

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

III. DODATKOWE INFORMACJE W PRZYPADKU ZATRZYMANIA

1. Data wydania nakazu zatrzymania
 2. Data zniesienia nakazu zatrzymania
 3. Charakter braków uzasadniających nakaz zatrzymania (z odniesieniami do konwencji, jeżeli właściwe)
 4. Wskazanie, gdzie właściwe, czy towarzystwo klasyfikacyjne lub jakikolwiek inny organ prywatny, który dokonał odpowiedniego przeglądu, ponosi odpowiedzialność w związku z brakami, które same lub w połączeniu z innymi, doprowadziły do zatrzymania
 5. Podjęte środki.
-

ZAŁĄCZNIK XI

KRYTERIA UZASADNIAJĄCE ZATRZYMANIE STATKU

(o których mowa w art. 18 ust. 4)

Wprowadzenie

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

W pkt 3 podane są przykłady braków, które same w sobie mogą stanowić uzasadnienie decyzji o zatrzymaniu statku (patrz art. 18 ust. 4).

W przypadku gdy podstawą do zatrzymania jest wynik przypadkowego uszkodzenia podczas podróży statku do portu, nie wydaje się nakazu zatrzymania, pod warunkiem, że:

- a) należycie wypełniono zobowiązania zawarte w prawidło I/11 lit. c) Konwencji SOLAS 74 dotyczące powiadomienia administracji państwa bandery, wyznaczonego kontrolera lub uznanej organizacji odpowiedzialnej za wydanie stosownego świadectwa;
- b) przed wejściem do portu kapitan lub właściciel statku przedłożył organowi kontroli państwa portu szczegółowy o okolicznościach wypadku i zaistniałych uszkodzeniach oraz informację o wymaganym powiadomieniu administracji państwa bandery;
- c) na statku przeprowadzana jest właściwa czynność naprawcza, odpowiadająca wymaganiom organu; oraz
- d) po otrzymaniu informacji o zakończeniu czynności naprawczych, organ upewnił się, że braki, które stanowiły zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska naturalnego, zostały usunięte.

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.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

Kryterium:

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

Konieczność kolejnej wizytacji inspektora jest miernikiem wagi braków. Nie nakłada ona jednak na inspektora takiego zobowiązania w każdym przypadku. Wynika z niej obowiązek sprawdzenia przez upoważniony organ, w taki czy w inny sposób, w miarę możliwości w drodze kolejnej wizytacji, czy braki zostały usunięte przed wypłynięciem z portu.

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 bezpiecznej obsadzie załogowej.

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 akcję ratowniczą, 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;
14. dostarczyć wszelkich informacji w przypadku gdy miał miejsce wypadek.

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 uzasadniać zastosowanie zatrzymania w stosunku do statku. Poniższa lista jest niepełna.

3.1. Informacje ogólne

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

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

3.2. Zagadnienia związane z konwencją SOLAS 74

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, zwilżaczy 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 bezpiecznych oraz w niebezpieczeństwie.
10. Brak lub nieprawidłowości w działaniu sprzętu nawigacyjnego, przy uwzględnieniu przepisów prawidła V/16.2 Konwencji SOLAS 74.
11. Brak uaktualnionych map nawigacyjnych i/lub innych istotnych stosownych publikacji żegluga morskiej koniecznych podczas zamierzonego rejsu, biorąc pod uwagę, że zatwierdzony system obrazowania elektronicznych map i informacji nawigacyjnych (ECDIS) wykorzystujący urzędowe dane może być stosowany w zastępstwie map.
12. Brak nieiskrzącej wentylacji wyciągowej w pompowni ładunkowej.
13. Poważne braki w wymaganiach operacyjnych, jak określono w sekcji 5.5 załącznika 1 do Paryskiego protokołu ustaleń.
14. Liczba, skład i świadectwa załogi nieodpowiadające dokumentowi o bezpiecznej obsadzie załogowej.
15. Nieprzeprowadzenie programu rozszerzonych badań zgodnie z Konwencją SOLAS 74, rozdział XI, prawidło 2.

3.3. Zagadnienia związane z kodeksem IBC

1. Transport materiału niewymienionego w świadectwie zdatności lub brakujące informacje dotyczące ładunku.
2. Brak lub uszkodzenie wysokociśnieniowych urządzeń zabezpieczających.
3. Instalacje elektryczne nie są samoistnie bezpieczne lub są niezgodne z wymaganiami kodeksu.
4. Źródła zapłonowe w niebezpiecznych miejscach.
5. Niedopełnienie wymagań specjalnych.
6. Przekroczenie maksymalnej dozwolonej ilości ładunku na jeden zbiornik.
7. Niewystarczające zabezpieczenie materiałów wrażliwych przed wysokimi temperaturami.

3.4. Zagadnienia związane z kodeksem IGC

1. Transport materiału niewymienionego w świadectwie zdatności lub brakujące informacje dotyczące ładunku.
2. Brakujące urządzenia zamykające dla pomieszczeń mieszkalnych lub pomieszczeń usługowych.
3. Niegazoszczelna gródź.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

4. Uszkodzone śluzy powietrzne.
 5. Brakujące lub uszkodzone zawory szybko zamykające.
 6. Brakujące lub uszkodzone zawory bezpieczeństwa.
 7. Instalacje elektryczne nie są samoistnie bezpieczne lub są niezgodne z wymaganiami kodeksu.
 8. Niedziałające wentylatory w części ładunkowej.
 9. Niedziałające alarmowe wskaźniki ciśnienia na zbiornikach ładunkowych.
 10. Uszkodzone urządzenie do wykrywania gazów i/lub urządzenie do wykrywania gazów toksycznych.
 11. Transport substancji podlegających zatrzymaniu bez ważnego świadectwa inhibicyjnego.
- 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 nie dochodzi do wszelkich niedopuszczalnych obciążeń 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
1. Brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości działania sprzętu filtrującego wody oleistej, systemów monitorowania i kontroli wyładowania ropy lub sygnalizacji przekroczenia 15 ppm zaolejenia.
 2. Pozostająca objętość zbiornika resztkowego lub odstojnika błota defekosaturacyjnego niewystarczająca na zamierzony odcinek rejsu.
 3. Niedostępna księga rejestracji oleju.
 4. Wstawiona bez zezwolenia przegroda wyładowania.
 5. Brak dokumentu sprawozdania z przeglądu lub jego niezgodność z prawidłem 13G ust. 3 lit. b) Konwencji Marpol.
- 3.7. Zagadnienia związane z konwencją Marpol, załącznik II
1. Brak podręcznika P&A.
 2. Ładunek nie jest określony według kategorii.
 3. Nie można uzyskać księgi rejestracji ładunku.
 4. Transport substancji olejopodobnych bez dopełnienia wymogów lub bez odpowiednio poprawionego świadectwa.
 5. Wstawiona bez zezwolenia przegroda wyładowania.
- 3.8. Zagadnienia związane z konwencją Marpol, załącznik V
1. Brak planu zarządzania odpadami.
 2. Nie można uzyskać księgi rejestracji odpadów.
 3. Załoga statku nie zna wymagań planu zarządzania odpadami dotyczących usuwania i wyładowywania odpadów.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

3.9. Zagadnienia związane z konwencją STCW i dyrektywą 2001/25/WE

1. Nieprzedstawienie przez marynarzy świadectwa, dowodu posiadania właściwego świadectwa, posiadania ważnego zezwolenia lub przedstawienia udokumentowanego dowodu, że złożono administracji państwa bandery wniosek o potwierdzenie.
2. Dowód, że świadectwo zostało uzyskane na zasadzie oszustwa lub posiadaczem świadectwa nie jest osoba, której pierwotnie je wystawiono.
3. Niespełnienie stosownych wymagań administracji państwa bandery w odniesieniu do bezpiecznej obsady załogowej.
4. Brak organizacji wachty nawigacyjnej lub maszynowej spełniającej wymagania wyznaczone dla danego statku przez administrację państwa bandery.
5. Nieobecność na wachcie osoby wykwalifikowanej do obsługi sprzętu niezbędnego do bezpiecznej żeglugi, łączności radiowej lub zapobiegania zanieczyszczeniom morskim.
6. Nieprzedstawienie dowodu biegłości zawodowej w obowiązkach powierzonych marynarzom dla bezpieczeństwa statku i zapobiegania zanieczyszczeniom.
7. Niezdolność do wystawienia na pierwszej wachcie na początku podróży oraz na następnych wachtach osób, które są dostatecznie wypoczęte oraz zdolne do wykonywania obowiązków.

3.10. Zagadnienia związane z konwencjami ILO

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 odpadów, zablokowanie sprzętem lub ładunkiem lub inna niebezpieczna sytuacja w korytarzach i pomieszczeniach mieszkalnych.
6. Wyraźne dowody wskazujące na to, zmęczenie wpływa na efektywność pracy personelu wachtowego i innych osób pełniących obowiązki na pierwszej wachcie lub na następnych wachtach.

3.11. Zagadnienia, które nie stanowią podstawy dla zastosowania zatrzymania, ale przy których należy np. wstrzymać prace związane z obsługą 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 XII

MINIMALNE KRYTERIA DLA INSPEKTORÓW

(o których mowa w art. 21 ust. 1 i 5)

1. Inspektorzy muszą posiadać odpowiednią wiedzę teoretyczną oraz doświadczenie praktyczne dotyczące statków i ich obsługi. Muszą być w stanie wykonywać przepisy międzynarodowych konwencji oraz stosowne procedury dotyczące kontroli państwa portu. Wiedza ta oraz kompetencje w zakresie wykonywania międzynarodowych oraz wspólnotowych przepisów muszą zostać uzyskane w drodze udokumentowanych programów szkoleniowych oraz sprawdzone podczas egzaminu, a także muszą one być ponownie sprawdzane w odstępach czasu określonych w art. 21.
2. Inspektorzy muszą spełniać przynajmniej jeden z poniższych warunków:
 - a) mieć odpowiednie kwalifikacje uzyskane w instytucji morskiej lub żeglugowej oraz stosowne doświadczenie zdobyte na morzu jako dyplomowany oficer na statku posiadający obecnie lub w przeszłości ważne świadectwo kwalifikacyjne zgodnie z konwencją STCW II/2 lub III/2, lub