

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

30. Sprawozdania z poprzednich inspekcji w ramach kontroli państwa portu.
31. Dla statków pasażerskich typu ro-ro - informacja o maksymalnym współczynniku A/A.
32. Dokument upoważnienia na przewóz ziarna.
33. Podręcznik bezpiecznego ładowania.
34. Plan zarządzania odpadami oraz rejestr odpadów.
35. System wspierania decyzyjnego dla kapitanów statków pasażerskich.
36. Plan współpracy w zakresie poszukiwania i ratunku (SAR) dla statków pasażerskich handlujących na stałych trasach.
37. Wykaz ograniczeń operacyjnych dla statków pasażerskich.
38. Broszura dotycząca masowców.
39. Plan załadunku i rozładunku dla masowców.
40. Świadczenie ubezpieczenia lub inne zabezpieczenie finansowe w odniesieniu do odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1992).
41. Świadczenie wymagane zgodnie z dyrektywą 2007/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... [w sprawie odpowiedzialności cywilnej i zabezpieczeń finansowych właścicieli statków].
42. Świadczenie wymagane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr .../2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... [w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków].

---

#### ZAŁĄCZNIK V

#### PRZYKŁADY „WYRAŻNYCH POWODÓW” PRZEPROWADZENIA BARDZIEJ SZCZEGÓŁOWEJ INSPEKCJI

(o których mowa w **art. 12 ust. 3**)

1. Statki wymienione w **części II sekcja 2** załącznika I.
2. Księga rejestracji oleju nie jest prowadzona właściwie.
3. Podczas sprawdzania świadectw i innych dokumentów zostały wykryte nieścisłości.
4. Oznaki wskazujące na to, że członkowie załogi nie są w stanie spełniać wymagań związanych z komunikacją pokładową określoną w art. 17 dyrektywy 2001/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 kwietnia 2001 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy <sup>(1)</sup>.
5. Świadczenie zostało uzyskane na zasadzie oszustwa lub posiadaczem świadectwa nie jest osoba, której pierwotnie je wystawiono.
6. Kapitan, oficer lub marynarz na statku posiadają świadectwo wystawione przez państwo, które nie ratyfikowało konwencji STCW.
7. Dowody wskazujące na to, że prace ładunkowe i inne nie są wykonywane bezpiecznie lub zgodnie z wytycznymi IMO, np. zawartość tlenu w przewodach zasilających zbiorniki ładunkowe gazami obojętnymi przekracza maksymalny dozwolony poziom.

---

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 136 z 18.5.2001, str. 17. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2005/45/WE (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, str. 160).

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

8. Nieprzedstawienie przez kapitana zbiornikowca do przewozu ropy naftowej zapisu systemu monitorowania i kontroli wyładunku ropy naftowej z ostatniego rejsu pod balastem.
9. Brak aktualnej listy załogi lub fakt, że członkowie załogi nie są świadomi swoich obowiązków na wypadek pożaru lub rozkazu opuszczenia statku.
10. Wysyłanie fałszywych alarmów o zagrożeniu bez ich właściwego odwołania.
11. Brak podstawowego wyposażenia lub jego rozmieszczenia wymaganego przez konwencje.
12. Wysoce niehigieniczne warunki na pokładzie statku.
13. Uzyskane na podstawie ogólnego wrażenia inspektora i jego spostrzeżeń dowody, że w kadłubie statku lub w jego konstrukcji nastąpiło pogorszenie lub istnieją poważne braki, które mogą zagrażać integralności konstrukcyjnej statku, jego wodoszczelności i odporności na czynniki atmosferyczne.
14. Informacja o tym lub dowód na to, że kapitan lub załoga nie są zaznajomieni z podstawowymi czynnościami na statku, dotyczącymi bezpieczeństwa statku lub zapobiegania zanieczyszczeniu, lub że takie czynności nie zostały podjęte.
15. Brak wykazu zawierającego regulamin pracy na pokładzie statku lub zapisów godzin pracy i odpoczynku marynarzy.

---

#### ZAŁĄCZNIK VI

##### PROCEDURY KONTROLI STATKÓW

1. Zasady bezpiecznej obsady załogowej (rezolucja IMO A.890(21) z późniejszymi zmianami).
2. Przepisy Międzynarodowego morskiego kodeksu towarów niebezpiecznych
3. Publikacja ILO pt.: Inspekcja warunków pracy na pokładzie statku: wytyczne i procedury.
4. Załącznik I „Procedury kontroli państwa portu” do *Paryskiego protokołu ustaleń* i odpowiednie instrukcje lub wytyczne wydane przez *Paryski protokół ustaleń*.
5. Rezolucja IMO MSC.159(78) (przyjęta w dniu 21 maja 2004 r.) „Tymczasowe wytyczne dotyczące środków kontroli i zgodności w zakresie wzmocnienia ochrony żeglugi”.

---

#### ZAŁĄCZNIK VII

##### Procedury kontroli statków pod względem ochrony

- A. Przed wejściem na pokład.
  1. Niniejsze wytyczne mają stosowanie jedynie do statków wymienionych w art. 3 ust. 1 i art. 3 ust. 2 i — **jeśli to konieczne** — **do statków wymienionych w art. 3 ust. 3** rozporządzenia (WE) nr 725/2004, jeżeli nie pływają one pod banderą państwa portu przeprowadzającego inspekcję.
  2. Inspektorzy powinni znać poziom ochrony obiektu portowego, w którym znajduje się statek poddawany inspekcji.
  3. Sprawozdania lub skargi związane z ochroną otrzymane przez inspektorów przed wejściem na pokład statku powinny zostać przekazane właściwemu organowi ds. ochrony na morzu<sup>(1)</sup>, który podejmuje decyzje o pierwszeństwie inspekcji przez odpowiednio upoważnionego oficera ds. ochrony.

---

(<sup>1</sup>) Organ wyznaczony przez państwo do podejmowania środków z zakresu ochrony.