

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 zawiesznień lub cofnięć 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.

Czwartek, 29 marca 2007 r.

6. Inspektorzy muszą posiadać umiejętność pisemnego i ustnego porozumiewania się z marynarzami w języku powszechnie używanym na morzu.
7. Inspektorzy nie mogą **mieć żadnego rodzaju powiązań handlowych, osobistych czy rodzinnych z kontrolowanym statkiem, jego załogą, agentem morskim, towarzystwem żeglugowym, armatorem czy czarterującym ani z żadną** z organizacji pozarządowych, które wykonują regulaminowe lub klasyfikacyjne przeglądy statków oraz wystawiają im **świadectwa**.
8. Inspektorzy, którzy nie spełniają powyższych kryteriów, mogą pełnić swoją funkcję, jeśli w dniu przyjęcia niniejszej dyrektywy byli zatrudnieni przez właściwe władze i wykonywali na ich polecenie regulaminowe przeglądy lub inspekcje służb ochrony portu **i jeśli państwo portu przystąpiło do Paryskiego Protokołu Ustaleń o kontroli statków przez państwo portu**.

ZAŁĄCZNIK III

WYTYCZNE W SPRAWIE DZIAŁAŃ PODEJMOWANYCH PO ZATRZYMANIU STATKU PRZEZ PAŃSTWO PORTU

(o których mowa w art. 6)

1. ZATRZYMANIE PRZEZ PAŃSTWO PORTU

1. W przypadku powiadomienia właściwych władz państwa członkowskiego (zwanego dalej państwem bandery) o zatrzymaniu statku uprawnionego do pływania pod jego banderą przez **inne** państwo portu, właściwe władze powinny dopilnować podjęcia stosownych środków korygujących w celu dostosowania tego statku do właściwych przepisów i konwencji międzynarodowych. **Za stosowne uznaje się środki wymienione poniżej; niniejsza lista nie uniemożliwia przyjęcia środków mających równoznaczny skutek lub charakter uzupełniający, jeżeli są one spójne z celem i środkami działania przewidzianymi w niniejszej dyrektywie.**

2. NATYCHMIASTOWE DZIAŁANIA

1. Niezwłocznie po powiadomieniu państwa bandery o zatrzymaniu statku powinno ono skontaktować się z towarzystwem żeglugowym (towarzystwem żeglugowym dla celów ISM) oraz państwem portu w celu ustalenia, na ile jest to możliwe, szczegółowych okoliczności zatrzymania.
2. Na podstawie uzyskanych informacji państwo bandery powinno rozważyć, jakie natychmiastowe działania są konieczne dla dostosowania statku do przepisów. Państwo bandery może uznać, że niektóre niedociągnięcia można łatwo naprawić, co może potwierdzić państwo portu (np. trawy ratunkowe wymagające naprawy). W takich przypadkach państwo bandery powinno uzyskać potwierdzenie państwa portu, że niedociągnięcia zostały naprawione.
3. W przypadku poważniejszych niedociągnięć, w szczególności konstrukcyjnych i innych objętych świadectwami wystawionymi przez uznaną organizację (UO) **lub przez samo państwo** bandery, państwo to powinno zlecić wykonanie **specjalnej inspekcji dodatkowej** przez jednego z jej inspektorów lub powołać inspektora z UO w celu wykonania inspekcji w jego imieniu. Początkowo inspekcja powinna skoncentrować się na dziedzinach, w których państwo portu wykryło niedociągnięcia. Jeśli państwo bandery lub inspektor UO uzna to za stosowne, inspekcję można rozszerzyć do pełnego ponownego przeglądu tych dziedzin, które są objęte odpowiednimi świadectwami ustawowymi.
4. W przypadku, gdy UO wykonała inspekcje opisaną w ust. 3 powyżej, jej inspektor powinien powiadomić państwo bandery o podjętych działaniach oraz stanie statku stwierdzonym podczas inspekcji, tak by państwo bandery mogło ustalić czy i jakie dalsze działania są potrzebne.
5. Jeżeli inspekcja dokonywana przez państwo portu także została zawieszona zgodnie z art. 9 ust. 4 dyrektywy 95/21/WE lub art. 13 ust. 5 dyrektywy 2007/.../WE [w sprawie kontroli państwa portu], państwo bandery powinno zorganizować ponowny przegląd statku w zakresie świadectw dotyczących dziedzin, w których państwo portu stwierdziło niedociągnięcia oraz wszystkich innych obszarów, w których wykryto niedociągnięcia. Państwo bandery powinno wykonać przegląd samodzielnie lub zażądać pełnego sprawozdania od inspektora z UO oraz, jeśli jest to stosowne, potwierdzenia, że przegląd zakończył się powodzeniem i naprawiono wszystkie niedociągnięcia. Jeśli państwo bandery jest zadowolone z wyników inspekcji powinno potwierdzić państwu portu, że statek spełnia wymagania odnośnych przepisów i konwencji międzynarodowych.