

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⁽¹⁾, który podejmuje decyzje o pierwszeństwie inspekcji przez odpowiednio upoważnionego oficera ds. ochrony.

(¹) Organ wyznaczony przez państwo do podejmowania środków z zakresu ochrony.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

4. Kapitan statku zachowuje margines uznania w zakresie ochrony statku, jednak nie jest uprawniony do zabronienia wstępu w celu przeprowadzenia inspekcji odpowiednio upoważnionemu oficerowi. Możliwe są przypadki, kiedy przeprowadzenie inspekcji w ramach kontroli państwa portu jest obowiązkowe, ale kapitan próbuje ograniczyć inspekcje z powodów związanych z ochroną. Jeżeli inspektor uzna to za nieuzasadnione, powinien zwrócić się do właściwego organu ds. ochrony.
5. Inspektorzy powinni być świadomi faktu, że środki ochronne ustanowione na statku o poziomie ochrony 3 mogą ograniczać inspekcje w ramach kontroli państwa portu w zakresie „bezpieczeństwa”.
Na przykład może nie być możliwe przeprowadzenie pełnych ćwiczeń na wypadek zagrożenia. Mogą również zaistnieć okoliczności, w których właściwy organ ds. ochrony ograniczy działania kontrolne państwa portu.

B. Inspekcja wstępna

Podczas inspekcji wstępnej inspektor powinien:

1. zbliżając się do statku, wchodząc na pokład i poruszając się po statku, zwrócić uwagę na aspekty związane z ochroną, określone w odpowiednich wytycznych *Paryskiego protokołu ustaleń*, biorąc pod uwagę poziom ochrony narzucony przez port i statek. Zadaniem inspektora nie jest sprawdzenie systemu zabezpieczeń i powinien on uwzględnić tylko te aspekty, które wynikną podczas jego standardowych działań przeprowadzanych na pokładzie statku;
2. sprawdzić, czy na pokładzie statku znajduje się Międzynarodowy certyfikat ochrony statku (ISSC) lub tymczasowy certyfikat ISSC, czy jest on ważny i czy został wydany przez administrację statku, organizację przez nią upoważnioną lub przez inne państwo na wniosek administracji statku;
3. spytać kapitana statku, który poziom ochrony statek spełnia, oraz potwierdzić, że jest to przynajmniej poziom ochrony narzucony przez port;
4. podczas kontroli innej dokumentacji poprosić o przedstawienie dowodów na to, że ćwiczenia związane z ochroną zostały przeprowadzone w stosownych odstępach czasu – przynajmniej co 3 miesiące oraz po dokonaniu niektórych zmian w załodze (Kodeks ISPS część A sekcja 13 i część B punkty 13.6 i 13.7), a także zwrócić się o udzielenie informacji na temat wszelkich ćwiczeń przeprowadzonych z udziałem statku;
5. sprawdzić zapisy z ostatnich 10 zawinięć do obiektów portowych, w tym przypadków współpracy statku z portem lub statku z innym statkiem; dla każdego takiego przypadku zapisy powinny zawierać:
 - poziom ochrony obowiązujący na statku – wszelkie specjalne lub dodatkowe środki ochronne, które zostały podjęte;
 - informacje o tym, czy utrzymano odpowiednie środki ochronne na statku podczas każdego działania typu statek/statek;
6. ocenić, czy główni członkowie załogi statku potrafią się ze sobą skutecznie porozumiewać.

C. Wyraźne powody

1. Podczas wstępnej inspekcji państwa portu inspektor może zdecydować, że istnieją następujące wyraźne powody dla podjęcia dalszych środków kontroli dotyczących ochrony statku:
 - 1.1. Certyfikat ISSC jest nieważny lub upłynął jego okres ważności
 - 1.2. Poziom ochrony statku jest niższy niż poziom ochrony portu
 - 1.3. Nie zostały przeprowadzone ćwiczenia związane z ochroną statku
 - 1.4. Zapisy z ostatnich 10 przypadków współpracy statku z portem lub statku z innym statkiem są niekompletne
 - 1.5. Spostrzeżenie lub dowód świadczący o tym, że główni członkowie załogi statku nie potrafią się ze sobą porozumieć

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

- 1.6. Uzyskane na podstawie spostrzeżeń dowody, że istnieją poważne braki w ustaleniach dotyczących ochrony
 - 1.7. Informacje uzyskane od stron trzecich, jak na przykład sprawozdanie dotyczące kwestii ochrony statku lub odnośna skarga
 - 1.8. Statek posiada wydany po raz kolejny z rządu tymczasowy *certyfikat ISSC* i według fachowej oceny inspektora jednym z celów, jaki mają statek lub przedsiębiorstwo, występując z wnioskiem o wydanie takiego certyfikatu, jest uniknięcie spełnienia wszystkich wymagań rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS 74 i części A Kodeksu ISPS w czasie przekraczającym okres ważności pierwotnego certyfikatu tymczasowego. W części A Kodeksu ISPS są określone okoliczności, w których może zostać wydany certyfikat tymczasowy.
2. Jeżeli inspektor zadecyduje o zaistnieniu wyraźnych powodów opisanych powyżej, natychmiast powiadamia on właściwy organ ds. ochrony (chyba że inspektor jest jednocześnie odpowiednio upoważnionym oficerem ds. ochrony). Właściwy organ ds. ochrony podejmuje wtedy decyzję o dalszych, koniecznych środkach kontroli, biorąc pod uwagę poziom ochrony zgodnie z Konwencją SOLAS 74 rozdział XI paragraf 9.
3. Wyraźne powody, inne niż te określone powyżej, należą do kompetencji odpowiednio upoważnionego oficera ds. ochrony.
- D. Dalsze środki kontroli.
1. Jeżeli na statku nie ma ważnego *certyfikatu ISSC* lub tymczasowego certyfikatu *ISSC*, inspektor zatrzymuje statek i stosuje procedurę zatrzymania, określoną w załączniku XI niniejszej dyrektywy.
 2. O wszystkich innych środkach kontroli decyduje właściwy organ ds. ochrony. Są one wymienione w Konwencji SOLAS 74 rozdział XI-2.
 3. Z zastrzeżeniem mających zastosowanie wymagań prawodawstwa Wspólnoty oraz krajowych przepisów i ustaleń, właściwy organ ds. ochrony może zażądać od inspektora przeprowadzenia dalszych kontroli przed podjęciem decyzji lub zanim odpowiednio upoważnieni oficerowie ds. ochrony będą mogli wejść na pokład.
- W tym przypadku kontrola powinna być ograniczona do:
- a) sprawdzenia, czy na pokładzie znajdują się plan ochrony statku oraz oficer ochrony statku (SSO);
 - b) sprawdzenia, czy kapitan oraz załoga statku, w szczególności SSO, oficer na służbie oraz osoby kontrolujące dostęp, znają najważniejsze procedury dotyczące ochrony statku;
 - c) sprawdzenia, czy została nawiązana komunikacja między SSO a oficerem ochrony obiektu portowego;
 - d) sprawdzenia, czy istnieją zapisy dotyczące konserwacji systemu ochrony statku, obejmujące:
 - wewnętrzne kontrole oraz przeglądy działań związanych z ochroną;
 - okresowy przegląd oceny ochrony statku;
 - okresowy przegląd planu ochrony statku;
 - wprowadzanie wszelkich zmian do planu ochrony statku;
 - konserwację, kalibrowanie oraz sprawdzanie wszelkiego sprzętu do ochrony dostępnego na statku, łącznie z testowaniem systemu alarmowego ochrony statku;
 - e) sprawdzenia zapisów, czy miały miejsce jakiegokolwiek:
 - zagrożenia dla ochrony bezpieczeństwa statku;
 - naruszenie ochrony bezpieczeństwa statku;
 - zmiany w poziomie ochrony bezpieczeństwa statku;
 - wiadomości związane z bezpośrednią ochroną bezpieczeństwa statku.
4. W przypadku gdy jedynym sposobem sprawdzenia lub usunięcia niezgodności jest przegląd odpowiednich wymagań planu ochrony statku, wyjątkowo dopuszcza się ograniczony dostęp do określonych sekcji planu odnoszących się do tej niezgodności, pod warunkiem, że wyrazili na niego zgodę państwo bandery lub kapitan statku, którego to dotyczy. Sekcje te są wymienione w części A Kodeksu ISPS.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

5. Niektóre przepisy planu, związane z określonymi tajnymi informacjami, nie mogą podlegać inspekcji, chyba że wyrazi na nią zgodę zainteresowane państwo bandery.
Sekcje te są wymienione w części A Kodeksu ISPS.
6. Jeżeli właściwy organ ds. ochrony podejmuje dalsze działania z zakresu kontroli, które ograniczają zakres lub uniemożliwiają przeprowadzenie do końca inspekcji w ramach kontroli państwa portu w zakresie „bezpieczeństwa”, inspektor powinien współpracować z właściwym organem ds. ochrony i dołożyć wszelkich starań, żeby zakończyć inspekcję w zakresie „bezpieczeństwa” po zwolnieniu statku. W dalszym ciągu ma zastosowanie zasada unikania bezpodstawnego opóźniania statku. Jednak fakt, że na statku stwierdzono naruszenia ochrony bezpieczeństwa, uzasadnia w normalnych warunkach przeprowadzenie do końca wstępnej inspekcji w zakresie bezpieczeństwa lub jej kontynuację, jeżeli stwierdzono istnienie wyraźnych powodów dla przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji aspektów niezwiązanych z ochroną.
7. Jeżeli właściwy organ ds. ochrony zadecyduje o wydaleniu statku, inspektor powinien zagwarantować, że właściwy organ ds. ochrony jest w pełni świadomy możliwych konsekwencji dla bezpieczeństwa i/ lub środowiska związanych z opuszczeniem przez statek miejsca postoju i wypłynięciem na morze. Może to obejmować zagrożenia wynikające z przerwania prac związanych z obsługą ładunku. Właściwy organ ds. ochrony powinien podjąć decyzję o koniecznych działaniach biorąc pod uwagę wszystkie zagrożenia.
8. Jeżeli statek został zatrzymany z przyczyn niezwiązanych z ochroną, a później wydany przed ostatecznym wypuszczeniem, zatrzymanie zostanie zaliczone jako odmowa dostępu zgodnie z *art. 15*.

ZAŁĄCZNIK VIII

PROCEDURY ROZSZERZONEJ INSPEKCJI STATKÓW

(o których mowa w *art. 13*)

PROCEDURY ODNOSZĄCE SIĘ DO ROZSZERZONEJ INSPEKCJI NIEKTÓRYCH KATEGORII STATKÓW

Z zastrzeżeniem praktycznej wykonalności lub jakichkolwiek ograniczeń związanych z bezpieczeństwem ludzi, statku lub portu, co najmniej wymienione pozycje muszą być elementami rozszerzonej inspekcji. Inspektorzy muszą być świadomi, że może to stanowić zagrożenie dla bezpiecznego przeprowadzenia niektórych prac pokładowych, np. obsługi ładunku, jeżeli badania mające z nimi bezpośredni związek należy przeprowadzić podczas wykonywania takich prac.

1. STATKI OGÓŁEM

- symulacja awarii zasilania głównego (test braku zasilania);
- inspekcja oświetlenia awaryjnego;
- sprawdzenie funkcjonowania awaryjnej pompy pożarowej z dwoma węzami podłączonymi do głównego przewodu pożarowego;
- sprawdzenie funkcjonowania pomp zębowych;
- zamykanie drzwi wodoszczelnych;
- spuszczenie jednej szalupy ratunkowej na wodę;
- testowanie zdalnych wyłączników awaryjnych, np. kotłów grzewczych, wentylacji i pomp paliwowych;
- testowanie układu sterowania, łącznie z pomocniczym układem sterowania;
- inspekcja awaryjnego źródła zasilania urządzeń radiowych;
- inspekcja i testowanie, w możliwym zakresie, separatora maszynowni.