

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 żegluga”.

---

#### 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.