

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

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

- b) mieć zdany egzamin uznany przez właściwy organ na inżyniera budowy okrętów, inżyniera mecha-nika lub inżyniera w dziedzinach związanych z żeglugą morską i przepracowanych w tym zawo-dzie przynajmniej 5 lat, lub
 - c) posiadać odpowiedni dyplom ukończenia studiów wyższych lub inny równoważny dyplom oraz odbyć szkolenie i uzyskać kwalifikacje w szkole dla inspektorów ds. bezpieczeństwa statku.
3. Inspektor musi pracować przynajmniej jeden rok jako inspektor państwa bandery zajmujący się bada-niem i wydawaniem świadectw zgodnie z konwencjami.
 4. Inspektorzy wymienieni w pkt 2 lit. a) muszą przepracować przynajmniej pięć lat w służbie morskiej jako oficerowie w części pokładowej lub maszynowej, odpowiednio.
 5. Inspektorzy muszą posiadać umiejętność porozumiewania się ustnego i pisemnego z żeglarzami, w języku powszechnie używanym na morzu.
 6. Inspektorzy niespełniający powyższych kryteriów są również akceptowani, jeśli są zatrudnieni przez właściwy organ Państwa Członkowskiego przy kontroli państwa portu w dniu przyjęcia niniejszej dyrektywy.
 7. W przypadku, gdy w Państwie Członkowskim inspekcje są przeprowadzane przez inspektora kontroli państwa portu, inspektorzy ci muszą posiadać odpowiednie kwalifikacje, obejmujące wystarczającą teo-retyczną i praktyczną wiedzę z zakresu ochrony morskiej. Na odpowiednie kwalifikacje składają się:
 - a) dobra znajomość zagadnień związanych z ochroną żeglugi i portów oraz ich zastosowania w odniesieniu do badanych działań;
 - b) dobra wiedza praktyczna w zakresie technologii i technik związanych z ochroną;
 - c) wiedza na temat zasad, procedur i technik prowadzenia inspekcji;
 - d) wiedza praktyczna w zakresie badanych **czynności**.

ZAŁĄCZNIK XIII

PUBLIKOWANIE INFORMACJI DOTYCZĄCYCH INSPEKCJI, ZATRZYMAŃ ORAZ ODMÓW DOSTĘPU W PORTACH PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

(o którym mowa w art. 25 ust. 1)

1. Państwa Członkowskie publikują informacje wymienione w pkt 3.1 i 3.2 na ogólnodostępnej stronie internetowej w ciągu 72 godzin od zakończenia inspekcji lub od zniesienia nakazu zatrzymania lub nałożenia nakazu odmowy dostępu.
2. Komisja regularnie publikuje na stronie internetowej informacje dotyczące statków, którym odmówiono dostępu do portów wspólnotowych w zastosowaniu art. 15 i 20.
3. Informacje publikowane zgodnie z art. 25 ust. 1 muszą zawierać:
 - a) nazwę statku;
 - b) numer nadany przez IMO;
 - c) rodzaj statku;
 - d) tonaż (gt);
 - e) rok budowy, ustalony na podstawie daty budowy statku podanej na świadectwach bezpieczeństwa statku;
 - f) nazwisko i adres przedsiębiorstwa, do którego statek należy statku;
 - g) w przypadku statków przewożących płynne lub stałe ładunki masowe nazwisko i adres czarterują-cego odpowiedzialnego za wybór statku i rodzaj czarteru;