

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ ¹⁾

z dnia 2012 r.

w sprawie inspekcji państwa portu ²⁾

Na podstawie art. 58 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz.1368) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu;
- 2) tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu;
- 3) zakres i sposób przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji;
- 4) listę dokumentów podlegających inspekcji;
- 5) czynniki nadrzędne i nieprzewidziane okoliczności uzasadniające przeprowadzenie inspekcji dodatkowej;
- 6) sposób kwalifikowania statków do inspekcji;

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień:

- 1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57);
- 2) dyrektywy Komisji 96/40/WE z dnia 25 czerwca 1996 r. ustanawiającej wspólny wzór dowodu tożsamości dla inspektorów przeprowadzających kontrolę państwa portu (Dz. Urz. WE L 196 z 07.08.1996, str. 8; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 362);
- 3) dyrektywy Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich (Dz. Urz. WE L 138 z 01.06.1999, str. 1), zmienionej dyrektywą 2002/84/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. zmieniającą dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. Urz. WE L 324 z 29.11.2002, str. 53; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 173), rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 219/2009 z dnia 11 marca 2009 r. dostosowującym do decyzji Rady 1999/468/WE niektóre akty podlegające procedurze, o której mowa w art. 251 Traktatu, w zakresie procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą (Dz. Urz. WE L 87 z 31.03.2009, str. 109) oraz dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiającą podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającą dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. WE L 131 z 28.05.2009, str. 114).

- 7) okoliczności przeprowadzania inspekcji bardziej szczegółowej;
- 8) szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wstrzymanie operacji;
- 9) szczegółowe kwalifikacje wymagane od inspektora inspekcji państwa portu;
- 10) wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa portu;
- 11) sposób przekazywania informacji, o których mowa w art. 60 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”;
- 12) wzory decyzji, o których mowa w art. 43 ust. 1 i 6, art. 45 ust. 1, art. 46 ust. 1 i 3, art. 48 ust. 1, art. 49 ust. 9, art. 50 ust. 1 i 6 oraz w art. 54 ust. 1 ustawy.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) konwencje – umowy międzynarodowe, o których mowa w art. 5 pkt 33 ustawy oraz:
 - a) Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201 i 202 oraz z 1999 r. Nr 30, poz. 286), zwaną dalej „Konwencją STCW”,
 - b) Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, przyjętą w Londynie w dniu 23 marca 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 148, poz. 939),
 - c) Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzoną w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. (Dz. U. z 1976 r. Nr 32, poz. 184), zmienioną Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 27 listopada 1992 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1526 oraz z 2008 r. Nr 155, poz. 962),
 - d) Konwencję o pracy na morzu, przyjętą przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 222, poz. 1324);
- 2) Memorandum Paryskie – międzynarodowe porozumienie administracji morskich państw Europy i Kanady w sprawie regionalnego systemu portowej kontroli statków obcych bander zawijających do ich portów, podpisane w Paryżu dnia 26 stycznia 1982 r. (Dz. Urz. MI z 2010 r. Nr 14, poz. 49);
- 3) Program Szkolenia i Oceny Kompetencji Inspektorów PSC – prowadzony przez Koordynatora PSC program szkolenia i oceny kompetencji inspektorów inspekcji państwa portu, zgodny z wytycznymi przyjętymi w ramach Memorandum Paryskiego oraz

programem opracowanym przez Komisję Europejską, pozwalający odpowiednio dokumentować wiedzę i kompetencje inspektorów;

4) państwo przyjmujące – państwo członkowskie Unii Europejskiej do portu którego lub z portu którego prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski dokonuje podróży w żegludze na linii regularnej.

§ 3. 1. W trakcie przeprowadzania inspekcji statków inspektor inspekcji państwa portu, zwany dalej „inspektorem”, podejmuje czynności niezbędne dla zapewnienia, że inspekcjonowane statki nie stanowią zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi, zdrowia osób lub środowiska.

2. Inspektor przeprowadza inspekcje statków zgodnie z postanowieniami konwencji oraz procedurami i instrukcjami przyjętymi w ramach Memorandum Paryskiego, określonymi w systemie zarządzania jakością wprowadzonym przez dyrektora urzędu morskiego.

§ 4. Inspektor, przeprowadzając inspekcję statku podnoszącego banderę państwa niebędącego stroną konwencji lub statku niepodlegającego konwencjiom, stosuje wobec tego statku i jego załogi te same kryteria, jak wobec załogi i statku podnoszącego banderę państwa będącego stroną konwencji, zgodnie z wytycznymi zawartymi w załączniku 1 do Memorandum Paryskiego.

Rozdział 2

Sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu

§ 5. Inspektorem może zostać osoba:

1) która posiada:

a) dyplom kapitana żeglugi wielkiej lub starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3.000 i powyżej oraz minimum pięcioletni staż pracy w charakterze oficera na statkach morskich, inspektora bandery lub asystenta inspekcji państwa portu, z tym że przynajmniej dwa lata pracy w charakterze oficera na statkach morskich,

b) dyplom starszego oficera mechanika lub drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3.000 kW i powyżej oraz minimum pięcioletni staż pracy w charakterze oficera na statkach morskich, inspektora bandery lub asystenta inspekcji

państwa portu, z tym że przynajmniej dwa lata pracy w charakterze oficera na statkach morskich,

c) tytuł inżyniera budowy okrętów, inżyniera mechanika lub inżyniera w zawodzie związanym z gospodarką morską oraz minimum pięcioletni staż pracy w tym zawodzie ,
lub

d) tytuł licencjata, inżyniera, magistra lub równorzędny oraz dokument potwierdzający odbycie przeszkolenia z zakresu wymagań dotyczących bezpieczeństwa statków oraz procedur przeprowadzania inspekcji;

2) była, w tym w trakcie stażu pracy, o którym mowa w pkt 1, co najmniej przez rok,:

a) inspektorem inspekcji państwa bandery i przeprowadzała inspekcje statków lub nadzorowała działalność uznanych organizacji, lub

b) asystentem inspektora i uczestniczyła w inspekcjach przeprowadzanych przez inspektorów;

3) posiada zdolność ustnego i pisemnego komunikowania się z marynarzami w języku angielskim lub innym powszechnie stosowanym na morzu, oraz

4) posiada wiedzę w zakresie uregulowanym przez konwencje, dotyczącą odpowiednich procedur inspekcji państwa portu.

§ 6. Inspektor przeprowadzający inspekcje w zakresie ochrony żeglugi powinien dodatkowo posiadać wiedzę w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich, a w szczególności:

1) znajomość zagadnień związanych z ochroną żeglugi i portów morskich oraz umiejętność ich zastosowania w zakresie objętym inspekcją;

2) znajomość technologii i technik związanych z ochroną żeglugi i portów morskich;

3) znajomość zasad, procedur i technik prowadzenia inspekcji;

4) doświadczenie praktyczne w zakresie procedur podlegających inspekcji.

§ 7. Inspektor nie może być:

1) związany z portem lub inspekcjonowanym statkiem, w sposób mogący wywoływać wątpliwości co do jego bezstronności oraz

2) być zatrudniony przez instytucje pozarządowe i organizacje, które wydają świadectwa klasy i certyfikaty lub przeprowadzają przeglądy lub inspekcje w celu wydania takich świadectw i certyfikatów.

§ 8. 1. Inspektor uczestniczy w Programie Szkolenia i Oceny Kompetencji Inspektorów PSC, którego realizację koordynuje Koordynator PSC.

2. Program Szkolenia i Oceny Kompetencji Inspektorów PSC zapewnia utrzymanie i rozwój kompetencji oraz umiejętności inspektora dotyczących wymagań nakładanych przez konwencje oraz procedur inspekcyjnych.

§ 9. 1. Podczas przeprowadzania czynności inspekcyjnych wymagających ekspertyzy, inspektor może współpracować z osobą będącą ekspertem w dziedzinie związanej z zakresem podlegającym inspekcji.

2. Do eksperta stosuje się odpowiednio przepis § 7.

§ 10. 1. Organy inspekcyjne współpracują, w szczególności z: Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa, władzami portowymi, Strażą Graniczną, Służbą Celną i państwowymi granicznymi inspektorami sanitarnymi w celu uzyskania odpowiednich informacji na temat statków zawijających do polskich portów.

2. Organy inspekcyjne prowadzą wymianę informacji i współpracują z właściwymi organami administracji morskiej oraz odpowiednimi władzami innych państw, Komisją Europejską i operatorem systemu THETIS.

§ 11. Wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

Rozdział 3

Tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu

§ 12. Wybierając statki do przeprowadzania inspekcji, bierze się pod uwagę:

- 1) priorytet statku;
- 2) częstotliwość zawijania statku do portów regionu Memorandum Paryskiego;
- 3) zobowiązania inspekcyjne Rzeczypospolitej Polskiej;
- 4) informacje pochodzące z systemu THETIS, uwzględniające wytyczne zawarte w załączniku I do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23

kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57).

§ 13. 1. Czynniki nadrzędne stanowią:

- 1) zawieszenie lub wycofanie klasy statku ze względów bezpieczeństwa, od czasu ostatniej inspekcji w regionie Memorandum Paryskiego,
- 2) informacja lub powiadomienie dotyczące statku ze strony innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa strony Memorandum Paryskiego,
- 3) niemożność zidentyfikowania statku w systemie THETIS,
- 4) uczestnictwo statku w kolizji lub wejście na mieliznę w drodze do portu,
- 5) istnienie uzasadnionego podejrzenia, że statek spowodował wycieki lub naruszył przepisy o wyładowywaniu szkodliwych substancji, lub
- 6) manewrowanie przez statek w sposób nieprawidłowy lub niebezpieczny, nie stosowanie się do wymagań obowiązujących w systemach rozgraniczenia ruchu statków przyjętych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) lub uprawianie żeglugi niezgodnie z zasadami dobrej praktyki morskiej.

2. Nieprzewidziane okoliczności stanowią:

- 1) nieprzestrzeganie zaleceń IMO dla żeglugi przy wejściu na Morze Bałtyckie,
- 2) wycofanie uznania organizacji, która wydała świadectwo klasy lub certyfikaty statku, od czasu ostatniej jego inspekcji w regionie Memorandum Paryskiego,
- 3) informacja, o której mowa w art. 55 ustawy lub zgłoszenie Służby VTS,
- 4) nie wywiązanie się z odpowiedniego obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w przepisach dotyczących monitorowania ruchu statków, portowych urządzeń do obioru odpadów oraz o ochronie żeglugi i portów morskich,
- 5) informacja, o której mowa w art. 56 ustawy,
- 6) uprzednie zatrzymanie statku, w okresie dłuższym niż 3 miesiące,
- 7) zgłoszenie o posiadaniu przez statek nieusuniętych uchybień, z wyjątkiem statków, których uchybienia powinny zostać usunięte w terminie 14 dni od wyjścia z portu oraz których uchybienia powinny zostać usunięte przed wypłynięciem,
- 8) informacja o problemach z ładunkiem, w szczególności w odniesieniu do statków przewożących materiały niebezpieczne lub szkodliwe,
- 9) eksploatacja statku w sposób zagrażający ludziom, mieniu lub środowisku naturalnemu, lub

10) otrzymanie z wiarygodnego źródła informacji, że wartość elementów opisujących profil ryzyka statku różni się od wartości zarejestrowanych, a przez to profil ryzyka statku jest wyższy.

§ 14. 1. Inspektor podczas przeprowadzania inspekcji wstępnej statku sprawdza:

- 1) certyfikaty i dokumenty podlegające inspekcji, określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 2) ogólny stan statku pod względem bezpieczeństwa żeglugi, w tym siłownię statku;
- 3) skład załogi oraz warunki pracy i życia marynarzy;
- 4) czy zostały usunięte uchybienia wykryte podczas poprzedniej inspekcji przeprowadzonej przez inspektora innego państwa regionu Memorandum Paryskiego.

2. Inspektor może sprawdzić dokumenty inne niż wymienione w załączniku nr 2 do rozporządzenia, jeżeli zgodnie z wymaganiami konwencji lub innych przepisów dotyczących bezpieczeństwa żeglugi lub ochrony środowiska morskiego, powinny one znajdować się na statku.

§ 15. Jeżeli po przeprowadzonej inspekcji w bazie THETIS zostały umieszczone uwagi dotyczące uchybień, które powinny zostać usunięte w następnym porcie, inspektor w tym porcie może zdecydować o nieprzeprowadzaniu, w ramach inspekcji wstępnej, czynności wymienionych w § 14 ust. 1 pkt 1-3.

§ 16. 1. Bardziej szczegółową inspekcję, przeprowadza się, jeżeli:

- 1) do statku mają zastosowanie czynniki nadrzędne,
- 2) zaistniały nieprzewidziane okoliczności, lub
- 3) w wyniku przeprowadzenia inspekcji wstępnej stwierdzono istnienie wyraźnych powodów.

2. Wyraźnym powodami, o których mowa w ust. 1 pkt 3, jest stwierdzenie, że:

- 1) na statku nie była poprawnie prowadzona książka zapisów olejowych,
- 2) podczas sprawdzania certyfikatów oraz innych dokumentów stwierdzono uchybienia,
- 3) istnieją przesłanki, by sądzić, że członkowie załogi statku nie są w stanie komunikować się poprawnie między sobą oraz z lądem,
- 4) istnieje podejrzenie, że dokument kwalifikacyjny został uzyskany w drodze oszustwa lub jego posiadaczem nie jest osoba, dla której pierwotnie został wystawiony,

- 5) członkowie załogi statku posiadają dokument kwalifikacyjny wystawiony przez państwo, które nie jest stroną Konwencji STCW,
 - 6) istnieją dowody, że operacje ładunkowe i inne operacje nie są przeprowadzane w sposób bezpieczny i zgodnie z wytycznymi IMO w sprawie operacji ładunkowych,
 - 7) w przypadku tankowca, istnieją zaniedbania w prowadzeniu zapisów dotyczących monitorowania i kontroli systemu zrzutu oleju podczas ostatniej podróży pod balastem,
 - 8) brakuje aktualnego rozkładu alarmowego lub stwierdzono, że członkowie załogi nie są świadomi swoich obowiązków w wypadku pożaru lub opuszczenia statku,
 - 9) dokonano emisji fałszywych alarmów bez odpowiednich procedur odwołujących fałszywy alarm,
 - 10) występują braki w podstawowym wyposażeniu statku wymaganym przez konwencje;
 - 11) na statku występują złe warunki sanitarne,
 - 12) została naruszona konstrukcja statku lub wytrzymałość kadłuba lub stwierdzono inne nieprawidłowości stanowiące zagrożenie dla wodoszczelności i zdolności do żeglugi w trudnych warunkach atmosferycznych,
 - 13) istnieją informacje lub dowody, że kapitan lub członkowie załogi nie zapoznali się z podstawowymi procedurami związanymi z bezpieczeństwem statku, zapobieganiem zanieczyszczeniom lub takie procedury nie były realizowane,
 - 14) brakuje wykazu pełnienia wacht lub zapisów dotyczących godzin pracy i odpoczynku członków załogi, lub
 - 15) w opinii inspektora, który opiera się na swojej wiedzy i doświadczeniu zawodowym, są podstawy do jej przeprowadzenia.
3. Bardziej szczegółowa inspekcja obejmuje szczegółowe sprawdzenie zgodności z procedurami operacyjnymi na statku.

§ 17. 1. Bardziej szczegółową inspekcję przeprowadza się również, w przypadku stwierdzenia, że:

- 1) międzynarodowy certyfikat ochrony statku (ISSC) jest nieważny,
- 2) poziom ochrony statku jest niższy niż poziom ochrony portu lub obiektu portowego,
- 3) nie zostały w wymaganym terminie przeprowadzone ćwiczenia w zakresie ochrony statku,
- 4) zapisy przypadków działań statek-port lub statek-statek w okresie ostatnich 10 zawinięć są niekompletne,

- 5) poczynione spostrzeżenia dowodzą, że istnieją poważne braki w podjętych środkach dotyczących ochrony,
- 6) otrzymano zawiadomienie lub skargę od stron trzecich dotyczące kwestii ochrony statku, lub
- 7) statek posiada wydany po raz kolejny z rzędu tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku (ISSC) i, według wiedzy i doświadczenia zawodowego inspektora, jednym z celów, jaki ma statek lub armator występując z wnioskiem o wydanie takiego certyfikatu, jest uniknięcie spełnienia wszystkich wymagań rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. a ustawy, i części A Kodeksu ISPS, o którym mowa w art. 1 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055), w czasie przekraczającym okres ważności pierwotnego certyfikatu tymczasowego.

§ 18. 1. Podczas przeprowadzania rozszerzonej inspekcji, o której mowa w art. 41 ustawy, inspektor, zgodnie z Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 428/2010 z dnia 20 maja 2010 r. w sprawie wykonania art. 14 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE w odniesieniu do rozszerzonych inspekcji statków (Dz. Urz. UE L 125 z 21.05.2010, str. 2) sprawdza następujące obszary ryzyka:

- 1) dokumentacja;
- 2) budowa i stan kadłuba;
- 3) stopień wodoszczelności;
- 4) systemy awaryjne;
- 5) łączność radiowa;
- 6) operacje ładunkowe;
- 7) ochrona przeciwpożarowa;
- 8) alarmy;
- 9) warunki pracy i życia marynarzy;
- 10) wyposażenie nawigacyjne;
- 11) urządzenia ratunkowe;
- 12) ładunki niebezpieczne;
- 13) urządzenia napędowe i wspomagające;
- 14) zapobieganie zanieczyszczeniom.

2. Inspekcja rozszerzona obejmuje sprawdzenie konkretnych elementów w ramach obszarów ryzyka, o których mowa w ust. 1, w zależności od rodzaju statku, na którym

przeprowadza się inspekcję, z wyłączeniem przypadków, w których, na podstawie wiedzy i doświadczenia zawodowego inspektora, występują ograniczenia związane z możliwością praktycznego sprawdzenia konkretnego elementu w ramach obszaru ryzyka lub ograniczenia związane z bezpieczeństwem ludzi, statku lub portu.

§ 19. 1. Inspekcje specjalne przeprowadza się zgodnie z procedurą określoną w załączniku nr 3 do rozporządzenia, z tym że:

- 1) wstępna inspekcja specjalna obejmuje również weryfikację wstępną;
- 2) okresowa inspekcja specjalna w czasie uprawiania żeglugi na linii regularnej obejmuje również procedury określone w załączniku nr 4 do rozporządzenia oraz czynności opisane w § 20 ust. 1 pkt 2.

2. Okresowe inspekcje specjalne, przeprowadza się nie rzadziej niż raz na 12 miesięcy, przy czym inspekcję, o której mowa w ust. 1 pkt 1, należy zaliczyć jako pierwszą okresową inspekcję specjalną.

§ 20. 1. Weryfikację wstępną przeprowadza się w celu sprawdzenia, czy:

- 1) prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski:
 - a) posiada ważne certyfikaty wystawione przez właściwy organ administracji państwa bandery lub w jego imieniu przez uznaną organizację,
 - b) przed wydaniem certyfikatów został poddany odpowiednim przeglądom, zgodnie ze zharmonizowanym systemem przeglądów i certyfikacji,
 - c) spełnia wymagania określone przez uznaną organizację lub równoważne przepisy państwa bandery dotyczące budowy i utrzymania kadłuba, urządzeń maszynowych i elektrycznych oraz systemów kontrolnych,
 - d) jest wyposażony w rejestrator danych z podróży (VDR), zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 15 ustawy,
 - e) spełnia szczególne wymagania stateczności, obowiązujące w regionie eksploatacji statku i określone przepisami o bezpiecznym uprawianiu żeglugi, przy czym wymagania te w stosunku do szybkiego statku pasażerskiego stosuje się tylko wtedy, gdy mają one zastosowanie;
- 2) armator podjął niezbędne środki i wykazał, że na statku uprawiającym żeglugę na linii regularnej:

a) przed rozpoczęciem podróży dostępne są informacje dotyczące brzegowych systemów nawigacyjnych oraz innych systemów ułatwiających bezpieczne prowadzenie nawigacji, a kapitan będzie z takich systemów korzystał,

b) instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów są zgodne z wytycznymi IMO w sprawie instrukcji bezpieczeństwa dla pasażerów,

c) wywieszono w ogólnie dostępnym miejscu wykaz obowiązków i harmonogram pracy załogi, zawierający w szczególności rozkład wacht morskich i służb portowych oraz maksymalny dopuszczalny czas pracy i minimalny czas wypoczynku członków załogi trzymających wachtę,

d) kapitan posiada pełne uprawnienia do działania, które w jego ocenie jest niezbędne do bezpiecznego prowadzenia nawigacji i eksploatacji statku, w szczególności w czasie niekorzystnych warunków pogodowych,

e) we właściwy sposób prowadzone są zapisy czynności nawigacyjnych oraz innych wydarzeń istotnych dla bezpieczeństwa prowadzenia nawigacji,

f) uszkodzenia, trwałe zniekształcenia zamknięć otworów kadłuba i połączonych z nimi elementów kadłuba oraz usterki w układach zabezpieczających takie zamknięcia, które mogą wpływać na integralność statku, są niezwłocznie zgłaszane właściwemu organowi państwa bandery i państwa przyjmującego oraz niezwłocznie naprawiane zgodnie z wymaganiami tych państw,

g) przed wyruszeniem w podróż dostępny jest jej aktualny plan, opracowany zgodnie z wytycznymi IMO w sprawie planu podróży,

h) do wiadomości pasażerów przekazywane są ogólne informacje o dostępnych na pokładzie pomocy i usługach dla osób starszych i niepełnosprawnych, także w formie dostępnej dla osób z wadami wzroku;

3) armator zgodził się, aby zainteresowane państwa członkowskie Unii Europejskiej mogły prowadzić, uczestniczyć lub współuczestniczyć w prowadzeniu dochodzenia w sprawie wypadku lub incydentu morskiego; w tym celu armator udostępnia właściwym organom administracji tych państw informacje zawarte w VDR;

4) w stosunku do promów pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich noszących banderę inną niż bandera państwa członkowskiego Unii Europejskiej - państwo bandery zaakceptowało zobowiązanie armatora do spełnienia wymagań weryfikacji wstępnych i inspekcji specjalnych;

5) w uzgodnieniu z właściwymi organami państw przyjmujących zostały ustanowione i wdrożone zintegrowane plany zwalczania nagłych zagrożeń na statkach.

2. Organ inspekcyjny wyznacza datę przeprowadzenia inspekcji specjalnej, przypadającą nie później niż w ciągu 30 dni od dnia potwierdzenia spełnienia wymagań weryfikacji wstępnej.

3. Pozytywny wynik weryfikacji wstępnej jest warunkiem niezbędnym do rozpoczęcia uprawiania żeglugi na linii regularnej, z zastrzeżeniem ust. 4.

4. Prom pasażerski typu ro-ro oraz szybki statek pasażerski nie podlega weryfikacji wstępnej oraz inspekcji specjalnej, w przypadku gdy:

1) uprawiał żeglugę na linii regularnej w warunkach eksploatacyjnych odpowiadających nowym warunkom takiej żeglugi oraz podlegał weryfikacji wstępnej i inspekcji specjalnej w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, których wyniki zostały uwzględnione i zaakceptowane przez organ inspekcyjny;

2) prom pasażerski typu ro-ro, który uprawiał żeglugę na linii regularnej i podlegał weryfikacji wstępnej, rozpoczyna taką żeglugę na innej trasie, na której istnieją uznane przez właściwe organy państw przyjmujących zbliżone warunki eksploatacyjne, spełniając wszystkie wymogi dotyczące bezpiecznej eksploatacji na tej trasie; na wniosek armatora właściwy organ inspekcyjny może wcześniej potwierdzić swoje uznanie podobieństwa warunków eksploatacyjnych;

3) zaistniały niespodziewane okoliczności powodujące konieczność natychmiastowej zamiany, w miejsce innego statku, w celu utrzymania ciągłości żeglugi na linii regularnej, pod warunkiem że:

a) sprawdzenie certyfikatów i oględziny statku nie wykazały niedociągnięć w spełnianiu wymogów niezbędnych do jego bezpiecznej eksploatacji,

b) weryfikacja wstępna i inspekcja specjalna zostaną przeprowadzone i ukończone w ciągu 30 dni od dnia dokonania takiej zamiany.

§ 21. 1. W przypadku uzyskania informacji, że na promie pasażerskim typu ro-ro lub szybkim statku pasażerskim dokonano napraw, zmian lub modyfikacji o istotnym znaczeniu, przeprowadza się dodatkową inspekcję specjalną.

2. W przypadku zmiany armatora, bandery lub uznanej organizacji, organ inspekcyjny, biorąc pod uwagę wyniki dotychczasowych weryfikacji i inspekcji specjalnych przeprowadzonych na promie pasażerskim typu ro-ro lub szybkim statku pasażerskim, może zwolnić statek z inspekcji, o której mowa w ust. 1, pod warunkiem, że zmiany te nie wpływają na jego bezpieczną eksploatację.

§ 22. 1. Organ inspekcyjny dokonujący inspekcji specjalnej współdziała z organami inspekcyjnymi innych państw przyjmujących, dokonujących inspekcji na tym samym statku. O nieprawidłowościach ujawnionych w wyniku tej inspekcji organy inspekcyjne informują właściwe organy administracji państw przyjmujących.

2. Organ inspekcyjny może przeprowadzić inspekcję specjalną na wniosek właściwego organu administracji innego państwa przyjmującego.

3. Na wniosek armatora organ inspekcyjny zaprasza przedstawicieli właściwego organu administracji państwa bandery promu pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego, które nie jest państwem przyjmującym, do uczestniczenia w inspekcji specjalnej.

4. Planując przeprowadzenie inspekcji specjalnej, bierze się pod uwagę harmonogram eksploatacyjny i remontowy statku.

§ 23. Raport z przeprowadzonej inspekcji, o którym mowa w art. 42 ustawy, zawiera co najmniej informacje określone w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

§ 24. 1. Dokonując oceny czy statek ma zostać zatrzymany, inspektor uwzględnia:

- 1) brak ważnych certyfikatów i dokumentów zgodnie z wymaganiami konwencji lub utratę ich ważności;
- 2) brak możliwości zapewnienia odpowiedniej załogi wymaganej przez certyfikat bezpiecznej obsługi;
- 3) brak możliwości zapewnienia podczas najbliższego rejsu:
 - a) bezpiecznego prowadzenia nawigacji,
 - b) bezpiecznej obsługi, przewozu i monitorowania stanu ładunku,
 - c) bezpiecznej obsługi siłowni,
 - d) utrzymania właściwego stanu napędu i prawidłowej sterowności statku,
 - e) skutecznego zwalczania pożaru w każdej części statku,
 - f) skutecznego przeprowadzenia akcji ratunkowej oraz bezpiecznego opuszczenia statku,
 - g) nie dopuszczenia do zanieczyszczenia środowiska,
 - h) zachowania właściwej stateczności statku,
 - i) zachowania odpowiedniej wodoszczelności statku,
 - j) nawiązania łączności w sytuacjach niebezpieczeństwa,
 - k) właściwych warunków sanitarnych i bezpieczeństwa pracy marynarzy,
 - l) przekazywania niezbędnych informacji w czasie wypadku i zagrożenia.

2. Zatrzymanie statku lub wstrzymanie operacji może nastąpić w przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa w ust. 1, lub innych nieprawidłowości, które stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, zdrowia osób na nim przebywających lub środowiska.

3. Szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

4. Wzór decyzji o zatrzymaniu statku i wstrzymaniu operacji oraz o zwolnieniu statku z zatrzymania i cofnięciu wstrzymania operacji, o których mowa w art. 43 ust. 1 oraz 45 ust.1, określają odpowiednio załączniki nr 7 – 10 do rozporządzenia.

5. Statku nie zatrzymuje się w przypadku, gdy okoliczności uzasadniające zatrzymanie są wynikiem uszkodzenia powstałego na skutek awarii lub wypadku w trakcie podróży statku do portu, jeżeli:

1) dokonano zawiadomienia administracji państwa bandery, inspektora lub uznanej organizacji odpowiedzialnej za wydanie odpowiednich certyfikatów, zgodnie z wymaganiami Konwencji SOLAS,

2) przed zawinięciem do portu zgłoszono organowi inspekcyjnemu okoliczności wypadku i uszkodzeń z niego wynikających oraz poinformowano o dokonaniu zawiadomienia, o którym mowa w pkt 1,

3) podjęto właściwą akcję naprawczą, oraz

4) organ inspekcyjny, po uzyskaniu informacji o zakończeniu akcji naprawczej, o której mowa w pkt 3, upewnił się, że uchybienia, które stanowiły zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, zdrowia osób na nim przebywających lub środowiska, zostały usunięte.

§ 25. 1. Inspektor przeprowadzający inspekcję specjalną zakazuje używania statku, w przypadku, gdy występują następujące uchybienia:

1) nie są spełnione wymogi weryfikacji wstępnej;

2) podczas dokonywania inspekcji specjalnej wykryto bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa statku lub życia osób na nim przebywających;

3) w sposób powodujący bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa statku lub życia osób na nim przebywających nie są spełnione wymagania określone w:

a) przepisach dotyczących przewozu na statkach morskich materiałów niebezpiecznych i substancji mogących zanieczyścić środowisko,

b) przepisach dotyczących wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy,

c) rozporządzeniu (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006 r. w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem oraz uchylającym rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95 (Dz. Urz. UE L 64 z 04.03.2006, str. 1, z późn. zm.);

4) państwo bandery nie przeprowadziło konsultacji z właściwym organem inspekcyjnym w zakresie wydawania certyfikatów zwolnienia z obowiązku spełnienia szczególnych wymogów stateczności albo pozwolenia na eksploatację jednostki szybkiej.

2. Wzór decyzji o zakazie używania statku oraz cofnięciu zakazu używania statku, o których mowa w art. 46 ust. 1 i 3, określają załączniki nr 11 i 12 do rozporządzenia.

3. Potwierdzenie usunięcia uchybień, o których mowa w ust. 1, następuje odpowiednio w drodze ponownej weryfikacji wstępnej lub odpowiedniej inspekcji specjalnej.

4. Organ inspekcyjny zakazuje użycia statku także w przypadku, gdy armatorowi polecono usunięcie w określonym i uzasadnionym terminie uchybień stwierdzonych na statku będącym w eksploatacji, niepowodujących bezpośredniego niebezpieczeństwa dla statku lub życia załogi i pasażerów, jeżeli nie zostały one w tym terminie usunięte.

§ 26. Wzory decyzji, o których mowa w art. 43 ust. 6, art. 48 ust. 1, art. 49 ust. 9, art. 50 ust. 1 i 6, art. 51 ust. 1, art. 52 ust. 1, art. 54 ust. 1 ustawy, określają załączniki nr 13 - 19 do rozporządzenia.

§ 27. 1. Informacje, o których mowa w art. 60 ustawy, przekazuje się Komisji Europejskiej za pomocą systemu THETIS lub w formie pisemnej, do dnia 1 kwietnia każdego roku.

2. Listę regularnych pasażerskich i towarowych połączeń promowych przekazuje się Komisji Europejskiej wraz z podaniem dla każdego statku jego nazwy, numeru IMO i trasy oraz każdorazowo informuje o zmianach dotyczących tej listy.

3. Informacje o liczbie inspektorów inspekcji państwa portu przekazuje się przy użyciu tabeli określonej w załączniku nr 20 do rozporządzenia.

Rozdział 4

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 28. Wymagania, o których mowa w § 5 pkt 1 i 2, nie dotyczą osób zatrudnionych w charakterze inspektora inspekcji państwa portu w dniu wejścia w życie rozporządzenia.

§ 29. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.⁴⁾

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie funkcjonowania inspekcji państwa portu (Dz. U. Nr 224, poz. 1460), które zgodnie z art. 149 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

**Załączniki do rozporządzenia
Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
z dnia 2012 r. (poz.)**

Załącznik Nr 1

**WZÓR DOKUMENTU IDENTYFIKACYJNEGO INSPEKTORA INSPEKCJI
PAŃSTWA PORTU**

 RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC OF POLAND	hologram urzędu morskiego
<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; width: fit-content; margin: 0 auto;">miejsce na fotografię 43 x 33 mm <i>photograph</i></div>	Imię i nazwisko posiadacza: <i>Full name of the holder:</i> Stanowisko: Inspektor PSC <i>Rank: PSC Officer</i> Podpis posiadacza: <div style="border: 1px dashed black; border-radius: 50%; width: 60px; height: 60px; margin: 0 auto; text-align: center; padding: 5px;">pieczęć urzędowa <i>official seal</i></div>
Signature of the holder:	
No.	
Organ wydający: Dyrektor Urzędu Morskiego w	
<i>Issuing authority</i>	

Upoważniam posiadacza niniejszego dokumentu do wykonywania zadań inspekcji państwa portu zgodnie z ustawą z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368), rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. Nr, poz. ...) oraz procedurami Memorandum Paryskiego w sprawie kontroli państwa portu.

Niniejszy dokument uprawnia do wstępu na teren właściwego portu i obiektu portowego oraz na statek w celu wykonania czynności inspekcyjnych.

Dyrektor Urzędu Morskiego w

This is to certify that the holder of this identity card is authorized by the Director of Maritime Office in to carry out port State control in accordance with the Act of 18 August 2011 on maritime safety (Journal of Laws No. 228, item 1368), with the regulation of Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of on the Port State Control (Journal of Laws No ..., item. ...) and Procedures of the Paris

Memorandum of Understanding on Port State Control.

This document authorizes the holder to access to the port area, the port facility and the vessel in order to carry out port State control.

Director of Maritime Office in

Uwagi:

- dokument identyfikacyjny ma wymiary 106 x 66 mm;
- numer dokumentu składa się z liter PSC, po którym umieszcza się skrót właściwego urzędu morskiego oraz trzycyfrowy kolejny numer zgodnie z ewidencją inspektorów prowadzoną przez właściwy urząd morski, np.: PSC-UMGDY-006, PSC-UMSZCZ-003, PSC-UMSL-002;
- dokument jest dwustronnie laminowany folią plastikową.

**Lista certyfikatów i dokumentów podlegających inspekcji
(o których mowa w § 14 ust. 1 pkt 1)**

1. Międzynarodowy certyfikat pomiarowy (International Tonnage Certificate);
2. – Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego (Passanger Ship Safety Certificate);
 - Certyfikat bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego (Cargo Ship Safety Construction Certificate);
 - Certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego (Cargo Ship Safety Equipment Certificate);
 - Certyfikat bezpieczeństwa urządzeń radiowych statku towarowego (Cargo Ship Safety Radio Certificate);
 - Certyfikat zwolnienia wraz z, w odpowiednich przypadkach, wykazem ładunków (Exemption certificate, including, where appropriate, the list of cargoes);
 - Certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego (Cargo Ship Safety Certificate).
3. Międzynarodowy certyfikat ochrony statku (International Ship Security Certificate – ISSC).
4. Zapis historii statku (Continous Synopsis Record - CSR).
5. Międzynarodowy certyfikat zgodności dla przewożenia skroplonych gazów luzem (International Certificate of Fitness for Carriage of Liquefied Gases in Bulk);
 - Certyfikat zgodności dla przewożenia skroplonych gazów luzem (Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk).
6. Międzynarodowy certyfikat zgodności dla przewożenia niebezpiecznych substancji chemicznych luzem (International Certificate of Fitness for Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk);
 - Certyfikat zgodności dla przewożenia niebezpiecznych substancji chemicznych luzem. (Certificate of Fitness for Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk).
7. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniom olejami (International Oil Pollution Prevention Certificate).
8. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe (International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk).

9. Międzynarodowy certyfikat wolnej burty (1966) (International Load Line Certificate);
 - Międzynarodowy certyfikat zwolnienia od wymagań wolnej burty (International Load Line Exemption Certificate).
10. Książka zapisów olejowych, sekcja I i II. (Oil record book, parts I and II).
11. Książka zapisów ładunkowych. (Cargo record book).
12. Certyfikat bezpiecznej obsługi (Minimum Safe Manning Document).
13. Dokumenty kwalifikacyjne lub wszelkie inne dokumenty wymagane zgodnie z przepisami Konwencji STCW (Certificates or any other documents required in accordance with the provisions of the STCW).
14. Świadectwa lekarskie (Medical Certificates).
15. Wykaz godzin pracy dla poszczególnych stanowisk na statku (Table of shipboard working arrangements).
16. Zapisy godzin pracy i odpoczynku marynarzy (Records of hours of work and rest of seafarers).
17. Informacje o stateczności (Stability information).
18. Kopia dokumentu zgodności i certyfikat zarządzania bezpieczeństwem wydane zgodnie z Kodeksem ISM (Copy of the Document of Compliance and Safety Management Certificate issued, in accordance with International Management Code for Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention).
19. Świadectwa dotyczące wytrzymałości kadłuba statku i urządzeń maszynowych wydane przez stosowną uznaną organizację (wymagane tylko w przypadkach, kiedy statek utrzymuje klasę w uznanej organizacji) (Certificates as to the ship's hull strength and machinery installations issued by the recognised organisation in question - only to be required if the ship maintains its class with a recognised organisation).
20. Dokument zgodności ze specjalnymi wymaganiami dla statków przewożących towary niebezpieczne (Document of compliance with the special requirements for ships carrying dangerous goods).
21. Certyfikat bezpieczeństwa jednostek szybkich oraz pozwolenie na ich eksploatację (High speed craft certificate and permit to operate high speed craft).
22. Manifest towarów niebezpiecznych lub wykaz ładunku, lub szczegółowy plan ładunkowy (Dangerous goods special lists or manifest, or detailed stowage plan).
23. Dziennik okrętowy zawierający zapisy testów i ćwiczeń, w tym ćwiczeń związanych z ochroną, oraz dziennik inspekcji i konserwacji środków ratunkowych i przeciwpożarowych oraz ich rozmieszczenia (Ship's log book with respect to the records of test and drills,

including security drills, and the log for records of inspection and maintenance of lifesaving appliance and arrangements and of the fire fighting appliances and arrangements)

24. Certyfikat bezpieczeństwa statku specjalistycznego (Special Purpose Ship Safety Certificate).

25. Certyfikat bezpieczeństwa morskiej ruchomej platformy wiertniczej (MODU) (Mobile offshore drilling unit safety certificate).

26. Dla zbiornikowców do przewozu ropy naftowej - zapis systemu monitorowania i kontroli postępowania z olejami podczas ostatniego rejsu w stanie balastowym (For oil tankers, the record of oil discharge monitoring and control system for the last balast voyage).

27. Rozkład alarmowy, plan kontroli przeciwpożarowej, a dla statków pasażerskich - plan zabezpieczenia niezatapialności (The muster list, fire control plan, and for passenger ships, a damage control plan).

28. Plan zapobiegania rozlewom olejowym (Shipboard oil pollution emergency plan).

29. Dokumentacja przeglądów (w przypadku masowców i zbiornikowców do przewozu ropy naftowej). (Survey reports files in case of bulk carriers and oil tankers).

30. Protokoły z poprzednich inspekcji w ramach inspekcji państwa portu. (Reports of previous port State control inspections)

31. Dla statków pasażerskich typu ro-ro - informacja o maksymalnym współczynniku A/A (For ro ro passenger ships, information on the A/A maximum ratio).

32. Dokument uprawniający do przewozu ziarna luzem (Document of authorisation for the carriage of grain).

33. Poradnik mocowania ładunków (Cargo securing manual).

34. Plan postępowania ze śmieciami i książka zapisów śmieciowych (Garbage management plan and garbage record book).

35. System wspomagania decyzji kapitana dla statków pasażerskich (Decision support system for masters of passenger ships).

36. Plan współpracy w poszukiwaniach i ratownictwie dla statków pasażerskich prowadzących żeglugę na linii regularnej. (SAR cooperation plan for passenger ships trading on fixed routes).

37. Wykaz ograniczeń eksploatacyjnych dla statków pasażerskich (Lists of operational limitations for passenger ships).

38. Instrukcje operacji ładunkowych na masowcu (Bulk carrier booklet)

39. Plan załadunku i rozładunku dla masowców (Loading and unloading plan for bulk carriers.).

40. Certyfikat ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami - Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1992. (Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992).
41. Świadczenia wymagane zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (Certificates required under Directive 2009/20/EC of European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the insurance of shipowners for maritime claims).
42. Świadczenie wymagane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Certificate required under Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents).
43. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez silnik (International Air Pollution Prevention Certificate).
44. Międzynarodowe świadectwo zapobiegania zanieczyszczeniom ściekami (International Sewage Pollution Prevention Certificate).
45. Certyfikat ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi - Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, 2001.(Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for bunker oil pollution damage - International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001)
46. Międzynarodowy certyfikat użycia systemu antyporostowego lub deklaracja użycia systemu antyporostowego (International Anti-fouling System Certificate, Declaration of Anti-fouling System)

**PROCEDURA INSPEKCJI SPECJALNEJ
(o której mowa w § 19 ust. 1)**

1. Inspekcja specjalna promu pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego powinna obejmować w szczególności następujące czynności:

- 1) uruchomienie generatora awaryjnego;
- 2) sprawdzenie działania oświetlenia awaryjnego;
- 3) sprawdzenie działania awaryjnego źródła zasilania urządzeń radiokomunikacyjnych;
- 4) próbę systemu powiadamiania ogólnego;
- 5) przeprowadzenie ćwiczebnego alarmu pożarowego, obejmującego demonstrację użycia indywidualnego wyposażenia strażackiego;
- 6) uruchomienie awaryjnej pompy pożarowej z dwoma węzami podłączonymi do głównej linii pożarowej;
- 7) sprawdzenie działania zdalnych wyłączników awaryjnych zasilania paliwa do kotłów, silnika głównego i pomocniczego oraz odcięcia wentylacji;
- 8) sprawdzenie działania zdalnych i miejscowych urządzeń zamykających kłapy pożarowe;
- 9) próbę pożarowego systemu wykrywczego i systemu alarmowego;
- 10) sprawdzenie działania drzwi pożarowych;
- 11) sprawdzenie działania pomp zęzowych;
- 12) zamknięcie drzwi wodoszczelnych, zarówno ze stanowisk miejscowych, jak i w sposób zdalny;
- 13) sprawdzenie znajomości planu zabezpieczenia niezatapialności statku przez dowództwo statku;
- 14) opuszczenie przynajmniej jednej łodzi ratowniczej i jednej łodzi ratunkowej na wodę, uruchomienie i sprawdzenie ich napędu, urządzenia sterowego, podniesienie łodzi i umieszczenie na pozycjach na pokładzie;
- 15) sprawdzenie wyposażenia wszystkich łodzi ratunkowych i ratowniczych;
- 16) próbę głównego i pomocniczego urządzenia sterowego statku.

2. Inspekcja powinna obejmować sprawdzenie i ocenę planowego systemu utrzymania statku.

3. Inspekcja w szczególności powinna mieć na celu ocenę:

- 1) znajomości oraz sprawności wykonywania przez członków załogi procedur postępowania w sytuacjach awaryjnych oraz związanych z bezpieczeństwem statku;

2) procedur pełnienia wacht i dotyczących wykonywania prac na statku oraz operacji ładunkowych;

3) rozkładu obowiązków pod względem powodowania nadmiernego zmęczenia członków załogi, w szczególności personelu wachtowego.

Ocena, o której mowa w pkt 1 i 2, powinna obejmować sprawdzenie znajomości języka roboczego, określonego w dzienniku okrętowym, w stopniu niezbędnym do właściwego rozumienia, wydawania poleceń i wykonywania procedur oraz prowadzenia właściwych zapisów w dzienniku okrętowym, oraz sprawdzenie udokumentowanej ewidencji poświadczającej w szczególności szkolenia w zakresie:

- a) zapoznania ze statkiem, obowiązującymi procedurami i zakresem obowiązków,
- b) kierowania tłumem,
- c) bezpieczeństwa - dla personelu sprawującego bezpośrednią opiekę nad pasażerami w pomieszczeniach pasażerskich, w szczególności nad osobami starszymi i niepełnosprawnymi w sytuacji niebezpieczeństwa,
- d) zarządzania kryzysowego i zachowań ludzkich.

**PROCEDURA INSPEKCJI SPECJALNEJ W CZASIE UPRAWIANIA ŻEGLUGI NA
LINII REGULARNEJ**

(o której mowa w § 19 ust. 1 pkt 2)

W ramach inspekcji promu pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego w czasie żeglugi na linii regularnej sprawdzeniu podlegają:

1. System informacji o pasażerach, na który składają się:

- 1) zgodny z przepisami i skuteczny system rejestracji pasażerów;
- 2) środki przewidziane w celu zapewnienia, że nie została przekroczona liczba pasażerów, do której przewozu statek jest uprawniony;
- 3) sposób przekazywania kapitanowi informacji o całkowitej liczbie pasażerów i, jeśli ma to miejsce, sposób uwzględniania w tej liczbie pasażerów, którzy pozostają na pokładzie oraz podejmują podróż powrotną bez schodzenia na ląd.

2. System informacji o stanie załadowania i stateczności statku, obejmujący:

- 1) stosowanie wiarygodnych wskaźników zanurzenia statku;
- 2) środki podjęte w celu zapewnienia, że statek nie został nadmiernie załadowany, a odpowiednie wodnice ładunkowe nie zostały przekroczone;
- 3) ocenę stanu załadowania i stateczności statku, dokonywaną zgodnie z odpowiednimi wymaganiami;
- 4) sprawdzenie, czy ładunek jest ważony w sytuacji, gdy jest to wymagane, a odpowiednie dane liczbowe są przekazywane na statek i używane do oceny stanu jego załadowania i stateczności;
- 5) sprawdzenie, czy plany zabezpieczenia niezatapialności statku są wywieszane na stałe w widocznym miejscu, a oficerowie zostali wyposażeni w broszury zawierające te informacje.

3. Środki bezpieczeństwa w czasie podróży morskiej, obejmujące:

- 1) procedury zapewniające przygotowanie statku do podróży morskiej, wykonywane przed odcumowaniem, zawierające potwierdzenie zamknięcia wszystkich drzwi i otworów wodoszczelnych i strugoszczelnych kadłuba;
- 2) procedury sprawdzające zamknięcie furt pokładu samochodowego przed odcumowaniem lub zapewniające, że pozostają one otwarte jedynie przez czas niezbędny do umożliwienia zamknięcia otwieranego dziobu;

3) urządzenia zamykające furtę dziobową, rufową lub furty boczne oraz wyposażenie statku w system wskaźników i podglądu, umożliwiające monitorowanie ich stanu na mostku nawigacyjnym.

4. System ogłoszeń dotyczących bezpieczeństwa, obejmujący:

1) sposób ogłaszania, w odpowiednim języku, instrukcji dotyczących bezpieczeństwa oraz wywieszania instrukcji dotyczących procedur awaryjnych;

2) sprawdzenie, czy instruktaz dotyczący bezpieczeństwa następuje w chwili rozpoczęcia podróży i jest słyszalny we wszystkich miejscach publicznych, łącznie z pokładami otwartymi dostępnymi dla pasażerów.

5. Poprawność prowadzenia zapisów w dzienniku okrętowym, dotyczących w szczególności zamykania furt ładunkowych, drzwi wodoszczelnych i zamknięć wodoodpornych i strugoszczelnych, alarmów ćwiczebnych zamykania drzwi wodoszczelnych, sprawdzania urządzenia sterowego, danych dotyczących zanurzenia, wolnej burty i stateczności, języka roboczego załogi.

6. Zasady przewozu materiałów niebezpiecznych lub towarów mogących zanieczyścić środowisko, obejmujące:

1) zgodność z właściwymi przepisami;

2) dołączanie manifestu lub planu ładunkowego do deklaracji przewozu ładunku, określających jego położenie na statku, a także dostępność na lądzie kopii manifestu lub planu;

3) pozwolenie na przewóz ładunku na statku pasażerskim;

4) właściwe oznakowanie, położenie i zamocowanie ładunku, w tym także pojazdów samochodowych przewożących takie materiały i towary;

5) znajomość przez kapitana odpowiednich procedur powiadamiania w niebezpieczeństwie, procedur awaryjnych oraz zasad udzielania pierwszej pomocy w razie wystąpienia wypadku z udziałem takich ładunków;

6) zapewnienie stałej wentylacji używanych pokładów samochodowych, zwiększanie jej intensywności w czasie pracy silników samochodów oraz wyposażenie mostka nawigacyjnego w system sygnalizacji pracy urządzeń wentylacyjnych pokładów samochodowych.

7. System mocowania pojazdów samochodowych z ładunkiem, obejmujący:

1) mocowanie indywidualne lub blokowe;

2) dostępność wystarczającej ilości odpowiednio wytrzymałych punktów mocowania;

3) sposób mocowania w złych warunkach pogodowych;

- 4) sposób mocowania wagonów kolejowych i pojazdów mechanicznych, jeśli występuje;
- 5) sprawdzenie, czy na statku jest poradnik mocowania ładunku.

8. System nadzoru pokładów samochodowych, obejmujący:

- 1) ciągłą obserwację lub nadzór nad uniemożliwieniem nieautoryzowanego wejścia na pokłady samochodowe i przemieszczania się pojazdów w złych warunkach pogodowych;
- 2) sprawdzenie zamknięcia drzwi pożarowych i wejściówek;
- 3) wywieszenie informacji zakazujących pasażerom wstępu na pokłady samochodowe w czasie pobytu statku w morzu.

9. Procedury zamykania drzwi wodoszczelnych, obejmujące:

- 1) przestrzeganie procedury ustanowionej w instrukcjach;
- 2) przeprowadzanie alarmów ćwiczebnych;
- 3) sterowanie zamykaniem z mostka, ustawione, jeżeli jest to możliwe, w pozycji sterowania miejscowego;
- 4) zamykanie drzwi wodoszczelnych w warunkach ograniczonej widzialności i w sytuacjach niebezpiecznych;
- 5) znajomość obsługi drzwi wodoszczelnych przez załogę oraz świadomość zagrożeń związanych z ich nieprawidłowym używaniem.

10. System patroli przeciwpożarowych, w tym system ciągłej obserwacji, o którym mowa w pkt 8 ppkt 1, prowadzony w celu wczesnego wykrycia ognia, obejmujący również pomieszczenia, w których instalacja wykrywcza i alarmowa nie jest zainstalowana.

11. System łączności w niebezpieczeństwie, obejmujący:

- 1) członków załogi w liczbie, zgodnej z rozkładem alarmowym, wystarczającej do pomocy pasażerom w sytuacji niebezpieczeństwa oraz system ich identyfikacji;
- 2) możliwość porozumiewania się członków załogi z pasażerami w sytuacji niebezpieczeństwa, biorąc pod uwagę:
 - a) podstawowe języki pasażerów korzystających z przewozów na danej trasie,
 - b) prawdopodobieństwo, że użycie podstawowych słów angielskich do wydawania zasadniczych poleceń może zapewnić porozumienie się z pasażerem potrzebującym pomocy, niezależnie od tego, czy pasażer i członek załogi używają wspólnego języka,
 - c) możliwości porozumiewania się w niebezpieczeństwie za pomocą wszelkich innych środków w przypadku braku możliwości komunikacji werbalnej;
- 3) zakres, w jakim pełne instrukcje bezpieczeństwa zostały przedstawione pasażerom w ich językach ojczystych;

4) języki, w jakich mogą zostać nadane komunikaty alarmowe w sytuacji niebezpieczeństwa lub w czasie ćwiczeń, zapewniające pasażerom zasadniczy instruktaż oraz ułatwiające członkom załogi udzielanie pomocy pasażerom.

12. Zapewnienie skutecznego działania załogi w sprawach bezpieczeństwa poprzez ustalenie i zapisanie w dzienniku okrętowym wspólnego języka roboczego załogi.

13. Urządzenia ratunkowe i przeciwpożarowe, obejmujące:

1) utrzymanie sprzętu oraz urządzeń ratunkowych i przeciwpożarowych, łącznie z drzwiami przeciwpożarowymi i innymi łatwo sprawdzalnymi konstrukcyjnymi elementami przeciwpożarowymi;

2) rozmieszczenie planów ochrony przeciwpożarowej lub wyposażenia oficerów w broszury zawierające informacje równoważne;

3) rozmieszczenie pasów ratunkowych i oznakowanie miejsc rozmieszczenia pasów ratunkowych dla dzieci, umożliwiające ich łatwą identyfikację;

4) prowadzenie operacji ładunkowych pojazdów w sposób nieuniemożliwiający działania systemu wykrywczego i ochrony przeciwpożarowej statku oraz innych elementów kontrolnych i urządzeń bezpieczeństwa, znajdujących się na pokładzie samochodowym.

14. Działanie wyposażenia nawigacyjnego i środków łączności radiowej, łącznie z radiopławą EPIRB.

15. System oświetlenia awaryjnego, jeśli jest wymagany, oraz prowadzenie zapisów niezgodności dotyczących jego działania.

16. Zgodne z właściwymi przepisami oznakowanie i oświetlenie dróg ewakuacji, zarówno z głównego, jak i awaryjnego źródła zasilania, a także sprawdzenie środków podejmowanych w celu zachowania drożności dróg ewakuacji przebiegających przez pokłady samochodowe oraz wyjść ewakuacyjnych, w szczególności w pobliżu sklepów wolnocłowych.

17. Dostępność instrukcji, procedur i ksiąg operacji statkowych oraz list kontrolnych dotyczących przygotowania statku do wyjścia w morze lub innych operacji.

18. Czystość pomieszczeń siłowni, z uwzględnieniem procedur określających zasady jej utrzymania.

19. Gospodarka śmieciowa.

20. System planowego zarządzania statkiem we wszystkich sprawach związanych z bezpieczeństwem, który powinien obejmować m.in.:

1) dziobowe, boczne i rufowe furty ładunkowe razem z urządzeniami zamykającymi;

2) utrzymanie siłowni i sprzętu ratunkowego;

3) plany okresowej kontroli elementów jej wymagających w celu utrzymania najwyższego poziomu bezpieczeństwa;

4) procedury rejestrowania niezgodności i potwierdzania ich usunięcia oraz informowania o tym w określonym czasie kapitana i wyznaczonej osoby w kierownictwie armatora;

5) okresowe sprawdzanie działania układów zamykających wewnętrzne i zewnętrzne furty dziobowe, obejmujące wskaźniki, urządzenia kontrolne i wszelkie rury odpływowe w przestrzeniach pomiędzy podnoszoną częścią dziobu a furtą wewnętrzną, a w szczególności mechanizmy zamykające i związane z nimi systemy hydrauliczne.

21. Środki podejmowane w czasie podróży w celu uniknięcia przepełnienia, obejmujące:

1) wykorzystanie dostępnych miejsc siedzących i unikanie zastawienia przejść, schodów i wyjść awaryjnych przez bagaże i pasażerów niezajmujących miejsc siedzących;

2) sprawdzenie, czy pokład samochodowy został opuszczony przez pasażerów przed rozpoczęciem podróży, oraz zapewnienie braku dostępu na ten pokład aż do chwili bezpośrednio poprzedzającej przybicie statku do nabrzeża.

Informacje, które powinien zawierać raport z inspekcji

Raport z inspekcji musi zawierać przynajmniej następujące elementy:

I. Informacje ogólne

1. Właściwy organ, który sporządził protokół;
2. Data i miejsce inspekcji;
3. Nazwa statku poddanego inspekcji;
4. Bandera;
5. Rodzaj statku (zgodnie ze wskazaniem w certyfikacie zarządzania bezpieczeństwem);
6. Numer IMO;
7. Sygnał rozpoznawczy;
8. Pojemność brutto (gt);
9. Nośność (o ile dotyczy);
10. Rok budowy ustalony na podstawie daty budowy statku podanej na świadectwach bezpieczeństwa statku;
11. Organizacja lub organizacje, która(-e) wydała(-y) świadectwa klasy statkowi, jeżeli statek takie posiada;
12. Uznana organizacja lub uznane organizacje lub jakakolwiek strona, która(-e) wydała statkowi certyfikaty w imieniu państwa bandery zgodnie ze stosowanymi konwencjami;
13. Nazwa i adres przedsiębiorstwa ,odpowiedzialnego za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM, lub armatora statku;
14. W przypadku statków przewożących płynne lub stałe ładunki masowe - nazwa i adres czarterującego odpowiedzialnego za wybór statku i rodzaj czarteru;
15. Data sporządzenia końcowego raportu z inspekcji;
16. Wskazanie, że szczegółowe informacje na temat inspekcji lub zatrzymania mogą zostać opublikowane;

II. Informacje dotyczące inspekcji

1. Świadectwa wydane w zastosowaniu właściwych konwencji, organ lub organizacja, które wydały dane świadectwo(-a), z podaniem daty wydania i utraty ważności;
2. Części lub elementy statku, które zostały poddane inspekcji (w przypadku bardziej szczegółowej lub rozszerzonej inspekcji);

3. Port i data ostatniego przeglądu pośredniego lub rocznego lub przeglądu w celu odnowienia świadectwa klasy oraz nazwa organizacji, która przeprowadziła przegląd;
4. Rodzaj inspekcji (wstępna, bardziej szczegółowa, rozszerzona);
5. Charakter uchybień;
6. Podjęte środki.

III. Dodatkowe informacje w przypadku zatrzymania:

1. Data zatrzymania;
2. Data zwolnienia z zatrzymania;
3. Charakter uchybień uzasadniających zatrzymanie (z odniesieniami do konwencji, o ile dotyczy);
4. Wskazanie, o ile dotyczy, czy uznana organizacja lub jakikolwiek inny organ prywatny, który dokonał odpowiedniego przeglądu, ponosi odpowiedzialność w związku z brakami, które same lub w połączeniu z innymi, doprowadziły do zatrzymania;
5. Podjęte środki.

SZCZEGÓŁOWE KRYTERIA UZASADNIAJĄCE ZATRZYMANIE STATKU

Podejmując decyzję o zatrzymaniu statku, inspektor PSC powinien stosować następujące kryteria:

- 1) przedział czasowy - statek, który nie jest wystarczająco bezpieczny, aby wypływać z portu, będzie zatrzymany podczas pierwszej inspekcji, niezależnie od długości postoju statku w porcie do czasu likwidacji uszkodzeń i uzyskania stanu pełnego bezpieczeństwa;
- 2) statek będzie zatrzymany, jeżeli jego uchybienia są wystarczająco poważne, aby konieczna była ponowna wizyta inspektora w celu upewnienia się, że uchybienia zostały usunięte przed wypłynięciem statku w morze.

Szczegółowa lista uchybień, warunkująca zatrzymanie statku w odniesieniu do poszczególnych konwencji:

1. Nieprawidłowości wynikające z Konwencji SOLAS, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. a ustawy:

- 1) uchybienie niepozwalające na właściwą pracę napędu statku lub dotyczące innych istotnych urządzeń mechanicznych, jak również instalacji elektrycznych;
- 2) niedostateczna czystość w maszynowni, nadmierne ilości mieszaniny wód zaolejonych w zęzach, izolacja rurociągów - łącznie z rurami wydechowymi w maszynowni - zanieczyszczona olejami, nieprawidłowa praca pomp zęzowych;
- 3) nieprawidłowości w pracy generatora awaryjnego, oświetlenia, akumulatorów i przełączników;
- 4) nieprawidłowości w pracy głównego i pomocniczego urządzenia sterowego;
- 5) braki lub niewystarczająca ilość lub bardzo zły stan osobistych środków ratunkowych, jednostek ratunkowych i urządzeń do ich wodowania;

6) braki lub niezgodność z wymaganiami lub bardzo zły stan systemu wykrywania pożaru, systemu alarmów pożarowych, sprzętu przeciwpożarowego, stałych urządzeń gaśniczych, zamknięć pożarowych, urządzeń szybkozamykających - w stopniu uniemożliwiającym ich użycie zgodnie z przeznaczeniem;

7) brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości w działaniu ochrony przeciwpożarowej na pokładzie zbiornikowców;

8) braki, niezgodności z wymaganiami lub bardzo zły stan świateł, sygnalizacji wzrokowej lub dźwiękowej;

9) braki lub nieprawidłowości w działaniu sprzętu radiowego, wymaganego do porozumiewania się w sytuacjach zagrożenia;

10) braki lub nieprawidłowości w działaniu sprzętu nawigacyjnego, zgodnie z przepisami konwencji SOLAS, rozdz. V, prawidło 16.2;

11) brak poprawionych map nawigacyjnych lub innych publikacji nautycznych potrzebnych podczas najbliższego rejsu, pomimo możliwości zastępczego użycia map elektronicznych;

12) brak iskrobezpiecznej instalacji wentylacji wyciągowej w pompowni ładunkowej;

13) poważne nieprawidłowości związane z wymaganiami operacyjnymi zapisane w sekcji 5.5 załącznika I Memorandum Paryskiego;

14) liczba, skład lub dokumenty kwalifikacyjne załogi niezgodne z dokumentem minimalnej bezpiecznej obsady;

15) brak prowadzenia rozszerzonego programu przeglądów zgodnie z Konwencją SOLAS, rozdz. XI, Prawidło 2.

2. Nieprawidłowości wynikające z Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (Kodeks IBC):

1) transport materiałów niewymienionych w świadectwie zdolności lub brak informacji dotyczącej ładunku;

2) brak lub uszkodzone wysokociśnieniowe urządzenie zabezpieczające;

- 3) instalacje elektryczne samoistnie niebezpieczne lub niezgodne z wymaganiami kodeksu;
- 4) źródła zapłonu w miejscach pożarowo niebezpiecznych;
- 5) niedopełnienie wymagań specjalnych;
- 6) przekroczenie maksymalnej dozwolonej ilości ładunku na jeden zbiornik;
- 7) niewystarczające zabezpieczenie przed wysokimi temperaturami dla materiałów wrażliwych.

3. Nieprawidłowości wynikające z Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (Kodeks IGC):

- 1) transport substancji niewymienionych w świadectwie zdolności lub brak informacji dotyczących ładunku;
- 2) brak urządzeń zamykających do pomieszczeń mieszkalnych, służbowych i stanowisk kierowania lub pomieszczeń usługowych;
- 3) utrata gąszczelności grodzi, przez które przechodzą wały napędzające pompy i sprężarki;
- 4) niesprawne systemy: zamykania drzwi gąszczelnych, wentylacji i alarmowania śluz powietrznych;
- 5) brak lub uszkodzone zawory instalacji ładunkowej;
- 6) brak lub uszkodzone systemy rozładowania ciśnienia (nadmiarowe zawory ciśnieniowe);
- 7) instalacje elektryczne stwarzające ryzyko pożaru lub wybuchu produktów palnych;
- 8) niedziałające wentylatory w części ładunkowej;
- 9) niedziałające alarmy wysokiego - i jeśli wymagane – niskiego ciśnienia na zbiornikach ładunkowych;
- 10) uszkodzone urządzenie do wykrywania gazów oraz wizualne i dźwiękowe systemy alarmowania o wykrytych gazach;

11) transport substancji wymagających inhibitora bez jego ważnego świadectwa.

4. Nieprawidłowości wynikające z Konwencji o liniach ładunkowych, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. b ustawy:

1) znaczne obszary uszkodzenia lub skorodowania, lub wżery korozyjne w poszyciu i związanych z nim usztywnieniach na pokładach i w kadłubie, mające wpływ na zdolność żeglugową lub wytrzymałość ładunkową, jeżeli nie zostały przeprowadzone prawidłowe naprawy tymczasowe konieczne na rejs do portu napraw stałych;

2) zarejestrowany przypadek niewystarczającej stateczności;

3) brak wystarczających i wiarygodnych informacji w zatwierdzonej formie, które pozwalałyby kapitanowi w sposób szybki i prosty zaplanować załadunek i balastowanie statku w taki sposób, że na wszystkich etapach rejsu i w różnych warunkach zostanie zachowany bezpieczny margines stateczności oraz uniknie się powstania nadmiernych obciążeń konstrukcji statku;

4) brak, bardzo zły stan lub uszkodzenie urządzeń zamykających luki ładowni oraz drzwi wodoszczelnych;

5) przeładowanie;

6) brak znaku zanurzenia lub znak zanurzenia niemożliwy do odczytania.

5. Nieprawidłowości wynikające z załącznika 1 do Konwencji MARPOL, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. d ustawy:

1) brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości działania systemów monitorowania lub funkcjonowania alarmu odolejacza 15 ppm;

2) zapełnienie zbiornika wód zaolejonych lub szlamowego w stopniu pozostawiającym niewystarczającą wolną objętość na najbliższą podróż;

3) brak książki zapisów olejowych;

4) nieautoryzowany rurociąg na systemie zęzowym i wód zaolejonych;

5) brak zbioru sprawozdań z rozszerzonych przeglądów lub jego niezgodność z prawidłem 20 Konwencji MARPOL.

6. Nieprawidłowości wynikające z załącznika 2 do Konwencji MARPOL, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. d ustawy:

- 1) brak podręcznika procedur i stosowania urządzeń (P&A);
 - 2) ładunek nie jest określony według kategorii;
 - 3) brak książki ładunkowej;
 - 4) transport substancji olejopochodnych bez spełnienia wymogów lub bez odpowiednio poprawionego świadectwa;
- 2) nieautoryzowany rurociąg na systemie wyładunkowym.

7. Nieprawidłowości wynikające z załącznika 5 do Konwencji MARPOL, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. d ustawy:

- 1) brak planu postępowania ze śmieciami;
- 2) brak książki zapisów śmieciowych;
- 3) nieznanomość planu postępowania ze śmieciami przez załogę statku.

8. Zagadnienia związane z konwencją STCW i przepisami Unii Europejskiej o wyszkoleniu i kwalifikacjach marynarzy ¹⁾

- 1) Nieprzedstawienie przez marynarzy dokumentu kwalifikacyjnego, dowodu posiadania takiego dokumentu, posiadania ważnego potwierdzenia uznania lub przedstawienia udokumentowanego dowodu, że do administracji państwa bandery złożono wniosek o potwierdzenie.
- 2) Dowód, że dokument kwalifikacyjny został uzyskany w drodze oszustwa lub jego posiadaczem nie jest osoba, której pierwotnie je wystawiono.

¹⁾ Dyrektywa 2008/106/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 3.12.2008 r., str. 33) wdrożona do polskiego porządku prawnego przepisami ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

- 3) niezgodność dostosowania obsady statku do wymagań *Certyfikatu bezpiecznej obsługi* wydanego przez administrację państwa bandery
- 4) brak organizacji wachty nawigacyjnej lub maszynowej spełniającej wymagania wyznaczone dla danego statku przez administrację państwa bandery.
- 5) nieobecność na wachcie osoby wykwalifikowanej w obsłudze urządzeń niezbędnych do bezpiecznej nawigacji, bezpiecznej komunikacji radiowej lub zapobieganiu zanieczyszczeniom środowiska morskiego;
- 6) zaniedbanie w przedstawieniu potwierdzenia profesjonalnej biegłości w obowiązkach wyznaczonych marynarzom w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa statku i zapobieganiu zanieczyszczeniom;
- 7) niemożliwość zapewnienia obsady na pierwszą wachtę po rozpoczęciu podróży i następne wachty osób, które są odpowiednio wypoczęte i pod każdym względem zdolne do pełnienia obowiązków.

9. Nieprawidłowości wynikające z konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO):

- 1) niewystarczające zapasy żywności na podróż do następnego portu;
- 2) niewystarczające zapasy wody pitnej na podróż do następnego portu;
- 3) niewłaściwe warunki sanitarne na statku;
- 4) brak ogrzewania w pomieszczeniach mieszkalnych na statku pływającym w rejonach, gdzie mogą występować niskie temperatury;
- 5) niedostateczna wentylacja w pomieszczeniach mieszkalnych na statku;
- 6) znaczne nagromadzenie odpadów, zablokowanie sprzętem lub ładunkiem lub inna niebezpieczna sytuacja w korytarzach i pomieszczeniach mieszkalnych;
- 7) wyraźne dowody wskazujące na to, że zmęczenie wpływa na efektywność pracy personelu wachtowego i innych osób pełniących obowiązki na pierwszej wachcie po rozpoczęciu podróży lub na następnych wachtach.

10. Zagadnienia, które nie stanowią podstawy zatrzymania, ale mogą stanowić podstawę do wstrzymania operacji:

- 1) niebezpieczne połączenie statku z lądem;
- 2) niebezpieczne postępowanie załogi statku w sytuacjach podanych poniżej:
 - a) praca bez niezbędnego wyposażenia ochronnego,
 - b) praca w pobliżu niezabezpieczonych otworów,
 - c) praca na wysokości bez pasa bezpieczeństwa lub innego zabezpieczenia przed upadkiem z wysokości,
 - d) praca w przestrzeniach zamkniętych bez wcześniejszego wypełnienia listy kontrolnej lub bez przestrzegania procedur bezpieczeństwa dla takich prac;
- 3) niebezpiecznie prowadzone prace, którym towarzyszy wytwarzanie wysokich temperatur, włączając w to prace spawalnicze, bez wcześniejszego wypełnienia listy kontrolnej lub bez przestrzegania procedur bezpieczeństwa dla takich prac;
- 4) operacje odnoszące się do bezpieczeństwa statku i ochrony przed zanieczyszczeniami, pozostające pod nadzorem osoby nie posiadającej wymaganej biegłości i znajomości nadzorowanej operacji;
- 5) operacje ładunkowe z wykorzystaniem nie spełniających wymogów bezpieczeństwa, nietestowanych lub nieutrzymanych (niekonserwowanych) należycie statkowych urządzeń przeładunkowych;
- 6) nieprawidłowości w pracy lub utrzymaniu (konserwacji) systemu gazu obojętnego;
- 7) inne nieprawidłowości, o których mowa w zaleceniach Paryskiego Memorandum, odnoszące się do specyficznych typów statków.

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O ZATRZYMANIU STATKU
NOTICE OF DETENTION FOR THE MASTER

Numer

No.

Niżej podpisany

The undersigned

upoważniony inspektor inspekcji państwa portu Urzędu Morskiego w

duly authorized officer of the Maritime Office in

niniejszym zawiadamia , że

herewith notifies you that

<i>Statek</i> the ship:, <i>numer IMO</i> IMO number:, <i>port macierzysty</i> port of registry:, <i>typ statku</i> type of ship:, <i>właściciel</i> owner:, <i>agent</i>	<i>sygnał rozpoznawczy</i> callsign:, <i>pojemność brutto</i> gross tonnage:, <i>bandera</i> flag state:, <i>rok budowy</i> date on which keel was laid:, <i>kapitan</i> master:, <i>instytucja klasyfikacyjna</i>
--	---

agents:, <i>uznana organizacja</i>	classification society , <i>zaczumowany</i>
RO: ,	berthed at:

został zatrzymany na podstawie przepisów:

has been detained in accordance with the provisions of:

Art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368)

Art. 43 paragraph 1 of the Act of 18 August 2011 on maritime safety (Journal of Laws of 2011 No 228, item 1368)

Art. 26 pkt 1 lit c ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z późn. zm.)

Art. 26 item 1c of the Act of 16 March 1995 on prevention of maritime pollution from ships (Journal of Laws of 2006 No 99, item 692, as amended)

z powodu:

on account of:

wystąpienia jednego lub więcej kryteriów zatrzymania statku, o których mowa w Załączniku X do Dyrektywy Rady 2009/16/WE E z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE Nr L 131 z 28.05.2009, str. 57);

one or more of the criteria for detention set out in Annex X of Council Directive 2009/16/EC of April 23, 2009 (Official Journal of the European Communities No L 131);

braku możliwości przedstawienia przez członków załogi statku dowodów potwierdzających ich kwalifikacje zawodowe do pełnienia obowiązków na nich nałożonych, zgodnie z art. 12 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz. Urz. UE Nr L 323 z 03.12.2008, str. 33));

crew members being unable to provide proof of professional proficiency for the duties assigned to them as mentioned in article 12 of Directive 2008/106/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 (Official Journal of the European Communities No L 323);

niespełniania przez kapitana statku lub członków załogi wymagań operacyjnych, zawartych w konwencjach; o których mowa w art. 5 pkt. 33 i art. 62 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz w art. 271a lub 272 § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689 z późn. zm.);

master or crew unable to comply with operational requirements as contained in the Conventions mentioned in article 5 point 23 and article 62 paragraph 1 of the 2011 on maritime safety and in article 272 paragraph 1 of the Maritime Code of 18 September 2001 (Journal of Laws of 2009 No 217, item. 1689, as amended);

innych uchybień, które razem lub oddzielnie stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi, zdrowia lub środowiska;

other deficiencies which, individually or together, are clearly hazardous to safety, health or environment;

uniemożliwienia inspektorowi inspekcji państwa portu wykonania jego obowiązków.

the fact that the Port State Control Officer was obstructed in the execution of his duty.

Szczegółowe przyczyny zatrzymania i odniesienia konwencyjne:

Deficiencies found and conventions' references:

.....
.....
.....

Pozostałe szczegóły zawarte zostały w formularzach A i B raportu z inspekcji dołączonego do niniejszej noty zatrzymania.

For further details see the Report of Inspection forms A & B enclosed to this notice for the master.

Zgodnie z art. 43 ust. 1 i 45 ustawy o bezpieczeństwie morskim, zabrania się przemieszczenia statku na inne nabrzeże bez zgody inspektora inspekcji państwa portu lub wyjścia statku z portu bez wystawionej Decyzji o Zwolnieniu statku z zatrzymania.

In accordance with the provisions of article 43 paragraph 1 and article 45 of the Act on maritime safety it is prohibited to shift the ship to another berth without the prior consent of the Port State Control Officer, or to proceed to sea without a proper Notice of Release of ship from detention.

Miejsce zatrzymania

Data i czas zatrzymania

Place of detention Date and time of detention

Miejsce i data wydania

Place and date of issue

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of Maritime Office in :

nazwisko i podpis

name and signature

.....
Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

The detention shall become applicable immediately.

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

.....
An appeal against the detention may be brought to the minister responsible for maritime economy, through the Director of Maritime Office in, within 14 days of the receipt of the Notice of Detention.

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O WSTRZYMANIU OPERACJI
NOTICE OF SUSPENSION OF THE OPERATION FOR THE MASTER

Numer

No.

Niżej podpisany

The undersigned

upoważniony inspektor inspekcji państwa portu Urzędu Morskiego w

duly authorized officer of the Maritime Office in

niniejszym zawiadamia , że

herewith notifies you that

<i>Statek</i>	<i>sygnał rozpoznawczy</i>
the ship:,	callsign:,
<i>numer IMO</i>	<i>pojemność brutto</i>
IMO number:,	gross tonnage:,
<i>port macierzysty</i>	<i>bandera</i>
port of registry:,	flag state:,
<i>typ statku</i>	<i>rok budowy</i>
type of ship:,	date on which keel was laid:,
<i>właściciel</i>	<i>kapitan</i>
owner:,	master:,
<i>agent</i>	<i>instytucja klasyfikacyjna</i>
agents:,	classification society

uznana organizacja	zaczumowany
RO:	berthed at:

wstrzymano operacje na podstawie przepisów:

the cargo operation has been prohibited in accordance with the provisions of:

Art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368)

Art. 43 paragraph 1 of the Act of 2011 on maritime safety (Journal of Laws of 2011 No 228, item 1368)

Art. 26 pkt 1 lit c ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z późn. zm.)

Art. 26 item 1c of the Act of 16 March 1995 on prevention of maritime pollution from ships (Journal of Laws of 2006 No 99, item 692, as amended)

z powodu:

on account of:

wystąpienia kryteriów, o których mowa w Załączniku X do Dyrektywy Rady 2009/16/WE E z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie minimalnego wyszkolenia marynarzy (Dz. Urz. UE Nr L 131 z 03.12.2008, str. 33);

the criteria for suspension of the operation set out in Annex X of Council Directive 2009/16/EC of April 23, 2009 (Official Journal of the European Communities No L 131);

Szczegółowe przyczyny i odniesienia konwencyjne:

Deficiencies found and conventions' references:

.....
.....
.....

Pozostałe szczegóły zawarte zostały w formularzach A i B raportu z inspekcji dołączonego do niniejszej noty zatrzymania.

For further details see the Report of Inspection forms A & B enclosed to this notice for the master.

Zgodnie z art. 43 ust. 1 i 45 ustawy o bezpieczeństwie morskim, zabrania się wznowienia operacji na statku bez wystawionej Decyzji o cofnięciu wstrzymania operacji.

In accordance with the provisions of article 43 paragraph 1 and article 45 of the Act on maritime safety, it is prohibited to continue the operation without a proper Notice of Withdrawal of Suspension to the Operation.

Miejsce wstrzymania operacji

Data i czas

Place of suspension Date and time

Miejsce i data wydania

Place and date of issue

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of Maritime Office in :

nazwisko i podpis

name and signature

.....
Pieczczę Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

The decision shall become applicable immediately.

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

.....

An appeal against the suspension of the operation may be brought to the minister responsible for maritime economy, through the Director of Maritime Office in, within 14 days of the receipt of the Notice of Suspension of the Operation.

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O ZWOLNIENIU STATKU Z ZATRZYMANIA
NOTICE OF RELEASE

Numer

No.

Niżej podpisany

The undersigned

upoważniony inspektor inspekcji państwa portu Urzędu Morskiego w

duly authorized officer of the Maritime Office in

niniejszym zawiadamia, że

herewith notifies you that

na podstawie art. 45 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368)

in accordance with Article 45 paragraph 1 of the Act of 18 August 2011 on maritime safety (Journal of Laws of 2011 No 228, item 1368)

statek

the ship:,

kapitan

master,

numer IMO

IMO number:,

bandera

flagstate:,

zatrzymany dnia

which was detained on.....

po inspekcji przeprowadzonej dnia

w porcie

after re-inspection of the above ship on [date].....at..... [Port, country]

jest zwolniony.

has been released.

Miejsce i data wydania

Place and date of issue

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of Maritime Office in :

nazwisko i podpis

name and signature

*.....
Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego*

Seal

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

An appeal against the suspension of the operation may be brought to the minister responsible for maritime economy, through the Director of Maritime Office in, within 14 days of the receipt of the Notice of Suspension of the Operation.

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O COFNIĘCIU WSTRZYMANIA OPERACJI
NOTICE OF WITHDRAWAL OF SUSPENSION OF THE OPERATION

Numer

No.

Niżej podpisany

The undersigned

upoważniony inspektor inspekcji państwa portu Urzędu Morskiego w

duly authorized officer of the Maritime Office in

niniejszym zawiadamia , że

herewith notifies you that

na podstawie art. 45 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368)

in accordance with Article 45 paragraph 1 of the Act of 18 August 2011 on maritime safety (Journal of Laws of 2011 No 228, item 1368)

decyzja o wstrzymaniu operacji na statku

formal prohibition of the ship..... to continue an operation

bandery, o numerze IMO

flag..... and IMO number.....

wydana w dnia, numer

issued in (port)..... on (date)....., no.....,

została cofnięta

IS NOW WITHDRAWN.

W dniu w porcie została przeprowadzona ponowna inspekcja ww. statku,

On (date).....in (port)..... re-inspection of the ship

która potwierdziła, że statek spełnia wymagania konwencji międzynarodowych.

has provided evidence that the ship complies with provisions of applicable international conventions.

Miejsce i data wydania

Place and date of issue

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of Maritime Office in :

nazwisko i podpis

name and signature

.....
Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

.....

An appeal against the suspension of the operation may be brought to the minister responsible for maritime economy, through the Director of Maritime Office in, within 14 days of the receipt of the Notice of Suspension of the Operation.

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

ZAKAZ UŻYWANIA STATKU
NOTICE OF PREVENTION OF OPERATION

Numer

No.

Niżej podpisany

The undersigned

upoważniony inspektor inspekcji państwa portu Urzędu Morskiego w

duly authorized officer of the Maritime Office in

niniejszym zawiadamia , że

herewith notifies you that

<i>Statek</i>	<i>sygnał rozpoznawczy</i>
the ship:	callsign:
<i>numer IMO</i>	<i>pojemność brutto</i>
IMO number:	gross tonnage:
<i>port macierzysty</i>	<i>bandera</i>
port of registry:	flag state:
<i>typ statku</i>	<i>rok budowy</i>
type of ship:	date on which keel was laid:
<i>właściciel</i>	<i>kapitan</i>
owner:	master:
<i>agent</i>	<i>instytucja klasyfikacyjna</i>

agents:, <i>uznana organizacja</i>	classification society , <i>zaczumowany</i>
RO: ,	berthed at:

Na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368)

In accordance with art. 46 paragraph 1 of the Act of 18 August 2011 on maritime safety (Journal of Laws of 2011 No 228, item 1368)

został wydany zakaz używania statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego

the decision to prevent operating the above mentioned ro-ro ferry or high-speed passenger craft has been issued

z powodu wystąpienia jednego lub więcej kryteriów zakazu używania statku, o których mowa w art. 10 Dyrektywy Rady 1999/35/WE w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich (Dz. Urz. WE L 138 z 01.06.1999, str. 1),

on account of one or more of the criteria for prevention of operation set out in Article 10 Council Directive 1999/35/EC of April 29, 1999 (Official Journal of the European Communities No L 138).

Szczegółowe przyczyny zakazu i odniesienia konwencyjne:

Deficiencies found and conventions' references:

.....
.....
.....

Pozostałe szczegóły zawarte zostały w formularzach A i B raportu z inspekcji dołączonego do niniejszej noty o zakazie używania.

For further details see the Report of Inspection forms A & B enclosed to this notice for the master.

Zgodnie z art. 46 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zabrania się używania statku bez wystawionej Decyzji o cofnięciu zakazu używania.

In accordance with the provisions of article 46 paragraph 3 of the Act of 18 August 2011 on maritime safety, it is prohibited to start operating the ship without a proper Notice of Withdrawal of Prevention of Operation.

Miejsce i data wydania

Place and date of issue

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of Maritime Office in :

nazwisko i podpis

name and signature

.....
Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

The decision shall become applicable immediately.

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

.....
An appeal against this decision may be brought, in writing, to the minister responsible for maritime economy, through the Director of Maritime Office in, within 14 days of the receipt of the Notice of Prevention of Operation.

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O COFNIĘCIU ZAKAZU UŻYCIA STATKU
NOTICE OF WITHDRAWAL OF PREVENTION OF OPERATION

Numer

No.

Niżej podpisany

The undersigned

upoważniony inspektor inspekcji państwa portu Urzędu Morskiego w

duly authorized officer of the Maritime Office in

niniejszym zawiadamia , że

herewith notifies you that

Na podstawie art. 46 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368)

In accordance with Article 46 paragraph 3 Act of 18 August 2011 on maritime safety (Journal of Laws of 2011 No 228, item 1368)

zakaz używania statku

the decision to prevent the ship..... operating.

bandery, o numerze IMO

flag..... and IMO number.....

wydany w decyzją z dnia , numer

issued in (port)..... on (date)....., no.....,

został cofnięty.

IS NOW WITHDRAWN.

W dniu w porcie została przeprowadzona ponowna inspekcja ww. statku,
On (date).....in (port)..... re-inspection of the ship

która potwierdziła, że statek spełnia wymagania konwencji międzynarodowych.

has provided evidence that the ship complies with provisions of applicable international conventions.

Miejsce i data wydania

Place and date of issue

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of Maritime Office in :

nazwisko i podpis

name and signature

.....
Pieczczę Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

.....

An appeal against the suspension of the operation may be brought to the minister responsible for maritime economy, through the Director of Maritime Office in, within 14 days of the receipt of the Notice of Suspension of the Operation.

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O WYDANIU ZGODY NA WYJŚCIE Z PORTU W CELU DOKONANIA NAPRAWY W
STOCZNI REMONTOWEJ
CONDITIONS OF RELEASE FROM DETENTION TO A REPAIR PORT

Numer

No.

Do: Pan/Pani, kapitan statku

To the Master of vessel:

Nazwa statku Nr IMO Bandera
Ship Name IMO No Flag

Typ statku Sygnał rozpoznawczy Data budowy
Type of ship Call sign..... Year of keel laid.....

Pojemność brutto
Gross Tonnage

Uznana(e) organizacja(e) Instytucja(e) klasyfikacyjna(e)
Recognized Organisation(s)..... Classification Society(ies)

Armator Agent
Company Agents.....

Na podstawie art. 43 ust. 6 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368), biorąc pod uwagę fakt, że uchybienia stwierdzone podczas inspekcji ww. statku w dniu w porcie, nie mogą zostać naprawione w tym porcie, zezwalam statkowi na wyjście z portu w celu dokonania naprawy w stoczni remontowej w porcie w państwie, po spełnieniu następujących warunków uzgodnionych z właściwymi władzami państwa bandery statku:

Your vessel, which is currently detained in (port), is authorized to proceed to (port) in (country) to rectify outstanding deficiencies subject to the following conditions:

UDANIE SIĘ DO UZGODNIONEJ STOCZNI REMONTOWEJ BEZ SPEŁNIENIA POWYŻSZYCH WARUNKÓW LUB NIEZAWINIĘCIE DO PORTU, W KTÓRYM ZNAJDUJE SIĘ UZGODNIONA STOCZNI REMONTOWA SKUTKUJE WYDANIEM ZAKAZU WEJŚCIA DO WSZYSTKICH PORTÓW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ ORAZ PAŃSTW-STRON MEMORANDUM PARYSKIEGO.

Podstawa prawna: art. 50 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, art. 21.4 Dyrektywy 2009/16/WE oraz sekcja 4.2 Memorandum Paryskiego w sprawie inspekcji państwa portu.

FAILURE TO CALL AT THE REPAIR PORT OR TO COMPLY WITH THESE CONDITIONS MAY RESULT IN YOUR VESSEL BEING REFUSED ENTRY TO ALL PORTS IN THE PARIS MOU REGION*.

This provision is contained in section 4.2 of the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU), Article 21.4 of EC Directive 2009/16/EC, and Article 50 paragraph 1 point 1 and 2 of the Act of 2011 on maritime safety.

Jakiegolwiek zmiany do warunków określonych powyżej mogą zostać dokonane jedynie w porozumieniu z Dyrektorem Urzędu Morskiego w W przypadku siły wyższej lub zdarzeń losowych, o wszelkich zaistniałych zmianach należy poinformować, tak szybko, jak jest to możliwe, Dyrektora Urzędu Morskiego w

Any changes to the above conditions may only be made in consultation with the Office indicated below except in cases of force majeure. In cases of deviations due to force majeure this Office should be informed as soon as practicable.

Zobowiązuje się kapitana przedmiotowego statku do zażądania od organu inspekcyjnego państwa portu, w którym znajduje się uzgodniona stocznia remontowa, przekazania Dyrektorowi Urzędu Morskiego w informacji o zawinięciu statku do uzgodnionej stoczni remontowej. Brak potwierdzenia przybycia statku do tej stoczni po upływie przybliżonego czasu przybycia (ETA) wskazanego poniżej, zostanie potraktowany jako niewywiązanie się z warunków udzielenia statkowi zgody na wyjście z portu w celu dokonania naprawy w uzgodnionej stoczni remontowej.

You must request the Port State Authority of the repair port to inform the office indicated below when the ship has arrived at the repair yard. No confirmation of the ship's arrival after the ETA indicated below will be considered evidence that the ship has not complied with the condition of release.

Z powyższą uwagą zapoznałam/em się
I confirm that I have received this notice

Nazwisko kapitana [lub przedstawiciela] podpis
Name of Master [or representative].....signature.....

<i>Kopię otrzymują:</i>	copy:
<i>Organ inspekcyjny państwa portu, w którym znajduje się uzgodniona stocznia remontowa</i>	Port State Authority of repair port
<i>Państwo bandery</i>	Flag State Authority
<i>Uznana organizacja(e)</i>	Recognized Organization(s)

<i>Instytucja klasyfikacyjna</i>	Classification Society(ies)
<i>Agent statku</i>	Ship's agent
<i>Kapitanat portu</i>	Harbour master office
<i>Sekretariat Memorandum Paryskiego</i>	Secretariat Paris MoU
<i>Koordynator inspekcji państwa portu</i>	Port State Co-ordinator

Organ inspekcyjny państwa portu jest proszony o poinformowanie Dyrektora Urzędu Morskiego w o przybyciu lub nieprzybyciu w oczekiwanym czasie statku do uzgodnionej stoczni remontowej.
The Port State Control Authority of the port of [] is requested to advise the office indicated below WHEN THE SHIP ARRIVES OR IF THE SHIP DOES NOT ARRIVE AT THE EXPECTED TIME.

Data i przybliżony czas wyjścia statku z portu

Date of departure and ETD from (port)

.....

Data i przybliżony czas wejścia statku do portu

Date of arrival and ETA in (port)

.....

Dyrektor Urzędu Morskiego w

Reporting Authority Office

Fax Tel

Nazwisko i podpis upoważnionego inspektora

Data wydania

Name & Signature Date of issue

(duly authorized Port State Control Officer)

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

This decision shall become applicable immediately.

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

An appeal against this decision may be brought, in writing, to the minister responsible for maritime economy, through the Director of Maritime Office in, within 14 days of the receipt of this decision.

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O WYDANIU ZAKAZU WEJŚCIA DO PORTÓW W PRZYPADKU, GDY STATEK ZOSTAŁ
ZATRZYMANY PO RAZ TRZECI

REFUSAL OF ACCESS ORDER – MULTIPLE DETENTION

Numer

Ref. No.

Do: Pan/Pani:, kapitan statku:, Armator:

To: Master and Companies of Banned Vessel

Od: Dyrektor Urzędu Morskiego w, w Państwie Zatrzymania

From: Detaining State

Kopię otrzymują: Państwo bandery	copy: Flag
Uznana organizacja(e)	Recognized Organization(s)
Instytucja klasyfikacyjna	Classification Society(ies)
Państwa-strony Memorandum Paryskiego	All MOU members
Sekretariat Memorandum Paryskiego	MOU Secretariat
Komisja Europejska	EU Commission
Sekretariaty Memorandów	MOU Secretariats
Tokyo MoU	Tokyo MoU
Caribbean MoU	Caribbean MoU
Mediterranean MoU	Mediterranean MoU
Black Sea MoU	Black Sea MoU
Riyadh MoU	Riyadh MoU
US Coast Guard	USCG

DECYZJA O ZAKAZIE WEJŚCIA DO PORTÓW
REFUSAL OF ACCESS ORDER

Nazwa statku, Bandera, Numer IMO

Ship Name, Flag..... and IMO number.....

Wyżej wymieniony statek został zatrzymany w dniu w porcie Jest to trzecie z kolei zatrzymanie w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich 36/24^{*niewłaściwe skreślić} miesięcy. Ww. statek podnosi banderę państwa, które znalazło się na czarnej/szarej liście ^{* niewłaściwe skreślić} sprawozdaniu Memorandum paryskiego.

W związku z powyższym, na podstawie art. 48 ust. 1 pkt 2 pkt. 1/2^{* niewłaściwe skreślić} ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr228, poz. 1368) wydaję ww. statkowi zakaz wejścia do portu, który zgodnie z przepisami Memorandum Paryskiego skutkuje zakazem wejścia do wszystkich portów Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności od chwili, gdy statek uzyska zgodę na wyjście z portu.

The above named vessel was detained in (port) on (date). This is the third detention in the Paris MOU region within the last 36/24*^{delete as appropriate} months. The ship flies the flag of [] which is black/grey*^{delete as appropriate} on the current Paris MOU BGW list. Therefore under the provisions of section 4 of the Paris MOU, Article 16 of EU Council Directive 2009/16/EC the ship will be refused further access to any port in the Paris MOU region³, except a port and anchorage of the ship's flag State. This refusal of access will become applicable immediately the ship is authorised to leave this port.

Zgodnie z art. 54 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, w wyjątkowych przypadkach spowodowanych siłą wyższą, potrzebą zapewnienia statkowi bezpieczeństwa, w celu zmniejszenia ryzyka zanieczyszczenia lub usunięcia uchybień, Dyrektor Urzędu Morskiego może wyrazić zgodę na wejście do portu statkowi, pod warunkiem, że armator lub kaptan zastosuje zalecone przez dyrektora urzędu morskiego środki zapewniające bezpieczne wejście statku do portu.

Your attention is drawn to the provisions of Section 4.4 of the Paris MOU, Article 21.6 of EU Council Directive 2009/16/EC which allow access to a specific port in the event of force majeure or overriding safety considerations, or to reduce or minimise the risk of pollution or to have deficiencies rectified, provided that adequate measures to the satisfaction of the competent authority of such State have been implemented by the company or the master of the ship to ensure safe entry.

Zgodnie z art. 49 ust. 1-9 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, niniejsza decyzja zostanie cofnięta po pozytywnym przeprowadzeniu ponownej inspekcji. Ponowną inspekcję przeprowadza się na wniosek armatora, do którego załączono dokument wydany przez administrację państwa bandery statku potwierdzające, że statek odpowiada wymogom konwencji międzynarodowych oraz zaświadczenie wydane przez organizację, że statek odpowiada przepisom klasyfikacyjnym tej organizacji. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu przez armatora kosztów związanych z jej przeprowadzeniem.

In order to have the refusal of access lifted you must address a formal request to this Administration. Your request must be accompanied by a certificate or official statement from the flag State administration confirming that the ship fully complies with all the provisions of the applicable international conventions. This document must be issued by the Administration and not a recognised organization acting on its behalf. (In addition you must include a certificate from the society classing the ship that the ship conforms to its class standards.)

The refusal of access will only be lifted following a re-inspection of the ship at an agreed port by PSCOs of this Administration and if evidence is provided to its satisfaction that the ship fully complies with all the provisions of the applicable international conventions.

Please be advised that all costs of the inspection for lifting the ban have to be borne by your company. Please contact this office if you wish to proceed.

Miejsce i data wydania:

Place and date of issue:

³ The members of the Paris MOU are Belgium, Bulgaria, Canada, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Russian Federation, Slovenia, Spain, Sweden, United Kingdom

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of Maritime Office in :

nazwisko i podpis

name and signature

.....
Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

An appeal against this decision may be brought, in writing, to the minister responsible for maritime economy, through the Director of Maritime Office in, within 14 days of the receipt of this decision.

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O COFNIECIU ZAKAZU WEJŚCIA DO PORTÓW
CANCELLATION OF REFUSAL OF ACCESS

Numer

Ref. No.

Do:, armator statku

To: Company

Od: Dyrektor Urzędu Morskiego w, w Państwie Zatrzymania

From: Detaining Port State

<i>Kopię otrzymują: Państwo bandery</i>	copy: Flag State
<i>Uznana organizacja(e)</i>	Recognized Organization(s)
<i>Instytucja klasyfikacyjna</i>	Classification Society(ies)
<i>Państwa-strony Memorandum Paryskiego</i>	All MOU members
<i>Sekretariat Memorandum Paryskiego</i>	MOU Secretariat
<i>Komisja Europejska</i>	EU Commission
<i>Sekretariaty Memorandów</i>	MOU Secretariats
<i>Tokyo MoU</i>	Tokyo MoU
<i>Caribbean MoU</i>	Caribbean MoU
<i>Mediterranean MoU</i>	Mediterranean MoU
<i>Black Sea MoU</i>	Black Sea MoU
<i>Riyadh MoU</i>	Riyadh MoU
<i>US Coast Guard</i>	USCG

DECYZJA O COFNIECIU ZAKAZU WEJŚCIA DO PORTÓW
CANCELLATION OF REFUSAL OF ACCESS

Nazwa statku

,Bandera

, Numer IMO

Ship Name, Flag and IMO number

Na podstawie art. 49 ust. 9/art. 50 ust. 6* *niewłaściwe skreślić* ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368)

In accordance with Article 49 paragraph 9/Article 50 paragraph 6 ^{delete as appropriate} Act of 18 August 2011 on maritime safety (Journal of Laws of 2011 No 228, item 1368)

cofam zakaz wejścia statku do portu

THE REFUSAL OF ACCESS TO PARIS MOU PORTS the ship.....,

bandery , *o numerze IMO*
flag.....and IMO number.....

do portu (port zatrzymania) , *wydany decyzją z dnia* , *nr*

issued in (port)..... on (date)....., reference number.....

który zgodnie z przepisami Memorandum Paryskiego skutkuje cofnięciem zakazu wejścia ww. statku do wszystkich portów Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego.

IS NOW CANCELLED

Miejsce i data wydania:

Place and date of issue:

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of Maritime Office in :

nazwisko i podpis

name and signature

.....
Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

This cancellation of refusal of access shall become applicable immediately.

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

An appeal against this decision may be brought, in writing, to the minister responsible for maritime economy, through the Director of Maritime Office in, within 14 days of the receipt of this decision.

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O WYDANIU ZAKAZU WEJŚCIA DO PORTÓW W PRZYPADKU, GDY STATEK
UDAJĄC SIĘ DO UZGODNIONEJ STOCZNI REMONTOWEJ OPUŚCIŁ PORT BEZ SPEŁNIENIA
OKREŚLONYCH WARUNKÓW LUB NIE ZAWIĄŁ DO UZGODNIONEJ STOCZNI
REMONTOWEJ

**REFUSAL OF ACCESS – IN THE CASE SHIP FAILS TO CALL AT AN AGREED
REPAIR YARD OR FAILED TO COMPLY WITH THE DETENTION ORDER
(JUMP DETENTION)**

Numer

Ref. No.

Do: Pan/Pani:, kapitan statku:, Armator:

To: Master and Company of Banned Vessel

Od: Dyrektor Urzędu Morskiego w, w Państwie Zatrzymania

From: Detaining State

Kopię otrzymują: Państwo bandery	copy: Flag
Uznana organizacja(e)	Recognized Organization(s)
Instytucja klasyfikacyjna	Classification Society(ies)
Państwa-strony Memorandum Paryskiego	All MOU members
Sekretariat Memorandum Paryskiego	MOU Secretariat
Komisja Europejska	EU Commission
Sekretariaty Memorandów	MOU Secretariats
Tokyo MoU	Tokyo MoU
Caribbean MoU	Caribbean MoU
Mediterranean MoU	Mediterranean MoU
Black Sea MoU	Black Sea MoU
Riyadh MoU	Riyadh MoU
US Coast Guard	USCG HQ

ZAKAZ WEJŚCIA DO PORTOW
REFUSAL OF ACCESS

Nazwa statku _____, Bandera _____, Numer IMO _____
Ship Name....., Flagand IMO number

Wyżej wymieniony statek, zatrzymany w porcie w dniu, opuścił port w dniu bez spełnienia warunków uzgodnionych przez Dyrektora Urzędu Morskiego w z właściwymi władzami państwa bandery statku*/lecz nie zawiązał do uzgodnionej stoczni remontowej w porcie
*niewłaściwe skreślić

The above named vessel which was detained in (port)..... on (date) left the port on (date) without complying with the conditions determined by (the Competent Authority)*/but failed to call at the repair yard in (port) as agreed. *
delete as appropriate

Inne ważne informacje do wprowadzenia w razie potrzeby
(Insert here any other relevant evidence/information if required)

Na podstawie art. 50 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz.1368) wydaję ww. statkowi zakaz wejścia do portu, który zgodnie z przepisami Memorandum Paryskiego skutkuje zakazem wejścia do wszystkich portów Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego.

In accordance with Section 4.2 of the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, Article 21.4 of the EU Council Directive 2009/16/EC, and the provisions of Article 50 paragraph 1 of the Act of 18 August 2011 on maritime safety (Journal of Laws of 2011 No 228, item1368) you are advised that the above named vessel will be refused access to any port or anchorages in the Paris MOU region⁴, except a port of the ship's flag state, until you have provided evidence to the satisfaction of this administration that the ship fully complies with all applicable requirements of the Conventions.

Zgodnie z art. 54 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, w wyjątkowych przypadkach spowodowanych siłą wyższą, potrzebą zapewnienia statkowi bezpieczeństwa, w celu zmniejszenia ryzyka zanieczyszczenia lub usunięcia uchybień Dyrektor urzędu morskiego może wyrazić zgodę na wejście do portu statkowi, pod warunkiem, że armator lub kapitan zastosuje zalecone przez dyrektora urzędu morskiego środki zapewniające bezpieczne wejście statku do portu.

Your attention is drawn to the provisions of Section 4.4 of the Paris MOU and/or Article 21.6 of EU Council Directive 2009/16/EC which allow access to a specific port and anchorage in the event of force majeure or overriding safety considerations, or to reduce or minimise the risk of pollution or to have deficiencies rectified, provided that adequate measures to the satisfaction of the competent authority of such state have been implemented by the company or the master of the ship to ensure safe entry.

Zgodnie z art. 49 ust. 1 oraz art. 50 ust. 6 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, niniejsza decyzja zostanie cofnięta po pozytywnym przeprowadzeniu ponownej inspekcji. Ponowną inspekcję przeprowadza się na wniosek armatora, do którego załączono dokument wydany przez administrację państwa bandery statku potwierdzający, że statek spełnia wymogi konwencji międzynarodowych oraz zaświadczenie wydane przez organizację potwierdzające, że statek odpowiada przepisom klasyfikacyjnym tej organizacji. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu przez armatora kosztów związanych z jej przeprowadzeniem.

⁴ The members of the Paris MOU are Belgium, Bulgaria, Canada, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Russian Federation, Slovenia, Spain, Sweden, United Kingdom

In order to have the refusal of access lifted you must address a formal request to this Administration. Your request must be accompanied by a certificate or official statement from the flag State administration confirming that the ship fully complies with all the provisions of the applicable international conventions. This document must be issued by the Administration and not a recognised organization acting on its behalf. (In addition you must include a certificate from the society classing the ship that the ship conforms to its class standards.)

In order to satisfy this administration that the vessel complies with all relevant Conventions and before the refusal of access is lifted we require that the vessel is re-inspected to our satisfaction. If you wish the vessel to be re-inspected we will require adequate notice. Please be advised that all costs related to the-inspection for lifting the ban have to be borne by your company. Please contact this office if you wish to proceed.

Miejsce i data wydania:

Place and date of issue:

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of Maritime Office in :

nazwisko i podpis

name and signature

.....
Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

The refusal of access shall become applicable immediately.

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

.....
An appeal against this decision may be brought, in writing, to the minister responsible for maritime economy, through the Director of Maritime Office in, within 14 days of the receipt of this decision.

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O ODMOWIE WEJŚCIA DO PORTU STATKU O OBCEJ PRZYNALEŻNOŚCI, KTÓREMU
ORGANY INSPEKCYJNE PAŃSTW-STRON MEMORANDUM PARYSKIEGO WYDAŁY DECYZJĘ O ZAKAZIE
WEJŚCIA DO PORTÓW

**REFUSAL OF ACCESS OF A SHIP WHICH HAS BEEN REFUSED ACCESS TO PARIS
MOU PORTS**

Numer

Ref. No.

Do: Kapitan statku

To: Master of the vessel:

Kopię otrzymują: Państwa-strony Memorandum Paryskiego

Copy: All MoU members

Na podstawie art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr228 ,
poz.1368)

**According to the art. 54 paragraph 1 of the Act of 18 August 2011 on maritime safety
(Journal of Laws of 2011 No 228, item 1368)**

odmawiam wejścia statkowi, bandery, o numerze IMO

the ship, flag, IMO No

do portu

is refused access to the port of

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności

The refusal of access shall become applicable immediately.

Organ inspekcyjny (państwa)

According to the Refusal of Access Order issued by the Authority of

decyzją nr z dnia
reference number, on (date)

wydał ww. statkowi zakaz wejścia do wszystkich portów państw-stron Memorandum Paryskiego. Z tego względu orzeczono jak w sentencji.

the above named vessel is refused access to any port in the Paris MOU region⁵.

Zgodnie z art. 54 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, w wyjątkowych przypadkach spowodowanych siłą wyższą, potrzebą zapewnienia statkowi bezpieczeństwa, w celu zmniejszenia ryzyka zanieczyszczenia lub usunięcia uchybień Dyrektor urzędu morskiego może wyrazić zgodę na wejście do portu statkowi, pod warunkiem, że armator lub kapitan zastosuje zalecone przez dyrektora urzędu morskiego środki zapewniające bezpieczne wejście statku do portu.

Your attention is drawn to the provisions of Section 4.4 of the Paris MOU and/or Article 21.6 of EU Council Directive 2009/16/EC which allow access to a specific port and anchorage in the event of force majeure or overriding safety considerations, or to reduce or minimise the risk of pollution or to have deficiencies rectified, provided that adequate measures to the satisfaction of the competent authority of such state have been implemented by the company or the master of the ship to ensure safe entry.

Miejsce i data wydania:

Place and date of issue:

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of Maritime Office in :

nazwisko i podpis

name and signature

.....
Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

An appeal against this decision may be brought, in writing, to the minister responsible for maritime economy, through the Director of Maritime Office in, within 14 days of the receipt of this decision.

⁵ The members of the Paris MOU are Belgium, Bulgaria, Canada, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Russian Federation, Slovenia, Spain, Sweden, United Kingdom

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O WYDANIU ZAKAZU WEJŚCIA DO PORTÓW W PRZYPADKU, GDY STATEK ZOSTAŁ
ZATRZYMANY PO OTRZYMANI UPRIEDNIO DWUKROTNIE ZAKAZU WEJŚCIA DO PORTU
REFUSAL OF ACCESS ORDER – IN CASE OF A THIRD BAN

Numer

Ref. No.

Do: Pan/Pani:, kapitan statku:, Armator:

To: Master and Companies of Banned Vessel

Od: Dyrektor Urzędu Morskiego w, w Państwie Zatrzymania

From: Detaining State

Kopię otrzymują: Państwo bandery	copy: Flag
Uznana organizacja(e)	Recognized Organization(s)
Instytucja klasyfikacyjna	Classification Society(ies)
Państwa-strony Memorandum Paryskiego	All MOU members
Sekretariat Memorandum Paryskiego	MOU Secretariat
Komisja Europejska	EU Commission
Sekretariaty Memorandów	MOU Secretariats
Tokyo MoU	Tokyo MoU
Caribbean MoU	Caribbean MoU
Mediterranean MoU	Mediterranean MoU
Black Sea MoU	Black Sea MoU
Riyadh MoU	Riyadh MoU
US Coast Guard	USCG

DECYZJA O ZAKAZIE WEJŚCIA DO PORTÓW
REFUSAL OF ACCESS ORDER

Nazwa statku, Bandera, Numer IMO

Ship Name....., Flagand IMO number

Wyżej wymieniony statek został zatrzymany w dniu w porcie Jest to kolejne zatrzymanie po wydanych uprzednio drugim zakazie wejścia do portu państwa-strony Memorandum Paryskiego W związku z powyższym, na podstawie art. 51 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr

228, poz. 1368) wydają ww. statkowi zakaz wejścia do portu, który zgodnie z przepisami Memorandum Paryskiego skutkuje zakazem wejścia do wszystkich portów Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego na czas nieokreślony. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności od chwili, gdy statek uzyska zgodę na wyjście z portu.

The above named vessel was detained in (port) on (date). This is subsequent detention after the second refusal of access order in the Paris MoU region. Therefore under the provisions of section 4 of the Paris MoU, Article 16 of EU Council Directive 2009/16/EC the ship will be refused further access to any port and anchorage in Paris MoU region, except a port and anchorage of the ship's flag State. This refusal of access will become applicable immediately after the ship is authorized to leave this port and anchorage.

Zgodnie z art. 54 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, w wyjątkowych przypadkach spowodowanych siłą wyższą, potrzebą zapewnienia statkowi bezpieczeństwa, w celu zmniejszenia ryzyka zanieczyszczenia lub usunięcia uchybień Dyrektor urzędu morskigo może wyrazić zgodę na wejście do portu statkowi, pod warunkiem, że armator lub kapitan zastosuje zalecone przez dyrektora urzędu morskigo środki zapewniające bezpieczne wejście statku do portu.

Your attention is drawn to the provisions of Section 4.4 of the Paris MOU and/or Article 21.6 of EU Council Directive 2009/16/EC which allow access to a specific port and anchorage in the event of force majeure or overriding safety considerations, or to reduce or minimise the risk of pollution or to have deficiencies rectified, provided that adequate measures to the satisfaction of the competent authority of such state have been implemented by the company or the master of the ship to ensure safe entry.

Zgodnie z art. 51 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. ponieważ jest to trzeci z kolei wydany zakaz wejścia do portów jego cofnięcie może nastąpić po 24 miesiącach, jeżeli spełnione zostaną łącznie następujące warunki:

- 1) statek podnosi banderę państwa, które nie znajduje się na czarnej ani na szarej liście,
- 2) certyfikaty są wydane przez państwo, które nie znajduje się na czarnej ani na szarej liście, a świadectwo klasy zostało wydane przez uznaną organizację;
- 3) przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM posiada wysoki poziom działalności w regionie Memorandum Paryskiego, określony na podstawie wskaźnika uchybień i zatrzymań eksploatowanych przez nie statków, będący elementem określającym profil ryzyka w systemie THETIS;
- 4) w wyniku ponownej inspekcji statku nie stwierdzono uchybień.

Zgodnie z art. 52 ust 1 pkt 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r., jeżeli po upływie 24 miesięcy statek nie będzie spełniał warunków koniecznych do cofnięcia zakazu wejścia do portu, organ inspekcyjny wyda statkowi zakaz wejścia do portu na stałe.

As this is the third refusal of access order the period of the refusal of access will be 24 months, provided that before this period has elapsed, the following requirements are fulfilled:

- **the ship flies a white listed flag;**
- **the statutory and classification certificates of the ship are issued by an organization(s) recognized by one or more Paris MoU member states, EU recognized organization(s)1;**
- **the ship is managed by a company with a high performance;**
- **the ship must comply with all the provisions of the applicable international conventions.**

Otherwise the refusal of access will become permanent.

Zgodnie z art. 49 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, niniejsza decyzja zostanie cofnięta po pozytywnym przeprowadzeniu ponownej inspekcji. Ponowną inspekcję przeprowadza się na wniosek armatora, do którego załączono dokument wydany przez administrację państwa bandery statku potwierdzający, że statek spełnia wymogi konwencji międzynarodowych oraz zaświadczenie wydane przez organizację potwierdzające, że statek odpowiada przepisom klasyfikacyjnym tej organizacji i dokument potwierdzający, że przegląd statku został przeprowadzony. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu przez armatora kosztów związanych z jej przeprowadzeniem.

In order to have the refusal of access lifted you must address a formal request to this Administration. Your request must be accompanied by a certificate or official statement from the flag State administration confirming that the ship fully complies with all the provisions of the applicable international conventions). This document must be issued by the Administration and not a recognized organization acting on its behalf. (In addition you must include a certificate from the society classing the ship that the ship conforms to its class standards.)

The refusal of access will only be lifted following a re-inspection of the ship at an agreed port by PSCOs of this Administration and if evidence is provided to its satisfaction that the ship fully complies with all the provisions of the applicable international conventions.

Please be advised that all costs related to the-inspection for lifting the ban have to be borne by your company. Please contact this office if you wish to proceed.

Miejsce i data wydania:

Place and date of issue:

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of Maritime Office in :

nazwisko i podpis

name and signature

*.....
Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego*

Seal

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

An appeal against this decision may be brought, in writing, to the minister responsible for maritime economy, through the Director of Maritime Office in, within 14 days of the receipt of this decision.

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O WYDANIU ZAKAZU WEJŚCIA DO PORTÓW W PRZYPADKU, GDY STATEK ZOSTAŁ
ZATRZYMANY PO OTRZYMANIU UPRZEDNIO TRZYKROTNIE ZAKAZU WEJŚCIA DO PORTU
REFUSAL OF ACCESS ORDER – IN CASE OF A FOURTH BAN

Numer

Ref. No.

Do: Pan/Pani:, kapitan statku:, Armator:

To: Master and Companies of Banned Vessel

Od: Dyrektor Urzędu Morskiego w, w Państwie Zatrzymania

From: Detaining State

Kopię otrzymują: Państwo bandery	copy: Flag
Uznana organizacja(e)	Recognized Organization(s)
Instytucja klasyfikacyjna	Classification Society(ies)
Państwa-strony Memorandum Paryskiego	All MOU members
Sekretariat Memorandum Paryskiego	MOU Secretariat
Komisja Europejska	EU Commission
Sekretariaty Memorandów	MOU Secretariats
Tokyo MoU	Tokyo MoU
Caribbean MoU	Caribbean MoU
Mediterranean MoU	Mediterranean MoU
Black Sea MoU	Black Sea MoU
Riyadh MoU	Riyadh MoU
US Coast Guard	USCG

DECYZJA O ZAKAZIE WEJŚCIA DO PORTÓW NA STAŁE
PERMANENT REFUSAL OF ACCESS FROM THE PARIS MOU REGION

Nazwa statku , Bandera , Numer IMO

Ship Name....., Flagand IMO number

Wyżej wymieniony statek został zatrzymany w dniu w porcie Jest to kolejne zatrzymanie po trzykrotnie wydanym uprzednio zakazie wejścia do portu państwa-strony Memorandum Paryskiego

The above named vessel was detained in (port) on (date). This is subsequent detention after the third refusal of access order in the Paris MoU region.

Wyżej wymienionemu statkowi w dniu w porcie został wydany trzeci zakaz wejścia do portu. Po upływie 24 miesięcy od tej daty, statek nie spełnia warunków koniecznych do jego cofnięcia, o których mowa w art. 51 ust 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr228, poz. 1368),

The above named vessel was subject to a third refusal of access in (port) on (date). After a period of 24 months has passed from the issue of the third refusal of access order, the vessel do not meet the criteria as specified in provisions of section 4.1 of the Paris MOU.

W związku z powyższym, na podstawie art. 52 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, wydaję ww. statkowi zakaz wejścia do portu, który zgodnie z przepisami Memorandum Paryskiego skutkuje zakazem wejścia do wszystkich portów Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego na stałe. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności od chwili, gdy statek uzyska zgodę na wyjście z portu.

Therefore under the provisions of section 4 of the Paris MoU, Article 16 of EU Council Directive 2009/16/EC the ship will be permanently refused further access to any port and anchorage in Paris MoU region, except a port and anchorage of the ship's flag State. This refusal of access will become applicable immediately after the ship is authorized to leave this port and anchorage.

Zgodnie z art. 54 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, w wyjątkowych przypadkach spowodowanych siłą wyższą, potrzebą zapewnienia statkowi bezpieczeństwa, w celu zmniejszenia ryzyka zanieczyszczenia lub usunięcia uchybień Dyrektor urzędu morskiego może wyrazić zgodę na wejście do portu statkowi, pod warunkiem, że armator lub kapitan zastosuje zalecone przez dyrektora urzędu morskiego środki zapewniające bezpieczne wejście statku do portu.

Your attention is drawn to the provisions of Section 4.4 of the Paris MOU and/or Article 21.6 of EU Council Directive 2009/16/EC which allow access to a specific port and anchorage in the event of force majeure or overriding safety considerations, or to reduce or minimise the risk of pollution or to have deficiencies rectified, provided that adequate measures to the satisfaction of the competent authority of such state have been implemented by the company or the master of the ship to ensure safe entry.

Miejsce i data wydania:

Place and date of issue:

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of Maritime Office in :

nazwisko i podpis

name and signature

*.....
Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego*

Seal

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

An appeal against this decision may be brought, in writing, to the minister responsible for maritime economy, through the Director of Maritime Office in, within 14 days of the receipt of this decision.

Załącznik Nr 20

Port/obszar	Liczba inspektorów zatrudnionych w pełnym wymiarze godzin (A)	Liczba inspektorów zatrudnionych w niepełnym wymiarze godzin (B)	Przeliczenie (B) na pełny wymiar godzin (C)	Ogółem (A+C)
Port X/lub Obszar X ...				
Port Y/lub Obszar Y ...				
OGÓŁEM				

UZASADNIENIE

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie inspekcji państwa portu, zwane dalej „rozporządzeniem”, wykonuje upoważnienie ustawowe, o którym mowa w art. 58 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368), zwanej dalej „ustawą”.

Stosownie do zakresu delegacji ustawowej zawartej w art. 58 ustawy, rozporządzenie wprowadza przepisy dotyczące sposobu funkcjonowania inspekcji państwa portu, trybu przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu, zakresu i sposobu przeprowadzania poszczególnych inspekcji. Ponadto, rozporządzenie określa czynniki nadrzędne i nieprzewidziane okoliczności uzasadniające przeprowadzenie inspekcji dodatkowej, sposób kwalifikowania statków do inspekcji, okoliczności przeprowadzania bardziej szczegółowej inspekcji. Dalsze przepisy określają szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wstrzymanie operacji przeładunkowych. Ponadto, rozporządzenie określa wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora, jak również wzory decyzji, o których mowa w art. 43 ust. 1 i 6, art. 45 ust. 1, art. 46 ust. 1 i 3, art. 48 ust. 1, art. 49 ust. 9, 50 ust. 1 i 6 oraz 54 ust. 1 ustawy, a także art. 51 ust. 1 i art. 52 ust. 1 pkt 2 ustawy.

Potrzeba wydania przedmiotowego rozporządzenia podyktowana została wejściem w życie ustawy oraz koniecznością transpozycji do krajowego porządku prawnego przepisów dyrektywy 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57), zwanej dalej „dyrektywą 2009/16/WE”, wprowadzającej tzw. *New Inspection Regime*, a więc nowy system inspekcjonowania statków, obowiązujący w państwach członkowskich Unii Europejskiej od dnia 1 stycznia 2011 r. W stosunku do dotychczas obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie funkcjonowania inspekcji państwa portu (Dz. U. Nr 224, poz. 1460), obecne regulacje stanowią wdrożenie nowoobowiązującej dyrektywy z pakietu Eryka III oraz dyrektywy Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich (Dz. Urz. WE L 138 z 01.06.1999, str. 1, z późn. zm., Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 296), zwanej dalej „dyrektywą 1999/35/WE”. Dyrektywa 2009/16/WE połączyła dotychczas oddzielone systemy inspekcjonowania statków o obcej przynależności oraz promów pasażerskich typu ro-ro i

szybkich statków pasażerskich, uprawiających żeglugą na linii regularnej i stworzyła jedną wspólną bazę danych wyników inspekcji – system THETIS.

Rozdział 1 rozporządzenia zawiera przepisy ogólne. Zgodnie z przepisami § 3, w trakcie przeprowadzania inspekcji statków inspektor inspekcji państwa portu, zwany dalej „inspektorem”, podejmuje czynności niezbędne dla zapewnienia, że inspekcjonowane statki nie stanowią zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi, zdrowia osób lub środowiska. Inspekcje przeprowadzane są zgodnie z procedurami i wytycznymi Memorandum Paryskiego. Przepis ten stanowi implementację art. 15 ust. 1 oraz załącznika VI do dyrektywy 2009/16/WE.

W odniesieniu do § 4 rozporządzenia należy zauważyć, że wobec statków niepodlegających konwencji, tj. w szczególności statków o pojemności brutto poniżej 500, oraz statków o przynależności państwa, które nie jest stroną konwencji, inspektor stosuje te wymagania konwencji, które mają zastosowanie, a w zakresie nieobjętym konwencją, takie działania, jakie są konieczne dla zapewnienia, że kontrolowane statki nie stanowią zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi lub środowiska. Inspektor opiera się o swoją wiedzę i doświadczenie zawodowe oraz wytyczne zawarte w załączniku 1 do Memorandum Paryskiego *Ships of non-Parties and below convention size*.

Przepisy rozdziału 2 rozporządzenia regulują sprawy z zakresu sposobu funkcjonowania inspekcji państwa portu. Przepisy § 5 i 6 rozporządzenia określają minimalne wymagania dla inspektora i wdrażają przepisy załącznika XI do dyrektywy 2009/16/WE. Z uwagi na fakt, że międzynarodowe regulacje dotyczące procedur przeprowadzania inspekcji stają się coraz bardziej obszerne i szczegółowe, przepis rozporządzenia stanowi, że inspektor podtrzymuje i rozwija swoje kompetencje i umiejętności dotyczące wymagań nakładanych przez konwencje oraz procedur inspekcyjnych, biorąc udział w Programie Szkolenia i Oceny Kompetencji Inspektorów PSC, którego realizację koordynuje Koordynator PSC.

Przepisy § 11 i załącznika nr 1 do rozporządzenia wprowadzają wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora i wdrażają przepisy dyrektywy Komisji 96/40/WE z dnia 25 czerwca 1996 r. ustanawiającej wspólny wzór dowodu tożsamości dla inspektorów przeprowadzających kontrolę państwa portu (Dz. Urz. WE L 196 z 07.08.1996, str. 8; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 362).

Przepisy rozdziału 3 rozporządzenia regulują tryb przeprowadzania inspekcji. Zgodnie z przepisami rozporządzenia wybierając statki do inspekcji, bierze się pod uwagę ich priorytet, częstotliwość zawijania do portów regionu Memorandum Paryskiego, zobowiązania inspekcyjne Polski oraz informacje pochodzące z systemu THETIS, uwzględniające wytyczne zawarte w załączniku I do dyrektywy 2009/16/WE. Bezpośrednie odwołanie do załącznika nr 1 dyrektywy 2009/16/WE „Elementy wspólnotowego systemu inspekcji przeprowadzanej przez państwo portu” jest tutaj uzasadnione z uwagi na fakt, że są w nim opisane elementy, w tym schemat wyboru statków do inspekcji, które muszą być stosowane przez wszystkie państwa regionu Memorandum Paryskiego. W praktyce ich przestrzeganie jest zapewnione dzięki istnieniu narzędzia, jakim jest system THETIS. Każdy wprowadzony do systemu statek ma przypisany profil ryzyka i priorytet inspekcji. A zatem w praktyce to inspektor inspekcji państwa portu nie dokonuje obliczenia mającego na celu określenie profilu ryzyka statku, ale inspektorzy wszystkich państw stron Memorandum Paryskiego korzystają ze wspólnego narzędzia, które przypisuje statkom profil ryzyka w oparciu o parametry opisane w załączniku.

Dalsze przepisy opisują sposób i zakres przeprowadzania inspekcji wstępnej, bardziej szczegółowej oraz rozszerzonej, a także wyraźne powody (tzw. clear grounds) do podjęcia decyzji o przeprowadzeniu bardziej szczegółowej inspekcji. Należy jednak zauważyć, że katalog wyraźnych powodów nie jest zamknięty. W każdym przypadku, jeśli inspektor w oparciu o swoją wiedzę i doświadczenie zawodowe uważa, że są podstawy do przeprowadzenia bardziej szczegółowej inspekcji, powinna ona zostać przeprowadzona.

Przepisy dotyczące inspekcji specjalnych odnoszą się do promów pasażerskich typu ro-ro lub szybkich statków pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej i stanowią wdrożenie przepisów dyrektywy 1999/35/WE. Przepisy rozporządzenia opisują w jaki sposób organ inspekcyjny przeprowadza weryfikację wstępną, w ramach której sprawdza m.in. czy armator zapewnił, by zostały spełniane wymogi bezpieczeństwa, w tym zawarte w rozdziale V Konwencji SOLAS dotyczące bezpieczeństwa nawigacji i unikania niebezpiecznych sytuacji, planu podróży wraz z odpowiednimi wytycznymi IMO w tej sprawie (Resolution A.893(21) Guidelines For Voyage Planning), a także instrukcji bezpieczeństwa dla pasażerów (MSC/Circ.699 Guidelines for Passenger Safety Instructions).

Następne paragrafy rozporządzenia opisują czynniki, które powinien wziąć pod uwagę inspektor dokonując oceny, czy statek ma zostać zatrzymany, lub czy wydać decyzję o zakazie używania statku, w odniesieniu do statków pasażerskich typu ro-ro lub szybkich statków pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej.

Załączniki od nr 7 do 19 do rozporządzenia zawierają wzory decyzji o zatrzymaniu statku, wstrzymaniu operacji, zwolnieniu statku z zatrzymania, cofnięciu wstrzymania operacji, zakazie używania statku, cofnięciu zakazu używania, wydaniu zgody na wyjście z portu w celu dokonania naprawy w stoczni remontowej, zakazie wejścia do portów, gdy statek został zatrzymany odpowiednio po raz trzeci w danym okresie czasu, cofnięciu zakazu wejścia do portów, zakazie wejścia do portów w przypadku, gdy statek udając się do uzgodnionej stoczni remontowej, opuścił port bez spełnienia określonych warunków lub nie zawiązał do uzgodnionej stoczni remontowej, odmowie wejścia do portu statku o obcej przynależności, któremu organy inspekcyjne państw-stron Memorandum Paryskiego wydały decyzję o zakazie wejścia do portów, zakazie wejścia do portów na czas nieokreślony, zakazie wejścia do portów na stałe. Zostały one opracowane przy uwzględnieniu wzorów określonych przez Memorandum Paryskie w sprawie kontroli państwa portu, którego członkami są państwa Unii Europejskiej oraz Chorwacja, Kanada i Rosja. Z uwagi na fakt, iż inspekcje państwa portu przeprowadzane są tylko i wyłącznie na statkach o obcej przynależności, niezbędnym jest, aby omawiane decyzje wydawane były w wersji dwujęzycznej (angielsko-polskiej) oraz aby były ujednolicone z analogicznymi decyzjami wydawanymi przez organy inspekcyjne innych państw należących do Memorandum Paryskiego, co umożliwi sprawną i zrozumiałą dla wszystkich komunikację między polskim organem inspekcyjnym, a kapitanem oraz armatorem inspekcjonowanego statku.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji oraz Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Podczas prac nad rozporządzeniem do Ministerstwa Transportu,

Budownictwa i Gospodarki Morskiej nie wpłynęły żadne zgłoszenia zainteresowania pracami nad rozporządzeniem w trybie ustawy o działalności lobbینگowej w procesie stanowienia prawa.

Projekt rozporządzenia nie podlega konsultacjom w celu uzyskania opinii z Europejskim Bankiem Centralnym lub innym właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, o których mowa w § 12a uchwały Rady Ministrów Nr 49 z dnia 19 marca 2002 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;
- 2) urzędy morskie;
- 3) uznane organizacje upoważnione do działania w polskiej administracji morskiej,
- 4) kapitanów i załogi statków o obcej przynależności,
- 5) armatorów statków o obcej przynależności.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia został poddany konsultacjom społecznym z następującymi podmiotami:

- Związek Armatorów Polskich,
- Polska Żegluga Bałtycka,
- Polska Żegluga Morska,
- Polskie Linie Oceaniczne,
- Polski Rejestr Statków S.A.,
- Polski Związek Żeglarski,
- Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego,
- Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych,
- Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,
- Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A.,
- Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
- Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
- Krajowa Izba Gospodarcza,

- Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
- Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
- Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy.

W trakcie konsultacji społecznych wpłynęły uwagi od Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, które nie mogły zostać uwzględnione w projekcie rozporządzenia, ze względu na konieczność prawidłowej implementacji przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57) do krajowego porządku prawnego.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na zmianę poziomu wydatków sektora publicznego, związanych z kosztami funkcjonowania oraz przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu. Koszty związane z funkcjonowaniem inspekcji państwa portu, takie jak koszty zatrudnienia inspektorów wykonujących zadania inspekcji państwa portu, szkoleń dla inspektorów, delegacji służbowych, pokrywane są z budżetów dyrektorów urzędów morskich. Środki finansowe na ten cel są odpowiednio zapewnione co roku w budżetach dyrektorów urzędów morskich, w tym na rok 2012. Nie przewiduje się dodatkowych kosztów związanych z wejściem w życie rozporządzenia. Nowy system inspekcjonowania statków funkcjonuje w praktyce od dnia 1 stycznia 2011 r., czyli od dnia wejścia w życie dyrektywy 2009/16/WE.

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

8. Wpływ regulacji na stan środowiska

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.