



KOMISJA  
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 6.6.2016 r.  
COM(2016) 371 final

ANNEXES 1 to 4

## **ZAŁĄCZNIKI**

**do**

### **DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznego użytkowania promów typu ro-ro  
i szybkich jednostek pasażerskich wykonujących regularne usługi oraz zmieniającej  
dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE w sprawie kontroli państwa  
portu i uchylającej dyrektywę Rady 1999/35/WE**

*ZAŁĄCZNIK 1*  
**SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE STATKÓW WYKONUJĄCYCH**  
**REGULARNĄ USŁUGĘ**

(o których mowa w art. 3 i 5)

Weryfikacji podlegają następujące zagadnienia:

1. czy przed rozpoczęciem rejsu przez prom typu ro-ro lub szybką jednostką pasażerską dowodzący posiadał odpowiednie informacje o dostępności zlokalizowanych na wybrzeżu nawigacyjnych systemów naprowadzania oraz innych systemów informacyjnych wspomagających go w bezpiecznym prowadzeniu podróży oraz czy wykorzystywał on nawigacyjne systemy naprowadzania oraz systemy informacyjne w sposób ustalony przez państwa członkowskie;
2. czy stosowano odnośne przepisy ust. 2–6 okólnika MSC 699 z dnia 17 lipca 1995 r. „Poprawione wytyczne odnośnie do instrukcji bezpieczeństwa pasażerów”;
3. czy w łatwo dostępnym miejscu była wywieszona tablica z regulaminem pracy statku, zawierająca:
  - a) harmonogram służby na morzu i służby w porcie, i
  - b) maksymalną liczbę godzin pracy lub minimalną liczbę godzin wypoczynku wymaganą dla wachtowych;
4. czy dowodzący nie jest ograniczany w podejmowaniu wszelkich decyzji, które według jego fachowej oceny są niezbędne do bezpiecznej żeglugi i pracy, szczególnie przy niesprzyjającej pogodzie i wzburzonym morzu;
5. czy dowodzący prowadził zapisy czynności nawigacyjnych oraz zdarzeń ważnych z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi;
6. czy wszelkie uszkodzenia lub trwałe wygięcia drzwi i furt oraz połączonych z nimi płyt kadłuba, mogące wpływać na integralność promu lub jednostki, oraz wszelkie usterki w układach zabezpieczających takie drzwi i furty były niezwłocznie zgłaszane zarówno administracji państwa bandery jak i państwa portu oraz natychmiast naprawiane zgodnie z ich wymaganiami;
7. czy przed wyruszeniem w rejs promu typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej dostępny był aktualny plan podróży. W trakcie przygotowywania takiego planu należy w pełni uwzględnić wytyczne ustalone w rezolucji Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej A.893(21) z dnia 25 listopada 1999 r. „Wytyczne planowania podróży”;
8. czy przekazano do wiadomości pasażerów ogólne informacje o usługach i pomocy dostępnej na pokładzie dla osób starszych i niepełnosprawnych oraz czy informacje takie były udostępnione w formach odpowiednich dla osób o ograniczonej możliwości widzenia.

*ZAŁĄCZNIK 2*  
**PROCEDURY KONTROLI**

(o których mowa w art. 3 i 5)

1. Celem kontroli jest zapewnienie, aby spełnione były wymogi ustawowe wydane przez państwo bandery lub w jego imieniu, w szczególności te związane z konstrukcją statku, niezatapialnością i statecznością, urządzeniami maszynowymi i instalacjami elektrycznymi, załadunkiem, stabilnością, ochroną przeciwpożarową, maksymalną liczbą pasażerów, sprzętem ratującym życie, przewozem towarów niebezpiecznych, radiokomunikacją i nawigacją. Kontrole obejmują w tym celu:
  - uruchamianie generatora awaryjnego;
  - kontrolę świateł awaryjnych;
  - kontrolę awaryjnych źródeł zasilania instalacji radiowej;
  - badanie publicznego systemu powiadamiania;
  - szkolenie przeciwpożarowe, obejmujące zademonstrowanie umiejętności użycia ekwipunku strażackiego,
  - funkcjonowanie awaryjnej pompy strażackiej z dwoma węzami strażackimi przyłączonymi do głównej linii pożarowej, w działaniu;
  - badanie urządzeń sterujących zdalne odcięcie dopływu paliwa do kotłów, silników głównych i pomocniczych oraz silników wentylatorów;
  - badanie zdalnych i lokalnych urządzeń sterujących zamykaniem zwłżaczy pożarowych;
  - badanie systemów wykrywania pożaru i alarmowych;
  - badanie właściwego zamykania drzwi pożarowych;
  - działanie pomp zębowych;
  - zamykanie wodoszczelnych drzwi grodziowych, zarówno ze zdalnych jak i lokalnych stanowisk sterowania;
  - pokaz wykazujący, że odpowiedzialni za to członkowie załogi są zaznajomieni z planem zapewnienia niezatapialności;
  - opuszczenie co najmniej jednej łodzi ratunkowej i jednej szalupy ratunkowej na wodę, uruchomienie i zbadanie ich systemu napędowego i sterowania oraz podniesienie ich z wody i ponowne umieszczenie na miejscach składowania na pokładzie;
  - sprawdzenie, czy wszystkie szalupy i łodzie ratunkowe odpowiadają spisowi inwentarza;
  - badanie głównego i pomocniczego urządzenia sterowego promu lub jednostki.
2. Kontrole obejmują sprawdzenie planowego systemu czynności obsługowych na pokładzie.
3. Głównym przedmiotem kontroli jest sprawdzenie znajomości i umiejętności skutecznego przestrzegania przez członków załogi procedur bezpieczeństwa, procedur awaryjnych, utrzymania, praktyki roboczej, bezpieczeństwa pasażerów, procedur pracy na mostku oraz operacji związanych z ładunkiem i pojazdami. Sprawdzeniu podlega zdolność załogi do rozumienia i, tam gdzie to stosowne,

wydawania komend oraz instrukcji i ich zwrotnego raportowania we wspólnym języku roboczym, zgodnie z zapisami w dzienniku okrętowym. Sprawdza się również udokumentowane poświadczenie pomyślnego zaliczenia specjalnego szkolenia przez członków załogi, w szczególności w odniesieniu do:

- szkolenia panowania nad tłumem,
- szkolenia zapoznawczego,
- szkolenia bezpieczeństwa dla personelu udzielającego w sytuacjach zagrożenia bezpośredniej pomocy pasażerom w przestrzeniach pasażerskich, a w szczególności osobom starszym i niepełnosprawnym, oraz
- szkolenia zarządzania kryzysowego i zachowań ludzkich.

Kontrola obejmuje ocenę, czy rozplanowanie dyżurów nie powoduje nadmiernego zmęczenia personelu, szczególnie personelu wachtowego.

4. Świadczenia kompetencji członków załogi zatrudnionych na pokładzie statków objętych zakresem niniejszej dyrektywy muszą być zgodne z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz.U. L 323 z 3.12.2008, s. 33).

**ZAŁĄCZNIK 3**  
**PROCEDURY PRZEPROWADZANIA INSPEKCJI PODCZAS WYKONYWANIA**  
**REGULARNEJ USŁUGI**

(o której mowa w art. 5)

1. *Informacje dotyczące pasażerów*

Środki przewidziane w celu zapewnienia, aby liczba pasażerów, dla której prom typu ro-ro lub szybka jednostka pasażerska (dalej zwana „statkiem”) posiada świadectwo, nie była przekroczona. Zgodność sposobów rejestrowania informacji o pasażerach z dyrektywą Rady 98/41/WE<sup>2</sup>. Sposób przekazywania do dowodzącego informacji o całkowitej liczbie pasażerów i, o ile to stosowne, sposób, w jaki pasażerowie dokonujący podwójnej przeprawy bez schodzenia na brzeg są ujmowani w całkowitej liczbie pasażerów w podróży powrotnej.

2. *Informacje o ładunku i stabilności*

Czy są zainstalowane i używane, w stosownych przypadkach, wiarygodne wskaźniki zanurzenia. Czy podjęto środki w celu zapewnienia, że statek nie jest przeciążony, a odpowiednia linia zanurzenia podziałowego nie znajduje się pod wodą. Czy ocena ładunku i stabilności jest przeprowadzona zgodnie z wymaganiami. Czy towary, pojazdy i inne ładunki są ważone, w przypadkach gdy jest to wymagane, a wyniki są przekazywane na statek do wykorzystania w ocenie ładunku i stabilności. Czy plany zapewnienia niezatapialności są stale uwidocznione, a broszury zawierające informacje o zapewnieniu niezatapialności są w posiadaniu oficerów statku.

3. *Bezpieczeństwo na morzu*

Procedura przed opuszczeniem nabrzeża, zapewniająca, że statek jest bezpieczny na morzu, obejmująca pozytywne potwierdzenie, że wszystkie furty i drzwi wodoszczelne oraz odporne na czynniki atmosferyczne są zamknięte. Sprawdzenie, czy wszystkie drzwi na pokładzie pojazdowym są zamknięte przed opuszczeniem nabrzeża przez statek lub pozostają otwarte jedynie tak długo, jak to jest konieczne w celu zamknięcia dziobu otwieranego; sprawdzenie działania układów zamykania dziobu, drzwi rufowych i bocznych oraz działania lampek sygnalizacyjnych i podglądu TV pokazujących ich stan na mostku nawigacyjnym. Wszelkie zakłócenia w działaniu lampek sygnalizacyjnych, szczególnie wyłączników przy drzwiach, powinny być ustalone i zgłaszane.

4. *Ogłoszenia dotyczące bezpieczeństwa*

Sprawdzenie formy rutynowych ogłoszeń dotyczących bezpieczeństwa oraz wywieszenia instrukcji i wskazówek dotyczących procedur awaryjnych w odpowiednim języku (językach). Sprawdzenie, czy rutynowe ogłoszenia dotyczące bezpieczeństwa są podawane do wiadomości w momencie rozpoczęcia podróży i są słyszalne we wszystkich miejscach publicznych, włącznie z otwartymi pokładami, do których pasażerowie mają dostęp.

5. *Zapisy w dzienniku okrętowym*

Sprawdzenie dziennika okrętowego w celu upewnienia się, że dokonywane są zapisy dotyczące zamknięcia dziobu, rufy oraz innych drzwi wodoszczelnych i odpornych

---

<sup>2</sup> Dyrektywa Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty (Dz.U. L 188 z 2.7.1998, s. 35).

na działanie czynników atmosferycznych, ćwiczeń dotyczących drzwi wodoszczelnych poniżej linii zanurzenia podziałowego, sprawdzenia urządzenia sterowego itp. Także sprawdzenie, czy dokonywane są zapisy odnośnie do zanurzenia, wolnej burty i stabilności oraz wspólnego języka roboczego dla załogi.

6. *Ładunki niebezpieczne*

Sprawdzenie, czy każdy ładunek towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających jest przewożony zgodnie z odpowiednimi przepisami, a w szczególności czy na statku znajduje się deklaracja dotycząca towarów niebezpiecznych i zanieczyszczających wraz z manifestem lub planem załadunku ukazującym ich położenie na pokładzie; czy przewożenie danego ładunku jest dozwolone na statkach pasażerskich i czy towary niebezpieczne i zanieczyszczające są właściwie oznakowane, opisane, zabezpieczone i rozdzielone.

Sprawdzenie, czy pojazdy transportujące towary niebezpieczne i zanieczyszczające są właściwie oznaczone i zabezpieczone. Czy w przypadku przewożenia towarów niebezpiecznych i zanieczyszczających na lądzie dostępna jest kopia odpowiedniego manifestu lub planu załadunku. Sprawdzenie, czy dowodzący jest świadomy wymagań odnośnie do powiadamiania, zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/59/WE<sup>3</sup>, oraz instrukcji wykonywania procedur awaryjnych, jak również zasad udzielania pierwszej pomocy w razie wystąpienia wypadku z udziałem ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczeń morskich. Czy środki wentylacji pokładów pojazdowych są zawsze stosowane, czy intensywność wentylacji jest zwiększana, gdy silniki pojazdów są uruchomione, oraz czy na mostku nawigacyjnym dostępna jest jakaś forma sygnalizacji pracy urządzeń wentylacyjnych pokładu pojazdowego.

7. *Zabezpieczanie przewożonych pojazdów*

Sprawdzenie, w jaki sposób zabezpieczone są przewożone pojazdy: czy za pomocą bloków do sztauowania, czy mocowań indywidualnych. Czy dostępna jest dostateczna liczba zaczepów. W jaki sposób zabezpieczane są przewożone pojazdy, gdy występują lub są oczekiwane niesprzyjające warunki pogodowe. Metody zabezpieczania autokarów i motocykli, jeżeli takie są na pokładzie. Sprawdzenie, czy statek posiada poradnik mocowania ładunków.

8. *Pokłady pojazdowe*

Sprawdzenie, czy przestrzenie o specjalnej kategorii i przestrzenie ładunków pojazdowych są w sposób ciągły patrolowane lub monitorowane przez telewizyjny system nadzoru, tak że można zaobserwować przemieszczanie się pojazdów w wypadku niesprzyjających warunków pogodowych lub nieupoważnionego wejścia pasażerów. Czy drzwi i wejścia pożarowe są zamknięte i czy są wywieszone ostrzeżenia zabraniające pasażerom wstępu na pokłady pojazdowe, gdy statek znajduje się na morzu.

9. *Zamknięcie drzwi wodoszczelnych*

Przestrzeganie procedury ustanowionej w instrukcjach operacyjnych statku odnośnie do drzwi wodoszczelnych poniżej linii wodnej. Czy są przeprowadzane wymagane ćwiczenia. Czy sterowanie drzwiami wodoszczelnymi z mostku jest wykonywane, w

---

<sup>3</sup> Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

miarę możliwości, za pomocą lokalnych urządzeń sterowniczych. Czy drzwi są utrzymywane w stanie zamkniętym w warunkach ograniczonej widoczności i w każdej sytuacji niebezpiecznej. Czy załogi są we właściwy sposób poinstruowane, jak obsługiwać drzwi, i czy są świadome zagrożeń związanych z ich nieprawidłowym użytkowaniem.

10. *Patrole przeciwpożarowe*

Należy potwierdzić, czy prowadzone jest skuteczne patrolowanie, tak aby można było łatwo wykryć każde pojawienie się ognia. Patrolowaniem powinny być objęte również przestrzenie o specjalnej kategorii, gdzie nie są zainstalowane stałe systemy wykrywania ognia i systemy alarmowe, biorąc pod uwagę, że przestrzenie te mogą być patrolowane w sposób wskazany w ust. 8.

11. *Komunikacja w sytuacji awaryjnej*

Sprawdzenie, czy jest wystarczająca liczba członków załogi zgodnie z listą zamustrowania, mogących pomóc pasażerom w sytuacji awaryjnej, oraz zapewnienie ich dostępności oraz możliwości porozumiewania się z pasażerami w takiej sytuacji, biorąc pod uwagę właściwą i wystarczającą kombinację dowolnych z poniższych czynników:

- a) język lub języki, którymi posługują się najczęściej pasażerowie przewożeni na danej trasie;
- b) prawdopodobieństwo, iż umiejętność korzystania ze słownictwa w języku angielskim na poziomie podstawowym, celem udzielania podstawowych poleceń, może stanowić sposób porozumiewania się z potrzebującym pomocy pasażerem, niezależnie od tego, czy pasażer i członek załogi posługują się wspólnym językiem, czy też nie;
- c) ewentualna potrzeba porozumiewania się w sytuacji awaryjnej innymi sposobami (np. przez zademonstrowanie, sygnalizację ręczną lub zwrócenie uwagi na położenie instrukcji, miejsca zbiórek, urządzeń ratujących życie lub drogi ewakuacji, gdy porozumiewanie się słowne nie jest możliwe);
- d) zakres, w jakim pełne instrukcje dotyczące bezpieczeństwa zostały wydane pasażerom w ich języku lub językach ojczystych;
- e) języki, w jakich mogą zostać nadane ogłoszenia alarmowe w sytuacji awaryjnej, lub ćwiczenia służące do przekazania pasażerom zasadniczych wskazówek oraz ułatwiające członkom załogi udzielanie pasażerom pomocy.

12. *Wspólny język roboczy członków załogi*

Sprawdzenie, czy ustalony jest wspólny język roboczy, zapewniający skuteczne działanie załogi w sprawach bezpieczeństwa, oraz czy ten język roboczy jest odnotowany w dzienniku okrętowym.

13. *Wyposażenie bezpieczeństwa*

Sprawdzenie, czy urządzenia ratujące życie i urządzenia przeciwpożarowe, włączając w to drzwi przeciwpożarowe i inne elementy konstrukcyjnej ochrony przeciwpożarowej, które mogą być łatwo skontrolowane, są właściwie utrzymywane. Czy plany ochrony przeciwpożarowej są stale uwidocznione lub czy broszury zawierające równoważne informacje są dostępne dla oficerów statku. Czy rozmieszczenie kamizelek ratunkowych jest odpowiednie oraz czy można łatwo ustalić rozmieszczenie kamizelek ratunkowych dla dzieci. Czy załadunek pojazdów

nie uniemożliwia działania czujników pożarowych, odcięć awaryjnych, sterowania klapami sztormowymi itp., które to czujniki mogą być umieszczone na pokładach pojazdowych.

14. *Sprzęt nawigacyjny i radiowy*

Sprawdzenie, czy sprzęt nawigacyjny i wyposażenie radiokomunikacyjne, wraz z awaryjnymi bojami radionamiernikowymi (EPIRB), są sprawne.

15. *Dodatkowe oświetlenie awaryjne*

Sprawdzenie, czy jest zainstalowane dodatkowe oświetlenie awaryjne tam, gdzie wymagają tego przepisy, i czy jest prowadzony rejestr usterek.

16. *Środki ewakuacji*

Oznakowanie środków ewakuacji w sposób zgodny z odpowiednimi wymaganiami i ich oświetlenie zarówno z głównych, jak również z awaryjnych źródeł zasilania. Środki przyjęte w celu utrzymania wolnych od pojazdów dróg ewakuacji w miejscach, gdzie te drogi przecinają pokłady pojazdowe lub przez nie przechodzą. Sprawdzenie, czy wyjścia, a szczególnie wyjścia ze sklepów bezcłowych, co do których istnieje możliwość zablokowania nadmiarem towarów, nie są zatarasowane.

17. *Książka procedur*

Zapewnienie egzemplarzy książki procedur dowodzącemu i każdemu starszemu oficerowi oraz udostępnienie wszystkim członkom załogi innych egzemplarzy. Zapewnienie list kontrolnych obejmujących przygotowanie do wyjścia w morze i innych operacji.

18. *Czystość pomieszczeń maszynowni*

Sprawdzenie, czy pomieszczenia maszynowni są utrzymywane w czystości z uwzględnieniem procedur utrzymania.

19. *Utylizacja śmieci*

Odpowiednie ustalenia dotyczące postępowania ze śmieciami i ich utylizacji.

20. *Planowa konserwacja*

Wszystkie towarzystwa powinny zapewniać określoną obsługę techniczną, w systemie planowej konserwacji, w odniesieniu do wszystkich obszarów związanych z bezpieczeństwem, włączając w to drzwi dziobowe i rufowe oraz otwory boczne, wraz z ich urządzeniami zamykającymi, obejmujące jednak również utrzymanie pomieszczeń maszynowni i wyposażenia ratunkowego. Należy opracować plany okresowych przeglądów wszystkich elementów, tak aby zapewnić utrzymanie norm bezpieczeństwa na najwyższym poziomie. Należy opracować procedury odnotowywania usterek i potwierdzania ich prawidłowego usunięcia, tak aby dowodzący i wyznaczona osoba na łodzi wchodząca w skład kierownictwa towarzystwa byli świadomi istniejących uchybień oraz byli powiadamiani o ich skorygowaniu w ciągu określonego czasu. Okresowe sprawdzenia działania układów zamykających wewnętrzne i zewnętrzne drzwi dziobowe powinny obejmować wskaźniki, wyposażenie nadzorujące i wszelkie spływniki w przestrzeniach pomiędzy otwieranym dziobem a drzwiami wewnętrznymi, a zwłaszcza mechanizmy zamykające i związane z nimi systemy hydrauliczne.

21. *Odbywanie rejsu*



W czasie rejsu należy wykorzystać sposobność do sprawdzenia przepełnienia, włączając w to dostępność miejsc do siedzenia i blokowanie przejść, schodów i wyjść awaryjnych przez bagaże i pasażerów, którzy nie mogą znaleźć miejsc siedzących. Należy również sprawdzić, czy pokład pojazdowy został opróżniony z pasażerów przed wyjściem statku w morze, i zadbać o to, by nie mieli oni ponownego wstępu na ten pokład aż do chwili bezpośrednio poprzedzającej przybicie statku do nabrzeża.

*Załącznik 4*  
**TABELA KORELACJI**

| <b>Dyrektywa 1999/35/WE.</b>                               | <b>Nowa dyrektywa</b>                         |
|------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| Artykuł 1                                                  | —                                             |
| Art. 2 lit. a), b), d), e), f), g), h), j), m), n), o), r) | Art. 2 ust. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 |
| Art. 2 lit. c), i), k), l), p), q), s)                     | —                                             |
| Artykuł 3                                                  | Artykuł 1                                     |
| Artykuł 4                                                  | —                                             |
| Art. 5 ust. 1 lit. a)                                      | Artykuł 3                                     |
| Art. 5 ust. 1 lit. b), ust. 2                              | —                                             |
| Artykuł 6                                                  | Artykuł 3                                     |
| Artykuł 7                                                  | Artykuł 4                                     |
| Art. 8 ust. 1                                              | Art. 5 ust. 1                                 |
| Art. 8 ust. 2                                              | Art. 5 ust. 3                                 |
| Art. 8 ust. 3                                              | Art. 9 ust. 1                                 |
| Artykuł 9                                                  | Artykuł 6                                     |
| Art. 10 ust. 1 lit. a), b) i c)                            | Artykuł 7                                     |
| Art. 10 ust. 1 lit. d)                                     | —                                             |
| Art. 10 ust. 2                                             | Artykuł 7                                     |
| Art. 10 ust. 3                                             | Artykuł 8                                     |
| Art. 10 ust. 4                                             | —                                             |
| Art. 11 ust. 1, 2, 3, 4, 5, 7 i 8                          | —                                             |
| Art. 11 ust. 6                                             | Art. 6 ust. 1                                 |
| Art. 13 ust. 1, 2, 4 i 5                                   | —                                             |
| Art. 13 ust. 3                                             | Art. 6 ust. 2 i art. 10                       |
| Artykuł 14                                                 | —                                             |

|               |               |
|---------------|---------------|
| Artykuł 15    | —             |
| Artykuł 16    | —             |
| Artykuł 17    | Artykuł 12    |
| Artykuł 18    | Artykuł 11    |
| Artykuł 19    | Artykuł 17    |
| Artykuł 20    | Artykuł 16    |
| Artykuł 21    | Artykuł 18    |
| Artykuł 22    | Artykuł 19    |
| Załącznik I   | Załącznik I   |
| Załącznik II  | —             |
| Załącznik III | Załącznik II  |
| Załącznik IV  | Załącznik III |
| Załącznik V   | —             |