

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 zęzowych;
- 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.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

## 2. ZBIORNIKOWCE DO PRZEWOZU GAZU I SUBSTANCJI CHEMICZNYCH

Oprócz pozycji wymienionych w pkt 1, pozycje wymienione poniżej mogą być również uwzględnione jako elementy rozszerzonej inspekcji zbiornikowców do przewozu gazu i substancji chemicznych:

- urządzenia bezpieczeństwa i monitorowania zbiorników ładunkowych związane z temperaturą, ciśnieniem i tonażem;
- urządzenia analizatora tlenu i miernika wybuchowego, łącznie z ich kalibrowaniem. Dostępność sprzętu do wykrywania substancji chemicznych (miech) wraz z odpowiednią liczbą stosownych — dla konkretnego ładunku, jaki jest przewożony — rurki detekcyjnych gazu;
- kabinowe zestawy ratunkowe zapewniające odpowiednią ochronę układu oddechowego i oczu dla każdej osoby na pokładzie (jeżeli wymaganie takie zostało określone dla produktów wymienionych, odpowiednio, w międzynarodowym świadectwie zdatności lub świadectwie zdatności do masowego przewozu niebezpiecznych substancji chemicznych lub skroplonych gazów);
- sprawdzenie, czy przewożony towar jest wymieniony w międzynarodowym świadectwie zdatności lub międzynarodowym świadectwie zdatności do masowego przewozu niebezpiecznych substancji chemicznych lub skroplonych gazów, odpowiednio;
- stałe urządzenia przeciwpożarowe na pokładzie, pianowe lub suche chemiczne lub inne, wymagane dla przewożonego towaru.

## 3. MASOWCE

Oprócz pozycji wymienionych w pkt 1, pozycje wymienione poniżej mogą być również uwzględnione jako elementy rozszerzonej inspekcji masowców:

- ewentualna korozja zamocowań urządzeń pokładowych;
- ewentualne zniekształcenie i/lub korozja pokryw luków;
- ewentualne pęknięcia lub miejscowa korozja w przegrodach poprzecznych;
- dostęp do ładowni;
- sprawdzenie czy na pokładzie znajdują się następujące dokumenty, ich przegląd i potwierdzenie, czy zostały zatwierdzone przez państwo bandery lub towarzystwo klasyfikacyjne:
  - 1) sprawozdanie z przeglądu konstrukcji statku;
  - 2) sprawozdanie z oceny stanu statku;
  - 3) sprawozdanie z pomiarów grubości;
  - 4) dokument opisowy określony w rezolucji IMO A.744(18).

## 4. ZBIORNIKOWCE DO PRZEWOZU ROPY NAFTOWEJ

Oprócz pozycji wymienionych w pkt 1, pozycje wymienione poniżej mogą być również uwzględnione jako elementy rozszerzonej inspekcji zbiornikowców do przewozu ropy naftowej:

- system pianowy pokładu stałego;
- sprzęt przeciwpożarowy ogółem;
- inspekcja amortyzatorów przeciwpożarowych w maszynowni, pompowni i w pomieszczeniach mieszkalnych;
- kontrola ciśnienia gazu obojętnego i zawartość w nim tlenu;
- zbiorniki balastowe: przynajmniej jeden ze zbiorników balastowych w przestrzeni ładunkowej do zbadania z wężu zbiornika/wężu pokładowego w pierwszej kolejności i przeznaczony do dalszej inspekcji, jeśli inspektor uzna taką potrzebę;

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

- sprawdzenie czy na pokładzie znajdują się następujące dokumenty, ich przegląd i potwierdzenie, czy zostały zatwierdzone przez państwo bandery lub towarzystwo klasyfikacyjne:
  - 1) sprawozdanie z przeglądu konstrukcji statku;
  - 2) sprawozdanie z oceny stanu statku;
  - 3) sprawozdanie z pomiarów grubości;
  - 4) dokument opisowy określony w rezolucji IMO A.744(18).

5. STATKI PASAŻERSKIE NIEOBJĘTE DYREKTYWĄ 1999/35/WE

Oprócz pozycji wymienionych w pkt 1, pozycje wymienione poniżej mogą być również uwzględnione jako elementy rozszerzonej inspekcji statków pasażerskich:

- sprawdzenie wykrywacza ognia i systemu alarmowego;
- sprawdzenie prawidłowego zamknięcia drzwi pożarowych;
- sprawdzenie urządzenia rozgłoszeniowego;
- ćwiczenie na wypadek pożaru, w którym jako minimum prezentowane są wszystkie części wyposażenia strażackiego i w którym bierze udział część załogi kuchni;
- zademonstrowanie zaznajomienia głównych członków załogi z planem zabezpieczenia niezatapialności.

Jeżeli zostanie to uznane za właściwe, inspekcja może zostać kontynuowana podczas rejsu statku do lub z portu w Państwie Członkowskim, za przyzwoleniem kapitana statku lub armatora. Inspektorzy nie mogą przeszkadzać w działaniu statku ani też prowokować sytuacji, w jakich, w opinii kapitana statku, zagrożone mogłoby być bezpieczeństwo pasażerów, załogi i statku.

---

ZAŁĄCZNIK IX

PRZEPISY DOTYCZĄCE ODMOWY DOSTĘPU DO PORTÓW WSPÓLNOTOWYCH

(o których mowa w art. 15)

A. KRYTERIA ODMOWY DOSTĘPU (o których mowa w art. 15 ust. 1)

1. Odmowę dostępu stosuje się do każdego statku pływającego pod banderą państwa, którego wskaźnik zatrzymań kwalifikuje je na czarną lub szarą listę określoną w Paryskim protokole ustaleń (MOU), który w ciągu ostatnich 36 miesięcy został więcej niż dwukrotnie zatrzymany w porcie Państwa Członkowskiego lub państwa będącego sygnatariuszem Paryskiego protokołu ustaleń (MOU), lub któremu w tym czasie wydano zakaz prowadzenia działalności na mocy dyrektywy Rady 99/35/WE.
2. Do celów pkt 1 lista określona w Paryskim protokole ustaleń (MOU) wchodzi w życie w dniu 1 lipca każdego roku.

B. PROCEDURY ZWIĄZANE Z ODMOWĄ DOSTĘPU DO PORTÓW WSPÓLNOTOWYCH (o której mowa w art. 15 ust. 2)

1. Jeżeli warunki opisane w pkt A są spełnione, właściwy organ portu lub kotwicowiska, w którym statek zostaje zatrzymany po raz trzeci, informują na piśmie kapitana statku, że zostanie wydany nakaz odmowy dostępu, który stanie się skuteczny natychmiast od momentu opuszczenia portu lub kotwicowiska przez statek. Nakaz odmowy dostępu staje się skuteczny natychmiast od momentu opuszczenia portu lub kotwicowiska przez statek po tym, jak usunięte zostały wszystkie braki, które doprowadziły do zatrzymania statku.
2. Właściwy organ przekazuje również kopię nakazu odmowy dostępu administracji państwa bandery, zainteresowanej uznanej organizacji, innym Państwom Członkowskim oraz innym sygnatariuszom *Paryskiego protokołu ustaleń*, Komisji oraz Sekretariatowi *Paryskiego protokołu ustaleń*. Właściwy organ aktualizuje również bezzwłocznie bazę danych z inspekcji wprowadzając informacje dotyczące odmowy dostępu.