



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 1 czerwca 2023 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0172(COD)

10103/23
ADD 1

TRANS 217
MAR 77
CODEC 1008
IA 128
OMI 45

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	1 czerwca 2023 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2023) 272 final - ANNEX
Dotyczy:	ZAŁĄCZNIK do wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2023) 272 final - ANNEX.

Zał.: COM(2023) 272 final - ANNEX



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 1.6.2023 r.
COM(2023) 272 final

ANNEX

ZAŁĄCZNIK

do

**wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady
zmieniającej dyrektywę 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi
państwa bandery**

{SEC(2023) 210 final} - {SWD(2023) 165 final} - {SWD(2023) 166 final}

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK

Rezolucja A.1070(28)

(przyjęta w dniu 4 grudnia 2013 r.)

KODEKS IMPLEMENTACJI INSTRUMENTÓW IMO (KODEKS III)

CZĘŚĆ 1 – WSPÓLNE OBSZARY

Cel

1. Celem niniejszego Kodeksu jest wzmocnienie globalnego bezpieczeństwa na morzu oraz ochrona środowiska morskiego, a także pomoc państwom w implementacji instrumentów IMO.
2. Różne państwa będą uwzględniać postanowienia Kodeksu zależnie od indywidualnych okoliczności i powinny być zobowiązane do wprowadzenia w życie tylko tych instrumentów, których są umawiającymi się rządami lub stronami. Ze względu na położenie geograficzne i okoliczności niektóre państwa mogą mieć większe znaczenie jako państwa bandery niż jako państwa portu lub nadbrzeżne, natomiast inne państwa mogą odgrywać ważniejszą rolę jako państwa portu lub nadbrzeżne, a w mniejszym stopniu jako państwa bandery.

Strategia

3. Aby osiągnąć cel niniejszego Kodeksu, państwu zaleca się:
 1. opracowanie ogólnej strategii służącej zapewnieniu, aby jego międzynarodowe zobowiązania i obowiązki jako państwa bandery, państwa portu i państwa nadbrzeżnego były wypełniane;
 2. ustanowienie metody monitorowania i oceny, czy strategia zapewnia skuteczne wdrożenie i stosowanie właściwych obowiązkowych instrumentów międzynarodowych; oraz
 3. stały przegląd strategii w celu osiągnięcia, utrzymania i poprawy ogólnych zdolności i działań organizacyjnych jako państwo bandery, państwo portu i państwo nadbrzeżne.

Ogólne

4. Na mocy przepisów ogólnych prawa traktatów i postanowień ogólnych konwencji IMO państwa powinny być odpowiedzialne za ogłaszanie przepisów ustawowych i wykonawczych oraz podejmowanie wszystkich innych kroków, które mogą być konieczne, aby nadać tym instrumentom pełną moc prawną gwarantującą bezpieczeństwo życia na morzu i ochronę środowiska morskiego.

5. Przyjmując środki mające na celu zapobieganie, ograniczanie i kontrolę zanieczyszczeń środowiska morskiego państwo powinno działać tak, aby nie przenosić, bezpośrednio lub pośrednio, zniszczenia lub zagrożenia z jednego obszaru na inny lub nie przekształcać jednego rodzaju zanieczyszczenia w inny.

Zakres

6. Kodeks ma na celu uwzględnienie tych aspektów, które są niezbędne dla umawiającego się rządu lub umawiającej się strony do nadania pełnej mocy prawnej postanowieniom obowiązujących instrumentów międzynarodowych, których są oni umawiającym się rządem lub umawiającą się stroną, dotyczących:

1. bezpieczeństwa życia na morzu;
2. zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki;
3. wymagań w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht;
4. linii ładunkowych;
5. pomierzania pojemności statków; oraz
6. przepisów w sprawie zapobiegania zderzeniom na morzu.

7. Przy opracowywaniu polityki, prawodawstwa, powiązanych zasad i przepisów oraz procedur administracyjnych służących wykonywaniu i egzekwowaniu tych zobowiązań i obowiązków przez państwo należy rozważyć i uwzględnić następujące obszary:

1. jurysdykcję;
2. organizację i uprawnienia;
3. prawodawstwo, zasady i przepisy;
4. ogłaszanie obowiązujących międzynarodowych obowiązkowych instrumentów, zasad i przepisów;
5. ustalenia dotyczące egzekwowania;
6. funkcje kontroli, przeglądu, inspekcji, audytu, weryfikacji, zezwoleń i certyfikacji;
7. wybór, uznanie, upoważnienie, nadanie uprawnień i monitorowanie uznanych organizacji, w stosownych przypadkach, oraz mianowanych rzeczoznawców;
8. dochodzenia, które wymagają zgłoszenia do IMO; oraz
9. składanie sprawozdań IMO i innym administracjom.

Początkowe działania

8. Gdy w danym państwie wchodzi w życie nowy lub zmieniony instrument IMO, rząd tego państwa powinien mieć możliwość wprowadzenia i wykonania jego przepisów poprzez stosowne prawodawstwo krajowe oraz zapewnienia

w tym celu koniecznej infrastruktury. Oznacza to, że rząd państwa powinien posiadać:

1. zdolność ogłaszania przepisów, które umożliwiają skuteczną jurysdykcję i kontrolę w sprawach administracyjnych, technicznych i społecznych w stosunku do statków podnoszących banderę tego państwa oraz w szczególności stanowią podstawę prawną dla wymagań ogólnych w zakresie rejestrów, inspekcji statków, przepisów dotyczących bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom dotyczących takich statków oraz sporządzania powiązanych rozporządzeń;
2. podstawę prawną do egzekwowania krajowych przepisów ustawowych i wykonawczych, łącznie z powiązanymi procesami dochodzeniowymi i karnymi; oraz
3. stosowny personel posiadający doświadczenie w sprawach morskich, który pomaga w ogłaszaniu koniecznych przepisów krajowych oraz dopełnia wszystkich zobowiązań państwa, łącznie ze składaniem sprawozdań wymaganych przez odnośne konwencje.

Przekazywanie informacji

9. Państwo powinno powiadamiać o swojej strategii, o której mowa w pkt 3, oraz o prawodawstwie krajowym wszystkie zainteresowane strony.

Rejestry

10. Należy założyć i prowadzić stosowne rejestry stanowiące dowód spełnienia wymogów i skutecznego działania państwa. Rejestry powinny być czytelne, wyraźnie rozpoznawalne i dostępne. Należy opracować udokumentowaną procedurę definiowania parametrów kontrolnych potrzebnych do identyfikacji, składowania, ochrony, odzyskiwania, czasu przechowywania oraz usuwania rejestrów.

Poprawa

11. Państwa powinny stale ulepszać adekwatność środków, jakie stosują w celu wdrożenia konwencji i protokołów, które przyjęły. Następuje to na drodze rygorystycznego i skutecznego stosowania i egzekwowania prawodawstwa krajowego w zakresie, w jakim jest to stosowne, oraz ciągłego monitorowania zgodności.

12. Państwo powinno stymulować rozwój kultury, w której istnieje możliwość doskonalenia działań w zakresie bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego, co może obejmować między innymi:

1. programy ustawicznych szkoleń w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom;
2. regionalne i krajowe ćwiczenia dotyczące bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom, w które angażowane jest szerokie spektrum krajowych, regionalnych i międzynarodowych organizacji i przedsiębiorstw związanych z sektorem morskim oraz marynarzy; oraz

3. stosowanie mechanizmów nagradzania przedsiębiorstw żeglugowych i marynarzy za poprawę bezpieczeństwa i zapobieganie zanieczyszczeniom oraz zachęcania do takich działań.

13. Ponadto państwo powinno podjąć działania mające na celu określenie i usunięcie przyczyn niezgodności, aby zapobiec ich ponownemu wystąpieniu, obejmujące:

1. przegląd i analizę niezgodności;
2. wdrożenie koniecznych działań naprawczych; oraz
3. przegląd podjętych działań naprawczych.

14. Państwo powinno określić działania niezbędne do usunięcia przyczyn potencjalnych niezgodności, aby zapobiec ich wystąpieniu.

CZĘŚĆ 2 – PAŃSTWA BANDERY

15. W celu skutecznego wypełnienia obowiązków i zobowiązań, państwa bandery powinny:

1. wdrożyć politykę poprzez wydanie przepisów i wytycznych krajowych wspomagających wdrożenie i realizację zobowiązań wynikających ze wszystkich konwencji i protokołów dotyczących bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom, których państwa te są stronami; oraz
2. przydzielić swojej administracji obowiązki w zakresie aktualizacji i przeglądu wszystkich mających zastosowanie przyjętych polityk.

16. Państwo bandery powinno przydzielić zasoby i ustalić procesy potrzebne do administrowania programem bezpieczeństwa i ochrony środowiska, które powinny składać się z co najmniej następujących elementów:

1. instrukcji administracyjnych w celu wdrożenia stosownych zasad i przepisów międzynarodowych oraz opracowania i rozpowszechnienia krajowych dokumentów interpretacyjnych, jakie mogą okazać się niezbędne, w tym certyfikatów wydawanych przez instytucję klasyfikacyjną uznaną przez państwo bandery zgodnie z prawidłem XI-1/1 SOLAS, i której certyfikat jest wymagany przez państwo bandery w celu wykazania zgodności z wymaganiami dotyczącymi konstrukcji, układów mechanicznych, elektrycznych lub innymi wymaganiami konwencji międzynarodowej, której stroną jest państwo bandery, lub zgodności z wymaganiami przepisów krajowych państwa bandery;
2. zgodności z wymaganiami określonymi w obowiązujących instrumentach międzynarodowych, z wykorzystaniem programu audytu i inspekcji niezależnego od wszelkich organów administracyjnych wydających wymagane certyfikaty i pokrewne dokumenty lub wszelkich podmiotów, które otrzymały od państwa uprawnienia do wydawania wymaganych certyfikatów i pokrewnych dokumentów;
3. zgodności z międzynarodowymi wymaganiami w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht. Obejmuje to między innymi:
 1. szkolenie, ocenę kompetencji i wystawianie certyfikatów marynarzom;
 2. certyfikaty i poświadczenia, które dokładnie odzwierciedlają umiejętności marynarzy, opisane za pomocą odpowiedniej terminologii oraz terminów

identycznych ze stosowanymi w wystawionym statkowi dokumencie bezpiecznej obsady;

3. bezstronne dochodzenia, które należy przeprowadzić w przypadku zgłoszonego, celowego lub wynikającego z zaniechania uchybienia, które może stanowić bezpośrednie zagrożenie dla życia lub majątku na morzu tudzież dla środowiska morskiego, popełnionego przez posiadaczy certyfikatów lub poświadczeń wystawionych przez państwo;

4. ustalenia dotyczące cofnięcia, zawieszenia lub anulowania certyfikatów lub poświadczeń, które zostały wydane przez państwo, w uzasadnionych przypadkach i jeśli jest to konieczne do zapobieżenia nadużyciu finansowemu; oraz

5. takie porozumienia administracyjne, dotyczące również działań w zakresie szkolenia, oceny i certyfikacji przeprowadzonych pod nadzorem innego państwa, które umożliwiają państwu bandery odpowiedzialne gwarantowanie kompetencji kapitanów, oficerów i innych marynarzy służących na statkach uprawnionych do podnoszenia bandery tego państwa;

4. przeprowadzania dochodzeń w sprawie wypadków oraz szybkiego rozpatrywania przypadków statków, w których stwierdzono niezgodności; oraz

5. przygotowania, udokumentowania i dostarczenia wytycznych w zakresie tych wymagań zawartych w odpowiednich instrumentach międzynarodowych, które administracja uzna za zadowalające.

17. Państwo bandery powinno zapewnić odpowiednie i efektywne obsadzenie załogą statków uprawnionych do podnoszenia jego bandery, z uwzględnieniem stosownych i obowiązujących środków, takich jak Zasady bezpiecznej obsady załogowej przyjęte przez IMO.

Przekazanie uprawnień

18. W odniesieniu wyłącznie do statków uprawnionych do podnoszenia jego bandery państwo bandery, które upoważnia uznaną organizację do działania w jego imieniu w zakresie wykonywania przeglądów, inspekcji i audytów, wydawania certyfikatów i dokumentów, oznaczania statków i innych działań statutowych wymaganych na mocy konwencji IMO lub przepisów krajowych tego państwa, powinno uregulować takie upoważnienia zgodnie z obowiązującymi wymaganiami międzynarodowych obowiązkowych instrumentów w celu:

1. ustalenia, że uznana organizacja posiada odpowiednie zasoby w zakresie możliwości technicznych, kierowniczych i badawczych, aby wykonać przypisane zadania zgodnie z wymaganymi normami dla uznanych organizacji działających w imieniu administracji, określonymi w odpowiednich instrumentach IMO;

2. zawarcia formalnego pisemnego porozumienia między administracją a uznaną organizacją, w którym zawarte są co najmniej elementy określone w odpowiednich instrumentach IMO, lub równoważnej umowie prawnej, które mogą opierać się na wzorze upoważnienia dla uznanej organizacji działającej w imieniu administracji;

3. wydania szczegółowych instrukcji dotyczących działań, które podejmuje się w przypadku stwierdzenia, że stan statku w przypadku wypłynięcia na morze stanowiłby zagrożenie dla jednostki lub osób znajdujących się na pokładzie lub że statek stanowi zagrożenie dla środowiska morskiego;

4. wyposażenia uznanej organizacji we wszystkie odpowiednie instrumenty prawa krajowego oraz ich interpretacje konieczne do wykonania postanowień konwencji i ustalenia, jedynie na potrzeby stosowania do statków uprawnionych do podnoszenia jego bandery, czy jakiegokolwiek dodatkowe normy administracji wykraczają pod jakimkolwiek względem poza wymagania konwencji; oraz

5. nałożenia na uznaną organizację obowiązku prowadzenia rejestru zawierającego dane, które będą pomocne administracji w interpretacji wymagań zawartych w obowiązujących instrumentach międzynarodowych.

19. Żadne państwo bandery nie powinno upoważniać uznanych przez siebie organizacji do stosowania do statków innych niż uprawnione do podnoszenia jego bandery jakichkolwiek wymagań dotyczących zasad ich klasyfikacji, wymogów, procedur lub wykonywania innych statutowych procesów certyfikacji, które wykraczają poza wymagania konwencji i obowiązkowe instrumenty IMO.

20. Państwo bandery powinno opracować program nadzoru lub uczestniczyć w programie nadzoru dysponującym odpowiednimi zasobami dla monitorowania swoich uznanych organizacji oraz łączności z nimi w celu zapewnienia pełnej realizacji zobowiązań międzynarodowych poprzez:

1. wykonanie swojego prawa do przeprowadzenia dodatkowych przeglądów mających na celu sprawdzenie, czy statki podnoszące jego banderę rzeczywiście spełniają wymagania obowiązujących instrumentów międzynarodowych;
2. przeprowadzanie w miarę potrzeb dodatkowych przeglądów mających na celu sprawdzenie, czy statki podnoszące jego banderę spełniają wymogi krajowe uzupełniające obowiązkowe wymagania międzynarodowe; oraz
3. zapewnienie personelu, który dobrze zna zasady i przepisy państwa bandery oraz uznanych organizacji i który może prowadzić skuteczny nadzór uznanych organizacji.

21. Państwo bandery mianujące rzeczoznawców, którzy mają w jego imieniu przeprowadzać przeglądy, audyty i inspekcje, powinny uregulować takie nominacje, zależnie od potrzeb, zgodnie z wytycznymi zamieszczonymi w pkt 18, w szczególności w ppkt 3 i 4.

Wprowadzenie w życie

22. Państwo bandery powinno przyjąć wszelkie niezbędne środki w celu zagwarantowania przestrzegania międzynarodowych zasad i norm przez statki uprawnione do podnoszenia jego bandery oraz przez podmioty i osoby podlegające jego jurysdykcji w celu zapewnienia zgodności z międzynarodowymi zobowiązaniami tego państwa. Takie środki powinny obejmować między innymi:

1. zakaz żeglowania dla statków podnoszących jego banderę, do czasu aż takie statki będą mogły wypłynąć na morze zgodnie z wymaganiami międzynarodowych zasad i norm;
2. okresowe inspekcje statków uprawnionych do podnoszenia jego bandery w celu sprawdzenia, czy rzeczywisty stan statku i załogi odpowiada opisowi zawartemu w certyfikatach przechowywanych na pokładzie statku;
3. sprawdzenie przez rzeczoznawcę podczas okresowej inspekcji, o której mowa w ppkt 2, że marynarze pełniący służbę na statku znają:

1. swoje obowiązki; oraz

2. prace wykonywane na statku i obowiązujące procedury oraz urządzenia i sprzęt zainstalowane na statku;
 4. zagwarantowanie, że cała załoga statku w sytuacjach awaryjnych skutecznie koordynuje swoje działania oraz wykonuje funkcje niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa i zapobieżenia zanieczyszczeniom lub ich ograniczenia;
 5. uwzględnienie w krajowych przepisach ustawowych i wykonawczych odpowiednio surowych kar zniechęcających do naruszania międzynarodowych zasad i norm przez statki uprawnione do podnoszenia jego bandery;
 6. wszczynanie postępowania, po przeprowadzeniu dochodzenia, wobec statków uprawnionych do podnoszenia jego bandery, które dopuściły się naruszenia międzynarodowych zasad i norm, niezależnie od miejsca, w którym nastąpiło naruszenie;
 7. uwzględnienie w krajowych przepisach ustawowych i wykonawczych odpowiednio surowych kar zniechęcających do naruszania międzynarodowych zasad i norm przez osoby posiadające certyfikaty lub poświadczenia wydane przez organy tego państwa; oraz
 8. wszczynanie postępowania, po przeprowadzeniu dochodzenia, wobec osób posiadających certyfikaty lub poświadczenia, które dopuściły się naruszenia międzynarodowych zasad i norm, niezależnie od miejsca, w którym nastąpiło naruszenie.
23. Państwo bandery powinno opracować i wdrożyć program kontroli i monitorowania, w stosownym zakresie, w celu:
1. umożliwienia prowadzenia szybkiego i wyczerpującego dochodzenia w sprawie wypadków, z możliwością składania sprawozdań IMO w stosownych przypadkach;
 2. umożliwienia zbierania danych statystycznych pozwalającego na wykonywanie analiz tendencji w celu określenia problematycznych dziedzin; oraz
 3. umożliwienia szybkiego reagowania na niezgodności oraz domniemane przypadki zanieczyszczenia zgłaszane przez państwa portu lub państwa nadbrzeżne.
24. Ponadto państwo bandery powinno:
1. zapewnić zgodność z odnośnymi instrumentami międzynarodowymi w drodze prawodawstwa krajowego;
 2. zapewnić stosowną ilość personelu zajmującego się wprowadzaniem i egzekwowaniem krajowego prawodawstwa, o którym mowa w pkt 15 ppkt 1, w tym personelu zajmującego się dochodzeniami i przeglądami;
 3. zapewnić odpowiednią ilość wykwalifikowanego personelu państwa bandery, który zajmuje się badaniem przypadków zatrzymania statków podnoszących banderę tego państwa w państwach portu;
 4. zapewnić odpowiednią ilość wykwalifikowanego personelu państwa bandery, który zajmuje się prowadzeniem dochodzeń w sprawie wypadków w przypadku zakwestionowania przez państwo portu ważności certyfikatu lub poświadczenia lub zakwestionowania kompetencji osób posiadających certyfikaty lub poświadczenia wydane przez organy państwa bandery; oraz
 5. zapewniać szkolenie i nadzór pracy rzeczoznawców i kontrolerów państwa bandery.

25. W przypadku powiadomienia państwa bandery o zatrzymaniu statku uprawnionego do podnoszenia jego bandery przez państwo portu, państwo bandery powinno dopilnować zastosowania stosownych środków naprawczych w celu niezwłocznego zapewnienia zgodności tego statku z obowiązującymi instrumentami międzynarodowymi.

26. Państwo bandery lub uznana organizacja działająca w jego imieniu wydają lub zatwierdzają międzynarodowe certyfikaty statku dopiero po stwierdzeniu, że statek ten spełnia wszystkie obowiązujące wymagania.

27. Państwo bandery wystawia danej osobie międzynarodowy certyfikat kompetencji lub potwierdzenie dopiero po stwierdzeniu, że osoba ta spełnia wszystkie obowiązujące wymagania.

Rzeczoznawcy państwa bandery

28. Państwo bandery powinno określić i udokumentować obowiązki, uprawnienia i wzajemne relacje personelu, który wykonuje i sprawdza prace związane z bezpieczeństwem i zapobieganiem zanieczyszczeniom lub wpływające na nie oraz kieruje takimi pracami.

29. Personel przeprowadzający lub odpowiedzialny za objęte stosownymi obowiązkowymi instrumentami międzynarodowymi przeglądy, inspekcje i audyty na statkach i w przedsiębiorstwach żeglugowych powinni spełniać co najmniej następujące wymagania:

1. posiadać stosowne kwalifikacje uzyskane w instytucji morskiej lub żeglugowej oraz stosowne doświadczenie w pracy na morzu w charakterze oficera dyplomowanego posiadającego obecnie lub w przeszłości ważny certyfikat kompetencji na poziomie kierowniczym i techniczną znajomość statków i ich działania zachowaną od czasu otrzymania certyfikatu kompetencji; lub

2. uznany przez państwo bandery stopień naukowy lub równoważny uzyskany w instytucji szkolnictwa wyższego w dziedzinie inżynierii lub nauki powiązanej z morzem; lub

3. akredytację jako rzeczoznawca uzyskaną w drodze formalnego programu szkoleniowego, który prowadzi do osiągnięcia takiego samego poziomu doświadczenia i kompetencji rzeczoznawcy, jaki jest wymagany w pkt 29 ppkt 1, pkt 29 ppkt 2 i pkt 32.

30. Personel mający kwalifikacje opisane w pkt 29 ppkt 1 powinien posiadać co najmniej trzyletnie doświadczenie w pracy na morzu w charakterze oficera pokładowego lub oficera mechanika.

31. Personel mający kwalifikacje opisane w pkt 29 ppkt 2 powinien posiadać co najmniej trzyletnie doświadczenie w pracy w danej branży.

32. Ponadto taki personel powinien posiadać stosowną praktyczną i teoretyczną znajomość statków, ich działania oraz przepisów odnośnych instrumentów prawa krajowego i międzynarodowego konieczną do pełnienia przez nich obowiązków rzeczoznawców państwa bandery, uzyskaną w udokumentowanym programie szkoleniowym.

33. Inny personel wykonujący działania pomocnicze w takich pracach powinien posiadać wykształcenie i wyszkolenie wspólne do przydzielonych mu zadań oraz być odpowiednio nadzorowany.

34. Zaleca się, aby wcześniejsze doświadczenia w danej dziedzinie były uznawane za zaletę; w przypadku braku doświadczenia administracja powinna zapewnić odpowiednie szkolenie praktyczne.

35. Państwo bandery powinno wdrożyć udokumentowany system kwalifikowania personelu oraz stałej aktualizacji jego wiedzy w zakresie zadań, do których wykonywania jest uprawniony.

36. W zależności od pełnionych funkcji kwalifikacje powinny obejmować:

1. znajomość odnośnych międzynarodowych i krajowych zasad i przepisów dotyczących statków, ich przedsiębiorstw żeglugowych, załogi, ładunku i działania;
2. znajomość procedur, które mają być stosowane w przeglądach, certyfikacji, kontroli, funkcjach dochodzeniowych i nadzorczych;
3. znajomość celów i zamierzeń międzynarodowych i krajowych instrumentów dotyczących bezpieczeństwa na morzu i ochrony środowiska morskiego oraz powiązanych programów;
4. znajomość procesów zarówno wewnętrznych, jak i zewnętrznych zachodzących na pokładzie statku i na stałym lądzie;
5. posiadanie kwalifikacji zawodowych potrzebnych do skutecznej i wydajnej realizacji powierzonych zadań;
6. szczegółowa znajomość zasad bezpieczeństwa obowiązujących we wszystkich okolicznościach, również dla własnego bezpieczeństwa; oraz
7. szkolenie lub doświadczenie w realizacji poszczególnych zadań, a optymalnie także w pełnieniu funkcji podlegających ocenie.

37. Państwo bandery powinno wydać dokument tożsamości rzeczoznawcom wykonującym czynności służbowe.

Dochodzenia państwa bandery

38. Dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa na morzu powinny być prowadzone przez bezstronnych i obiektywnych kontrolerów, którzy są odpowiednio wykwalifikowani i posiadają wiedzę na temat spraw dotyczących wypadków. Z zastrzeżeniem wszelkich umów określających, które państwo lub państwa będą państwem lub państwami prowadzącymi dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa na morzu, państwo bandery powinno zapewnić w tym celu wykwalifikowanych kontrolerów, niezależnie od miejsca, w którym nastąpił wypadek lub incydent.

39. Zaleca się, aby państwo bandery zagwarantowało, że poszczególni kontrolerzy posiadają praktyczną znajomość i doświadczenie w dziedzinach, w których pełnią swoje obowiązki. Ponadto w celu wsparcia poszczególnych kontrolerów w wykonywaniu obowiązków wykraczających poza ich normalny zakres pracy państwu bandery zaleca się, aby w razie potrzeby zapewniło stały dostęp do ekspertów w następujących dziedzinach:

1. nawigacja i przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu;
2. przepisy państwa bandery dotyczące certyfikatów kompetencji;
3. przyczyny zanieczyszczenia morza;
4. techniki prowadzenia przesłuchań;
5. zbieranie dowodów; oraz
6. ocena wpływu czynnika ludzkiego.

40. Zaleca się, aby każdy wypadek prowadzący do uszkodzenia ciała powodującego trzydniową lub dłuższą niezdolność do pracy osoby zranionej oraz każdy przypadek utraty

życia w wyniku wypadków przy pracy i wypadków statków państwa bandery były poddawane dochodzeniu, a wyniki takich dochodzeń podawane do wiadomości publicznej.

41. W przypadku wypadków statków należy przeprowadzić dochodzenie i sporządzić sprawozdanie zgodnie ze stosownymi instrumentami międzynarodowymi, biorąc pod uwagę Kodeks postępowania przy wypadkach i incydentach morskich, z ewentualnymi późniejszymi zmianami, oraz wytyczne opracowane przez IMO. Sprawozdanie z dochodzenia należy przekazać IMO wraz z uwagami państwa bandery zgodnie z wytycznymi, o których mowa powyżej.

Ocena i przegląd

42. Państwo bandery powinno dokonywać okresowej oceny wyników swoich działań w zakresie wdrażania procesów administracyjnych, procedur i zasobów koniecznych do spełnienia przez nie zobowiązań wynikających z instrumentów międzynarodowych, których jest stroną.

43. Środki do oceny wyników działań państw bandery powinny obejmować między innymi odsetek statków zatrzymanych przez kontrolę państwa portu, wyniki inspekcji przeprowadzanych przez państwo bandery, statystyki wypadków, procesy informacyjne i komunikacyjne, roczne statystyki strat (z wyłączeniem całkowitych strat konstruktywnych (CTL)) oraz pozostałe właściwe wskaźniki wyników działania w celu ustalenia czy personel, zasoby i procedury administracyjne są wystarczające do spełnienia zobowiązań państwa bandery.

44. Zalecany jest regularny przegląd między innymi:

1. strat floty i współczynników wypadków, w celu określenia tendencji w wybranych okresach;
2. liczby potwierdzonych przypadków zatrzymania statków w stosunku do wielkości floty;
3. liczby potwierdzonych przypadków niekompetencji lub wykroczeń popełnionych przez osoby posiadające certyfikaty lub poświadczenia wydane przez organy państwa bandery;
4. odpowiedzi na sprawozdania z niezgodności przedstawione przez państwa portu lub na ich interwencje;
5. dochodzeń w sprawie bardzo poważnych i poważnych wypadków oraz wyciągniętych z nich wniosków;
6. przyznanych zasobów technicznych i innych;
7. wyników inspekcji, przeglądów i kontroli statków wchodzących w skład floty;
8. dochodzeń w sprawie wypadków przy pracy;
9. liczby incydentów i naruszeń obowiązujących międzynarodowych przepisów dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniom morza; oraz
10. liczby przypadków zawieszenia lub cofnięcia certyfikatu, poświadczenia, zezwolenia lub podobnego dokumentu.”.

•