich towarzystw żeglugowych, załogi, ładunku i działania;
- 2) znajomość procedur, które mają być stosowane w przeglądach, certyfikacji, kontroli, funkcjach dochodzeniowych i nadzorczych;
- 3) znajomość celów i zamierzeń międzynarodowych i krajowych instrumentów dotyczących bezpieczeństwa na morzu i ochrony środowiska morskiego oraz powiązanych programów;
- 4) znajomość procesów zarówno wewnętrznych jak i zewnętrznych zachodzących na pokładzie statku i na stałym lądzie;
- 5) posiadanie kwalifikacji zawodowych potrzebnych do skutecznej i wydajnej realizacji powierzonych zadań;
- 6) szczegółowa znajomość zasad bezpieczeństwa obowiązujących we wszystkich okolicznościach, również dla własnego bezpieczeństwa; oraz
- 7) szkolenie lub doświadczenie w realizacji różnych zadań, a optymalnie także w pełnieniu funkcji podlegających ocenie.

Czwartek, 29 marca 2007 r.

37. Państwo bandery powinno wydać dokument tożsamości inspektorom wykonującym czynności służbowe.

#### Dochodzenia państwa bandery

38. Po wystąpieniu wypadku morskiego lub incydentu związanego z zanieczyszczeniem morza powinno zostać przeprowadzone dochodzenie. Dochodzenia w sprawie wypadków wykonują odpowiednio wykwalifikowani kontrolerzy, kompetentni w sprawach dotyczących katastrof morskich. Państwo bandery powinno być przygotowane do zapewnienia w tym celu wykwalifikowanych kontrolerów, niezależnie od miejsca, w którym nastąpił wypadek lub incydent.

39. Państwo bandery powinno zagwarantować, aby poszczególni kontrolerzy posiadali praktyczną znajomość i doświadczenie w dziedzinach, w których pełnią swoje obowiązki. Ponadto w celu wsparcia poszczególnych kontrolerów w wykonywaniu obowiązków stanowiących ich normalny zakres pracy państwo bandery powinno zagwarantować w razie potrzeby stały dostęp do ekspertów w następujących dziedzinach:

- 1) nawigacja i przepisy dotyczące zderzeń na morzu;
- 2) przepisy państwa bandery dotyczące świadectw kompetencji;
- 3) przyczyny zanieczyszczenia morza;
- 4) techniki prowadzenia przesłuchań;
- 5) zbieranie dowodów; oraz
- 6) ocena wpływu czynnika ludzkiego.

40. Należy przeprowadzić dochodzenie, a jego wyniki podać do wiadomości publicznej w przypadku wypadków podczas pracy lub wypadków dotyczących statku państwa bandery, w których doszło do uszkodzenia ciała powodującego trzydniową lub dłuższą niezdolność do pracy osoby zranionej albo do utraty życia.

41. W przypadku wypadków statków należy przeprowadzić dochodzenie i powiadomić o ich skutkach zgodnie ze stosownymi konwencjami IMO oraz wytycznymi opracowanymi przez IMO<sup>(1)</sup>. Sprawozdanie z dochodzenia należy przekazać IMO wraz z uwagami państwa bandery zgodnie z wytycznymi, o których mowa powyżej.

#### Ocena i przegląd

42. Państwa bandery powinny dokonywać okresowej oceny wyników swoich działań w zakresie wdrażania procesów administracyjnych, procedur i zasobów koniecznych do spełnienia przez nie zobowiązań wynikających z konwencji, których są stronami.

43. Środki do oceny wyników działań państw bandery mogą obejmować, między innymi, odsetek statków zatrzymanych przez kontrolę państwa portu, wyniki inspekcji wykonywanych przez państwo bandery, statystyki wypadków, procesy informacyjne i komunikacyjne, roczne statystyki strat (z wyłączeniem całkowitych strat konstruktywnych (CTL)) oraz pozostałe właściwe wskaźniki wyników działania w celu ustalenia czy personel, zasoby i procedury administracyjne są wystarczające do spełnienia zobowiązań państwa bandery.

44. Środki mogą obejmować regularny przegląd:

- 1) strat floty i współczynników wypadków, w celu określenia tendencji w wybranych okresach;
- 2) liczby potwierdzonych przypadków zatrzymania statków w stosunku do wielkości floty;
- 3) liczby potwierdzonych przypadków niekompetencji lub wykroczeń popełnionych przez osoby posiadające świadectwa lub poświadczenia wydane przez władze państwa bandery;

<sup>(1)</sup> Patrz Kodeks postępowania przy badaniu katastrof i wypadków morskich przyjęty przez Organizację rezolucją A.849 (20) zmienioną rezolucją A.884(21).



Czwartek, 29 marca 2007 r.

- 4) odpowiedzi na sprawozdania z niezgodności przedstawione przez państwa portu oraz na ich interwencje;
- 5) dochodzeń w sprawie poważnych katastrof morskich oraz wyciągniętych z nich doświadczeń;
- 6) przyznanym zasobów finansowych, technicznych i innych;
- 7) wyników inspekcji, przeglądów i kontroli statków wchodzących w skład floty;
- 8) dochodzeń w sprawie wypadków przy pracy;
- 9) liczby incydentów i naruszeń postanowień MARPOL 73/78, w brzmieniu poprawionym; oraz
- 10) liczby zawieszonych lub cofniętych świadectw, poświadczeń, zezwoleń itp.

---

## ZAŁĄCZNIK II

### MINIMALNE KRYTERIA DLA INSPEKTORÓW PAŃSTWA BANDERY

(o których mowa w art. 8)

1. Inspektorzy muszą posiadać uprawnienia do przeprowadzania przeglądów, o których mowa w niniejszej dyrektywie, wystawione przez właściwe władze państwa członkowskiego.
2. Inspektorzy muszą posiadać stosowną wiedzę teoretyczną oraz doświadczenie praktyczne w zakresie statków, ich działania oraz przepisów określonych w odnośnych wymaganiach krajowych i międzynarodowych. Tę wiedzę i doświadczenie muszą potwierdzać odbyte udokumentowane programy szkoleniowe.
3. Inspektorzy muszą posiadać co najmniej:
  - 1) **kwalfikacje konieczne do sprawowania funkcji oficera pokładowego lub oficera mechanika na statku**, uzyskane w instytucji morskiej lub żeglugowej, **a jednocześnie potwierdzone, co najmniej trzyletnie doświadczenie w pracy na statku w charakterze oficera lub, zamiennie, roczne doświadczenie w pracy na statku, uzupełnione o dwa lata praktyk w charakterze stażysty we właściwych władzach państwa członkowskiego na stanowisku inspektora państwa bandery, lub posiadać** obecnie lub w przeszłości ważne świadectwo kompetencji STCW II/2 lub III/2; lub
  - 2) zdać egzamin na inżyniera budowy okrętów, inżyniera mechanika lub inżyniera w dziedzinie związanej z żeglugą morską uznany przez właściwe władze oraz przepracować na tym stanowisku co najmniej **trzy lata**; lub **też rok, uzupełniony o dwa lata pracy we właściwych władzach Państwa Członkowskiego w charakterze inspektora-stażysty państwa bandery**; lub
  - 3) posiadać dyplom ukończenia uniwersytetu lub równoważnej szkoły wyższej i odbyć kurs inspektorów w stosownej instytucji szkoleniowej oraz przepracować w charakterze stażysty co najmniej dwa lata we właściwych władzach państwa członkowskiego na stanowisku inspektora państwa **bandery**.
4. **Inspektorzy** posiadający kwalifikacje określone w ust. 3 pkt 1 i 2 powinni posiadać znajomość statków i ich działania aktualizowaną od czasu uzyskania przez nich świadectwa kompetencji lub kwalifikacji.
5. Inspektorzy posiadający kwalifikacje określone w ust. 3 pkt 3 muszą posiadać wiedzę i umiejętności odpowiadające wymaganiom dla inspektorów określonym w ust. 3 pkt 1 i 2.