

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 **świadcstwa**.

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.

Czwartek, 29 marca 2007 r.

6. W przypadkach najpoważniejszych niezgodności z przepisami i konwencjami międzynarodowymi państwo bandery nie powinno nigdy korzystać z usług inspektora z UO, lecz wysyłać własnego inspektora celem przeprowadzenia lub nadzorowania inspekcji i przeglądów wspomnianych w *ust. 3 do 5*.
 7. O ile nie ma zastosowania *ust. 10*, państwo bandery żąda od towarzystwa żeglugowego podjęcia działań korygujących w celu dostosowania statku do stosownych przepisów i konwencji międzynarodowych przed zezwoleniem na jego wypłynięcie z portu, w którym został zatrzymany (oprócz działań korygujących wymaganych przez państwo portu). W przypadku niepodjęcia takich działań korygujących, należy cofnąć stosowne świadectwa.
 8. Państwo bandery powinno rozważyć zakres, w jakim niedociągnięcia stwierdzone przez państwo portu i potwierdzone przez inspekcję/przegląd wykonany przez państwo bandery wskazują na niedoskonałość systemu zarządzania bezpieczeństwem statku i towarzystwa żeglugowego. W razie potrzeby państwo bandery powinno zorganizować ponowny audyt statku i/lub towarzystwa żeglugowego oraz z porozumieniem w państwie portu rozważyć, czy ten ponowny audyt powinien odbyć się przed wydaniem statkowi zezwolenia na opuszczenie portu zatrzymania.
 9. W każdym przypadku państwo bandery powinno działać wspólnie z państwem portu na rzecz zapewnienia naprawy wszystkich wykrytych niedociągnięć oraz tak szybko jak jest to możliwe odpowiadać na prośby o wyjaśnienie składane przez państwo portu.
 10. Jeżeli niezgodności nie można naprawić w porcie zatrzymania, a państwo portu, zgodnie z art. 11 *ust. 1* dyrektywy 95/21/WE lub art. 15 *ust. 1* dyrektywy 2007/.../WE [w sprawie kontroli państwa portu], zezwala statkowi na odpłynięcie do stoczni remontowej, państwo bandery powinno współpracować z państwem portu w zakresie ustalenia warunków wykonania takiego rejsu oraz potwierdzić te warunki na piśmie.
 11. Jeżeli statek nie spełnia warunków określonych w *ust. 10* lub nie zgłosi się w uzgodnionej stoczni remontowej, państwo bandery powinno niezwłocznie zażądać wyjaśnień od towarzystwa żeglugowego oraz rozważyć cofnięcie świadectw statku. Ponadto państwo bandery powinno przeprowadzić dodatkowy przegląd przy pierwszej nadarzającej się sposobności.
 12. Jeżeli na podstawie dostępnych informacji państwo bandery uzna, że zatrzymanie było nieuzasadnione, powinno powiadomić o swoich wątpliwościach państwo portu i wspólnie z towarzystwem żeglugowym rozważyć zastosowanie procedury odwoławczej obowiązującej w państwie portu.
3. DALSZE DZIAŁANIA
1. Zależnie od wagi wykrytych niedociągnięć i podjętych w następstwie natychmiastowych działań państwo bandery powinno oprócz tego rozważyć przeprowadzenie dodatkowego przeglądu statku po zwolnieniu go z portu zatrzymania. Ten dodatkowy przegląd powinien obejmować ocenę skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem. Orientacyjnie dodatkowy przegląd statku powinien zostać wykonany przez państwo bandery w ciągu [6] tygodni od powiadomienia go o zatrzymaniu. Dodatkowy przegląd powinien odbyć się na koszt towarzystwa żeglugowego. Jeżeli państwo bandery ma wykonać obowiązkowy przegląd statku w ciągu [3] miesięcy, może rozważyć odroczenie przeglądu dodatkowego do tego terminu.
 2. Ponadto państwo bandery powinno rozważyć, czy nie należy przeprowadzić ponownie audytu towarzystwa żeglugowego związanego ze sprawą. Państwo bandery powinno również przejrzeć historię inspekcji innych statków tego towarzystwa żeglugowego w celu sprawdzenia, czy cała flota danej firmy posiada podobne usterki.
 3. Jeżeli w poprzednich 2 latach statek został zatrzymany z uzasadnionych przyczyn więcej niż raz, działania po zatrzymaniu powinny być wykonane szybciej, a w każdym przypadku dodatkowy przegląd przeprowadzany przez państwo bandery powinien nastąpić w ciągu [4] tygodni od powiadomienia tego państwa o zatrzymaniu.

Czwartek, 29 marca 2007 r.

4. Jeżeli w wyniku zatrzymania statek otrzymuje zakaz wstępu zgodnie z art. 7b dyrektywy 95/21/WE lub art. 10 dyrektywy 2007/.../WE [w sprawie kontroli państwa portu], państwo bandery musi przeprowadzić dodatkowy przegląd oraz podjąć wszelkie kroki w celu zagwarantowania, że towarzystwo żeglugowe dostosuje statek do wszystkich odnośnych konwencji i przepisów. Państwo bandery wystawia towarzystwu żeglugowemu stosowne poświadczenie, jeśli jest zadowolone z podjętych działań.
5. W każdym przypadku państwo bandery powinno rozważyć, jakie czynności **prawne należy** podjąć wobec towarzystwa żeglugowego, **łącznie z odpowiednio poważnymi grzywnami, aby zniechęcić do łamania przepisów wspólnotowych i zasad międzynarodowych**. W przypadku statku, który uporczywie nie spełnia wymagań stosownych przepisów **wspólnotowych** i konwencji międzynarodowych, państwo bandery powinno rozważyć nałożenie dodatkowych sankcji, łącznie z usunięciem statku z rejestru tego państwa.
6. Po wykonaniu wszystkich środków korygujących mających na celu dostosowanie statku do **odnośnych konwencji międzynarodowych i przepisów wspólnotowych**, państwo bandery powinno przesłać IMO i Komisji Europejskiej sprawozdanie **sporządzone zgodnie** z postanowieniami SOLAS 74 w brzmieniu poprawionym, rozdział I, правило 19(d) oraz ust. 5 pkt 2 rezolucji IMO A.787(19) w brzmieniu poprawionym, **w odniesieniu do IMO, a także zawierające dodatkowe informacje dotyczące przepisów odnoszących się do Wspólnoty, w odniesieniu do Komisji**.

4. DODATKOWY PRZEGLĄD

1. Dodatkowy przegląd, o którym mowa powyżej powinien obejmować wystarczająco wnikliwe badanie niżej wymienionych dziedzin mające na celu udowodnienie kontrolerowi państw bandery, że statek, jego wyposażenie i załoga spełniają obowiązujące ich standardy i konwencje międzynarodowe:
 - Świadectwa i dokumenty
 - Budowa i wyposażenie kadłuba
 - Warunki przydzielania linii ładunkowych
 - Podstawowe maszyny i układy
 - Czystość przestrzeni maszynowych
 - Sprzęt ratunkowy
 - Ochrona przeciwpożarowa
 - Sprzęt nawigacyjny
 - Obsługa ładunków i sprzęt
 - Sprzęt radiowy
 - Sprzęt elektryczny
 - Zapobieganie zanieczyszczeniom
 - Warunki życia i pracy
 - Załoga
 - Certyfikacja załogi
 - Bezpieczeństwo pasażerów
 - Wymagania robocze w zakresie komunikacji z załogą, ćwiczeń, szkoleń, prac na mostku kapitańskim i w maszynowni oraz bezpieczeństwa.
2. Ponadto, przegląd powinien obejmować także, między innymi, odnośne elementy inspekcji rozszerzonej określonej w **załączniku V** do dyrektywy 95/21/WE albo części C lub załącznika VIII do dyrektywy 2007/.../WE [w sprawie kontroli państwa portu]. Inspektorzy państwa bandery nie powinni powstrzymywać się od prowadzenia, tam gdzie uznają to za konieczne, testów działania takich elementów jak jednostki ratownicze i urządzenia do ich wodowania, maszyny główne i pomocnicze, pokrywy włazów, główny system zasilania i instalacja zębowa.