

U S T A W A

z dnia

o ochronie żeglugi i portów morskich^{1), 2)}

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. 1. Ustawa określa zasady ochrony żeglugi morskiej i portów morskich, w tym ochrony życia i zdrowia osób znajdujących się na terenie portów, obiektów portowych lub na statkach morskich, oraz ochrony portów, obiektów portowych i statków morskich, zgodnie z wymaganiami określonymi w:

- 1) Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016), wraz z Protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177), zwanej dalej „Konwencją SOLAS”;
- 2) Międzynarodowym kodeksie dla ochrony statków i obiektów portowych, przyjętym w dniu 12 grudnia 2002 r. Rezolucją Nr 2 Konferencji Umawiających się Rządów-Stron Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (Dz. U. z 2005 r. Nr 120, poz. 1016), zwanym dalej „Kodeksem ISPS”;
- 3) rozporządzeniu (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie wzmoc-

nienia ochrony statków i obiektów portowych (Dz. Urz. UE L 129 z 9.04.2004, str. 6; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 74), zwanym dalej „rozporządzeniem (WE) nr 725/2004”.

2. Ustawa reguluje sprawy ochrony statków morskich i obiektów portowych w zakresie nieobjętym przepisami rozporządzenia (WE) nr 725/2004.

Art. 2. 1. Przepisy ustawy stosuje się do:

- 1) następujących rodzajów statków morskich o polskiej przynależności uprawiających żeglugę międzynarodową:
 - a) statków pasażerskich, włączając pasażerskie jednostki szybkie,
 - b) statków towarowych, włączając jednostki szybkie, o pojemności brutto 500 i powyżej,
 - c) ruchomych platform wiertniczych;
- 2) następujących rodzajów statków morskich o obcej przynależności uprawiających żeglugę międzynarodową, znajdujących się na polskim morzu terytorialnym i morskich wodach wewnętrznych:
 - a) statków pasażerskich, włączając pasażerskie jednostki szybkie,
 - b) statków towarowych, włączając jednostki szybkie, o pojemności brutto 500 i powyżej,
 - c) ruchomych platform wiertniczych;
- 3) morskich statków pasażerskich o polskiej i obcej przynależności uprawiających żeglugę krajową, w trakcie której znajdują się dalej niż 20 mil morskich od brzegu, a prawdopodobieństwo napotkania fal o znaczącej wysokości przekraczającej 2,5 m jest większe niż 10 %, zwanych dalej „statkami pasażerskimi klasy A”;

- 4) morskich statków pasażerskich, innych niż statki pasażerskie klasy A, uprawiających żeglugę krajową, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 6;
- 5) obiektów portowych obsługujących statki, o których mowa w pkt 1-3;
- 6) innych obiektów portowych obsługujących statki, o których mowa w pkt 4, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 6;
- 7) portów morskich, na terenie których znajdują się obiekty portowe, o których mowa w pkt 5 i 6.

2. Przepisów ustawy nie stosuje się do:

- 1) jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji oraz Służby Celnej;
- 2) innych statków pełniących specjalną służbę państwową;
- 3) instalacji wojskowych w portach.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej ogłasza, w drodze obwieszczenia, listę portów podlegających przepisom ustawy, w których znajduje się jeden lub więcej obiektów portowych objętych postanowieniami Kodeksu ISPS, rozporządzenia (WE) nr 725/2004 lub ustawy, z uwzględnieniem obszarów portowych mających znaczenie z punktu widzenia ochrony.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej listę portów podlegających przepisom ustawy oraz informuje ją o zmianach w tej liście.

5. Dyrektor Urzędu Morskiego ogłasza, w drodze obwieszczenia, listę obiektów portowych, o których mowa w ust. 1 pkt 5, znajdujących się w jego terytorialnym zakresie działania.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze art. 3 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 725/2004 oraz konieczność zapewnienia ochrony żeglugi i portów, może określić, w drodze rozporządzenia, wykaz poszczególnych:

- 1) rodzajów statków morskich, innych niż statki pasażerskie klasy A, uprawiających żeglugę krajową, do których stosuje się przepisy ustawy;
- 2) obiektów portowych obsługujących te statki.

Art. 3. 1. Ilekroć w ustawie jest mowa o:

- 1) zdarzeniu naruszającym ochronę – oznacza to zdarzenie, o którym mowa w Prawidle 1/13 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 2) porcie – oznacza to akweny i grunty oraz związaną z nimi infrastrukturę portową, na obszarze których znajduje się jeden lub więcej obiektów portowych, objętych postanowieniami Kodeksu ISPS, rozporządzenia (WE) nr 725/2004 lub ustawy;
- 3) obiekcie portowym – oznacza to obiekt, o którym mowa w Prawidle 1/9 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 4) planie ochrony portu – oznacza to plan zastosowania środków ochrony portu, statków, osób, ładunków, jednostek ładunkowych i zapasów statkowych, znajdujących się w obrębie tego portu – przed powstaniem zdarzeń naruszających ochronę; plan ochrony portu integruje plany ochrony obiektów portowych, które znajdują się w jego granicach;
- 5) planie ochrony obiektu portowego – oznacza to plan, o którym mowa w sekcji 2.1.5 w części A Kodeksu ISPS;
- 6) planie ochrony statku – oznacza to plan, o którym mowa w sekcji 2.1.4 w części A Kodeksu ISPS;
- 7) oficerze ochrony portu – oznacza to kapitana portu;
- 8) PFSO – oznacza to oficera ochrony obiektu portowego;
- 9) SSO – oznacza to oficera ochrony statku;

- 10) CSO – oznacza to oficera ochrony armatora;
- 11) alercie – oznacza to sygnał o zagrożeniu bądź naruszeniu ochrony statku;
- 12) działaniach statek – obiekt portowy – oznacza to działania, o których mowa w Prawidle 1/8 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 13) działaniach statek – statek – oznacza to działania, o których mowa w Prawidle 1/10 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 14) deklaracji ochrony – oznacza to porozumienie, o którym mowa w Prawidle 1/15 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 15) poziomie ochrony – oznacza to poziom, o którym mowa w Prawidle 1/14 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 16) jednostce ochrony portu lub obiektu portowego – oznacza to specjalistyczną uzbrojoną formację ochrony wykonującą zadania w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich, działającą na podstawie i zgodnie z przepisami ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221 oraz z 2006 r. Nr 104, poz. 708), z uwzględnieniem przepisów niniejszej ustawy;
- 17) RSO – oznacza to organizację, o której mowa w Prawidle 1/16 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS.

2. Ilekroć w ustawie jest mowa o statku, rozumie się przez to statek, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 1-4.

Rozdział 2

Organizacja ochrony żeglugi i portów morskich

Art. 4. Podmiotami obowiązаныmi do działań w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich są:

- 1) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w zakresie:
 - a) ustalania odpowiedniego poziomu ochrony dla statków o polskiej przynależności, z uwzględnieniem rejonów ich pływania,
 - b) wprowadzania poziomu ochrony 3 dla portów i obiektów portowych,
 - c) zatwierdzania w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oceny stanu ochrony i planu ochrony portu oraz poprawek do tych dokumentów,
 - d) zatwierdzania oceny stanu ochrony obiektu portowego oraz poprawek do tej oceny,
 - e) zatwierdzania planu ochrony obiektu portowego oraz poprawek do tego planu w przypadku, o którym mowa w art. 21 ust. 4 pkt 1,
 - f) wydawania potwierdzenia zgodności obiektu portowego w przypadku, o którym mowa w art. 21 ust. 7 pkt 1,
 - g) realizacji zadań centralnego punktu kontaktowego;
- 2) minister właściwy do spraw wewnętrznych w zakresie:
 - a) zatwierdzania w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej oceny stanu ochrony i planu ochrony portu oraz poprawek do tych dokumentów,
 - b) wykonywania przez podległe i nadzorowane służby obowiązków polegających na:
 - uzgadnianiu planu ochrony portu w przypadku, o którym mowa w art. 18 ust. 8,

- uzgadnianiu oceny stanu ochrony i planu ochrony obiektu portowego w przypadkach, o których mowa w art. 20 ust. 6 i art. 21 ust. 6,
 - c) występowania z wnioskiem do Ministra Obrony Narodowej o podjęcie działań, o których mowa w art. 27 ust. 1;
- 3) Minister Obrony Narodowej w zakresie:
 - a) podejmowania decyzji, o której mowa w art. 27 ust. 1,
 - b) wykonywania przez podległe i nadzorowane służby obowiązków polegających na uzgadnianiu planów ochrony portu w przypadku, o którym mowa w art. 18
- 4) ^{ust. 7:} minister właściwy do spraw finansów publicznych w zakresie wykonywania przez podległe i nadzorowane służby obowiązków polegających na współdziałaniu z jednostką ochrony portu w zakresie kontroli ładunku, o której mowa w art. 39;
- 5) minister właściwy do spraw zagranicznych w zakresie kontaktowania się z właściwymi organami państw oraz utrzymywania kontaktu z ich przedstawicielami dyplomatycznymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadkach zagrożenia ochrony statków o polskiej przynależności lub statków o obcej przynależności znajdujących się na polskim morzu terytorialnym i morskich wodach wewnętrznych;
- 6) Prezes Państwowej Agencji Atomistyki w zakresie oceny stopnia zagrożenia radiacyjnego;
- 7) właściwy wojewoda w zakresie:
 - a) uzgadniania oceny stanu ochrony i planu ochrony portu w przypadkach, o których mowa w art. 18 ust. 6,
 - b) uzgadniania oceny stanu ochrony i planu ochrony obiektu portowego w przypadkach, o których mowa w art. 20 ust. 5 i art. 21 ust. 5,

- c) zapewnienia współdziałania i pomocy ze strony innych instytucji i organów administracji, a także organizacji pomocy medycznej oraz ewakuacji, w przypadku wprowadzenia poziomu ochrony 3;
- 8) dyrektor właściwego urzędu morskiego w zakresie:
- a) wprowadzania poziomu ochrony 2 dla portu lub obiektu portowego,
 - b) występowania z wnioskiem do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o wprowadzenie poziomu ochrony 3 dla portu lub obiektu portowego oraz o ustalenie odpowiedniego poziomu ochrony dla statków o polskiej przynależności, z uwzględnieniem rejonów ich pływania,
 - c) realizacji zadań organu ochrony portu,
 - d) opracowania oceny stanu ochrony portu lub obiektu portowego,
 - e) zatwierdzania planu ochrony obiektu portowego oraz poprawek do tego planu w przypadku, o którym mowa w art. 21 ust. 4 pkt 2,
 - f) opracowania i sprawowania nadzoru nad wdrożeniem planu ochrony portu,
 - g) współdziałania z PFSO, CSO, Strażą Graniczną, Policją, Państwową Strażą Pożarną oraz Służbą Celną w celu realizacji, w sposób określony w ustawie, ochrony żeglugi i portów,
 - h) realizacji zadań regionalnego punktu kontaktowego;
- 9) Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne wchodzące w skład Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa – w zakresie realizacji zadań punktu odbioru alertu;
- 10) zarządzający portem w zakresie:

- a) realizacji ochrony na obszarze portu, w sposób określony w ustawie i w planie ochrony portu,
 - b) wdrożenia planu ochrony portu,
 - c) współdziałania z organem ochrony portu i z oficerem ochrony portu,
 - d) współdziałania z PFSO, CSO, Strażą Graniczną, Policją, Państwową Strażą Pożarną oraz Służbą Celną w celu realizacji, w sposób określony w ustawie, ochrony na obszarze portu oraz zapewnienia im warunków do wykonywania obowiązków służbowych;
- 11) zarządzający obiektem portowym w zakresie:
- a) opracowania i wdrożenia planu ochrony obiektu portowego,
 - b) wyznaczania PFSO i zapewnienia mu ścisłej współpracy z oficerem ochrony portu,
 - c) wydania PFSO dokumentu identyfikacyjnego,
 - d) współdziałania z organami administracji morskiej, Strażą Graniczną, Policją, Państwową Strażą Pożarną oraz Służbą Celną w celu realizacji ochrony na obszarze obiektu portowego, w sposób określony w ustawie i w planie ochrony obiektu portowego,
 - e) zapewnienia technicznych i finansowych środków do realizacji zadań ochrony obiektu portowego, z uwzględnieniem wniosków wynikających z oceny stanu ochrony obiektu portowego;
- 12) armator statku w zakresie:
- a) opracowania oceny stanu ochrony statku,
 - b) opracowania oraz wdrożenia planu ochrony statku,
 - c) wyznaczania CSO i SSO,

- d) współdziałania z organami administracji morskiej, Strażą Graniczną, Policją, Państwową Strażą Pożarną oraz Służbą Celną w celu realizacji ochrony na statku, w sposób określony w ustawie i w planie ochrony statku, oraz zapewnienie im warunków do wykonywania obowiązków służbowych,
 - e) zapewniania technicznych i finansowych środków do realizacji zadań ochrony statku, z uwzględnieniem wniosków wynikających z oceny stanu ochrony statku;
- 13) PFSO, CSO oraz SSO, w zakresie realizacji zadań określonych odpowiednio dla tych oficerów w Kodeksie ISPS.

Art. 5. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, na wniosek zarządzającego obiektem portowym, zezwolić, w drodze decyzji administracyjnej, na wprowadzenie innych niż przewidziane w Kodeksie ISPS środków ochrony w stosunku do obiektu portowego lub grupy obiektów portowych, z wyjątkiem obiektów objętych umowami międzynarodowymi, o których mowa w ust. 3, jeżeli środki te są równoważne pod względem skuteczności ze środkami przewidzianymi w Kodeksie ISPS.

2. Dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku może, na wniosek armatora, zezwolić, w drodze decyzji administracyjnej, na wprowadzenie na jego statkach środków ochrony innych niż przewidziane w Kodeksie ISPS, jeżeli środki te są równoważne pod względem skuteczności ze środkami przewidzianymi w Kodeksie ISPS.

3. W drodze umów międzynarodowych mogą być przewidziane, zgodnie z Prawidłem 11 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS, alternatywne rozwiązania w zakresie ochrony statków wykonujących krótkie podróże międzynarodowe na stałych trasach między obiektami portowymi położonymi na terytorium państw-stron tych umów.

Art. 6. 1. Do zadań centralnego punktu kontaktowego, o którym mowa w sekcji 4.14 w części B Kodeksu ISPS, należy:

- 1) przekazywanie informacji CSO statków o polskiej przynależności;
- 2) przekazywanie Komisji Europejskiej i Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej informacji o wprowadzonych środkach ochrony na morzu;
- 3) przyjmowanie od punktu odbioru alertu informacji o odbiorze alertu;
- 4) składanie Komisji Europejskiej i IMO raportów i sprawozdań o naruszeniu ochrony statków.

2. Do zadań regionalnego punktu kontaktowego, o którym mowa w sekcji 4.14 w części B Kodeksu ISPS, należy:

- 1) przekazywanie do centralnego punktu kontaktowego informacji w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich;
- 2) informowanie statków o aktualnym poziomie ochrony obiektu portowego lub portu;
- 3) w odniesieniu do statku zmierzającego do polskiego portu:
 - a) przyjmowanie informacji o poziomie ochrony statku i przekazywanie ich do właściwego oficera ochrony portu i PFSO,
 - b) informowanie statku o posiadaniu przez właściwy obiekt portowy, znajdujący się w terytorialnym zakresie działania punktu kontaktowego, ważnego potwierdzenia zgodności obiektu portowego,
 - c) informowanie o szczegółach kontaktowania się z właściwym PFSO i oficerem ochrony portu;
- 4) doradztwo w zakresie ochrony na morzu dla statku:

- a) o polskiej przynależności,
 - b) znajdującego się na polskim morzu terytorialnym i morskich wodach wewnętrznych lub który zawiadomił o zamiarze wejścia na te akweny .
3. Do zadań punktu odbioru alertu należy:
- 1) zarządzanie informacją o alercie, w tym:
 - a) odbiór alertu,
 - b) informowanie centralnego punktu kontaktowego o odebranych alercie,
 - c) informowanie o odebranych alercie punktu odbioru alertu państwa, na którego obszarze morskim w danej chwili statek przebywa;
 - 2) odbiór od właściwych organów innych państw informacji o zagrożeniu ochrony statku znajdującego się na polskich obszarach morskich i zarządzanie tą informacją;
 - 3) utrzymywanie ciągłej gotowości do przyjmowania alertów i ich natychmiastowego przekazywania do centralnego punktu kontaktowego;
 - 4) alarmowanie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa;
 - 5) prowadzenie szkoleń i ćwiczeń oraz testowanie procedur, systemów łączności i systemów uzyskiwania informacji w zakresie zarządzania informacją o alercie.

Art. 7. 1. Oficer ochrony portu realizuje zadania punktu kontaktowego polegające w szczególności na utrzymywaniu kontaktu z PFSO, CSO i SSO oraz wymianie informacji w zakresie ochrony portu.

2. Organ ochrony portu może powierzyć jednemu oficerowi ochrony portu obowiązki oficera ochrony portu dla kilku obiektów portowych, także nieleżących w granicach portu.

Art. 8. 1. PFSO jest obowiązany informować regionalny punkt kontaktowy o zdarzeniach i przesłankach mogących wpłynąć na ochronę obiektu portowego i portu, w tym w szczególności o wystąpieniu sytuacji zagrożenia lub prawdopodobieństwie wystąpienia sytuacji zagrożenia, które mogą wpływać na zmianę poziomu ochrony w obiekcie portowym lub porcie.

2. Kapitan, SSO lub CSO statku znajdującego się na polskim morzu terytorialnym i morskich wodach wewnętrznych i CSO statku o polskiej przynależności są obowiązani informować regionalny punkt kontaktowy o zdarzeniach i przesłankach mogących wpłynąć na ochronę statku, w szczególności takich, które mogą wpływać na zmianę poziomu ochrony statku.

3. Na podstawie uzyskanych informacji dyrektor właściwego urzędu morskiego informuje o sytuacji ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Rozdział 3

Ochrona statku

Art. 9. 1. Na każdym statku powinny znajdować się:

- 1) plan ochrony statku zgodny z Kodeksem ISPS, zatwierdzony przez administrację państwa bandery statku;
- 2) międzynarodowy certyfikat ochrony statku lub tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku;
- 3) zapis historii statku;
- 4) lista portów zawinięć statku;

5) zapisy czynności, o których mowa w sekcji 10.1 w części A Kodeksu ISPS.

2. Zapisy czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 5, przechowywane są na statku przez okres co najmniej 6 miesięcy.

3. Listę portów zawinięć sporządza kapitan statku. Lista ta powinna zawierać wykaz ostatnich 10 portów zawinięć statku.

Art. 10. 1. Plan ochrony statku sporządza armator na podstawie oceny stanu ochrony statku.

2. Do przygotowania oceny stanu ochrony statku stosuje się postanowienia sekcji 8 w części A Kodeksu ISPS oraz sekcji 8 w części B Kodeksu ISPS.

Art. 11. 1. Do planu ochrony statku stosuje się postanowienia sekcji 9 w części A Kodeksu ISPS.

2. Plan ochrony statku o polskiej przynależności sporządza się co najmniej w trzech egzemplarzach w języku roboczym lub językach roboczych statku, w tym jedną wersję w językach polskim i angielskim.

3. Armator przedstawia, w celu zatwierdzenia, projekt planu ochrony statku dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu ze względu na port macierzysty statku.

4. Dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku zatwierdza plan ochrony statku, w drodze decyzji administracyjnej, jeżeli odpowiada on wymaganiom oraz uwzględnia przesłanki wynikające z oceny stanu ochrony statku.

5. Poprawki do zatwierdzonego planu ochrony statku, które:

1) zmieniają zasadniczo dotychczasowe podejście do utrzymywania ochrony statku,

- 2) wynikają z usunięcia lub wymiany urządzeń lub systemów ochrony uznanych w planie ochrony za kluczowe dla utrzymania ochrony statku
 - podlegają zatwierdzeniu przez dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na port macierzysty statku.
6. Do zatwierdzenia poprawek do planu ochrony statku stosuje się przepis ust. 4.
7. Armator zabezpiecza plan ochrony statku przed nieuprawnionym dostępem lub ujawnieniem.

Art. 12. 1. Dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku wydaje międzynarodowy certyfikat ochrony statku, zgodnie z postanowieniami sekcji 19.2 w części A Kodeksu ISPS, na okres 5 lat.

2. Wzór międzynarodowego certyfikatu ochrony statku określa załącznik nr 1 do części A Kodeksu ISPS.

Art. 13. 1. Dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku wydaje tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku, zgodnie z postanowieniami sekcji 19.4 w części A Kodeksu ISPS, z tym że informacje, o których mowa w sekcji 19.4.2, powinny być sporządzone w języku polskim.

2. Wzór tymczasowego międzynarodowego certyfikatu ochrony statku określa załącznik nr 2 do części A Kodeksu ISPS.

Art. 14. 1. Zapis historii statku wydaje, w drodze decyzji administracyjnej, na wniosek armatora, dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku.

2. We wniosku o wydanie zapisu historii statku zamieszcza się informacje zgodne z Prawidłem 5.3 w Rozdziale XI-1 Konwencji SOLAS.

3. Zapis historii statku sporządza się w językach polskim i angielskim.

4. W przypadku potrzeby wprowadzenia zmian w zapisie historii statku armator lub kapitan statku wypełnia:

1) formularz poprawek,

2) indeks poprawek

oraz załącza je do aktualnego zapisu.

5. Kopię wypełnionego formularza, o którym mowa w ust. 4 pkt 1, przesyła się do dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na port macierzysty statku.

6. Wszelkie uprzednie zmiany w zapisie historii statku nie mogą być modyfikowane, wykreślane, usuwane lub zamazywane.

7. Dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku po otrzymaniu kopii formularza poprawek wydaje zmieniony zapis historii statku, w terminie 3 miesięcy od dnia otrzymania tej kopii.

8. W przypadku zmiany państwa przynależności statku z polskiej na obcą dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku wydaje armatorowi zapis historii statku, wskazujący datę wykreślenia z rejestru państwa przynależności, oraz przesyła jego kopię właściwej administracji państwa nowej przynależności statku.

9. W przypadku zmiany państwa przynależności statku z obcej na polską dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku wydaje zapis historii statku o kolejnym numerze, w terminie 3 miesięcy, licząc od daty zmiany państwa przynależności statku.

Art. 15. 1. W przypadku utraty lub zniszczenia zapisu historii statku armator lub kapitan statku powiadamia, w formie pisemnej, dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na port macierzysty statku, załączając listę dokumentów utraconych lub zniszczonych.

2. Dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku wydaje duplikaty zapisu historii statku, o których mowa w ust. 1, z zachowaniem porządku numeracji.

Art. 16. Zabrania się używania alertu, w celu innym niż potrzeba wskazania, że statek znajduje się w niebezpieczeństwie, bez zaistnienia okoliczności zagrożenia bądź naruszenia ochrony statku lub używania sygnału, który mógłby być wzięty za alert.

Art. 17. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzór zapisu historii statku, wzór formularza poprawek i indeksu poprawek do zapisu historii statku oraz wzór listy portów zawinięć statku, wskazując sposób wypełniania tych dokumentów,
 - 2) szczegółowe zadania i sposób działania punktu odbioru alertu oraz wymagania dotyczące funkcjonowania systemu alertu
- mając na uwadze postanowienia Konwencji SOLAS, Kodeksu ISPS oraz rozporządzenia (WE) nr 725/2004.

Rozdział 4

Ochrona portu i obiektu portowego

Art. 18. 1. Dla każdego portu organ ochrony portu sporządza:

- 1) ocenę stanu ochrony portu;
 - 2) plan ochrony portu – na podstawie tej oceny.
2. Dokonując oceny stanu ochrony portu, uwzględnia się:

- 1) specyfikę różnych części portu, a także obszarów przyległych do nich, oraz
 - 2) ocenę stanu ochrony obiektów portowych znajdujących się w jego granicach.
3. Zawartość oceny stanu ochrony portu określa załącznik nr 1 do ustawy.
4. Plan ochrony portu określa dla każdego z trzech poziomów ochrony:
- 1) procedury, których należy przestrzegać;
 - 2) środki ochrony, które należy wprowadzić;
 - 3) działania, jakie należy podjąć.
5. Zawartość planu ochrony portu określa załącznik nr 2 do ustawy.
6. Organ ochrony portu uzgadnia ocenę stanu ochrony i plan ochrony portu z właściwym terytorialnie wojewodą, w zakresie zadań wynikających z art. 15 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o administracji rządowej w województwie (Dz. U. z 2001 r. Nr 80, poz. 872, z późn. zm.³⁾).
7. W przypadku gdy port graniczy z portem wojennym, plan ochrony portu wymaga również uzgodnienia z Dowódcą Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie wzajemnego funkcjonowania planów ochrony.
8. W przypadku gdy na obszarze portu został określony terytorialny zasięg morskiego przejścia granicznego, plan ochrony portu wymaga również uzgodnienia z właściwym terytorialnie komendantem oddziału Straży Granicznej w zakresie funkcjonowania morskiego przejścia granicznego.
9. Ocenę stanu ochrony i plan ochrony portu zatwierdza, w drodze decyzji administracyjnej, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, jeżeli zostały uwzględnione wymagania określone odpowiednio w załączniku nr 1 i 2 do ustawy.

10. Ocena stanu ochrony portu i plan ochrony portu podlegają ochronie przed nieuprawnionym dostępem i ujawnieniem.

Art. 19. 1. Dla każdego obiektu portowego sporządza się ocenę stanu ochrony obiektu portowego i plan ochrony obiektu portowego – na podstawie tej oceny.

2. Zarządzający obiektem portowym powinien uzyskać potwierdzenie zgodności obiektu portowego przed oddaniem tego obiektu do użytku.

Art. 20. 1. Ocenę stanu ochrony obiektu portowego sporządza dyrektor właściwego urzędu morskiego lub RSO w przypadku, o którym mowa w art. 58 ust. 3.

2. Ocenę stanu ochrony obiektu portowego sporządza się zgodnie z postanowieniami sekcji 15 w części A oraz sekcji 15.3 i 15.4 w części B Kodeksu ISPS.

3. Raport, o którym mowa w sekcji 15.7 w części A Kodeksu ISPS, sporządza podmiot, o którym mowa w ust. 1.

4. Ocenę stanu ochrony obiektu portowego zatwierdza minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

5. Projekt oceny stanu ochrony obiektu portowego zatwierdza się po uzgodnieniu z właściwym terytorialnie wojewodą, w zakresie zadań wynikających z art. 15 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o administracji rządowej w województwie, w drodze decyzji administracyjnej, w terminie 2 miesięcy, jeżeli zostały spełnione wymagania określone w ust. 2.

6. W przypadku gdy obiekt portowy znajduje się w terytorialnym zasięgu morskiego przejścia granicznego, ocenę stanu ochrony obiektu portowego uzgadnia się, w terminie 14 dni, z właściwym terytorialnie komendantem oddziału Straży Granicznej, w zakresie funkcjonowania morskiego przejścia granicznego.

Art. 21. 1. Zarządzający obiektem portowym sporządza plan ochrony obiektu portowego stosownie do działań statek – obiekt portowy.

2. Do planu ochrony obiektu portowego stosuje się postanowienia sekcji 16 w części A Kodeksu ISPS oraz w sekcjach 16.3 i 16.8 w części B Kodeksu ISPS.

3. Zarządzający obiektem portowym zapewnia, aby ocena stanu ochrony i plan ochrony obiektu portowego były chronione przed nieuprawnionym dostępem i ujawnieniem.

4. Plan ochrony obiektu portowego zatwierdza, w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej – jeżeli plan ochrony obiektu portowego został sporządzony przez dyrektora urzędu morskiego;
- 2) dyrektor właściwego urzędu morskiego – dla pozostałych obiektów portowych usytuowanych w jego terytorialnym zakresie działania.

5. Plan ochrony obiektu portowego zatwierdza się po uzgodnieniu z właściwym terytorialnie wojewodą, w zakresie zadań wynikających z art. 15 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o administracji rządowej w województwie, w drodze decyzji administracyjnej, w terminie 2 miesięcy, jeżeli zostały spełnione wymagania określone w Kodeksie ISPS.

6. W przypadku gdy obiekt portowy znajduje się w terytorialnym zasięgu morskiego przejścia granicznego, plan ochrony obiektu portowego uzgadnia się, w terminie 14 dni, z właściwym terytorialnie komendantem oddziału Straży Granicznej, w zakresie funkcjonowania morskiego przejścia granicznego.

7. Zatwierdzając plan ochrony obiektu portowego, potwierdzenie zgodności obiektu portowego, na okres 5 lat, wydaje:

- 1) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej – jeżeli plan ochrony obiektu portowego został sporządzony przez dyrektora urzędu morskiego;
- 2) dyrektor właściwego urzędu morskiego – dla pozostałych obiektów portowych znajdujących się w jego terytorialnym zakresie działania.

8. Dokument, o którym mowa w ust. 7, wymaga corocznego potwierdzenia, którego dokonuje się nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem kolejnego roku od daty wydania potwierdzenia zgodności obiektu portowego i nie później niż 3 miesiące po upływie tej daty.

9. Wzór potwierdzenia zgodności obiektu portowego określa załącznik nr 2 do części B Kodeksu ISPS.

Rozdział 5

Opłaty

Art. 22. 1. Za dokonanie czynności, o których mowa w art. 12 ust. 1, art. 13 ust. 1, art. 14 ust. 1, art. 20 ust. 4 i art. 21 ust. 7 pkt 2, oraz za zatwierdzenie dokumentów, o których mowa w art. 9 ust. 1 pkt 1 i art. 21 ust. 4 pkt 2, oraz poprawek do tych dokumentów, a także w przypadku, gdy oceny stanu ochrony i plany ochrony portu były przygotowane przez RSO, pobiera się opłaty, które stanowią dochód budżetu państwa.

2. Wysokość opłat, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 3 do ustawy.

3. Opłaty za dokonanie czynności, o której mowa w art. 20 ust. 4, nie pobiera się, jeżeli ocenę stanu ochrony obiektu portowego sporządził dyrektor urzędu morskiego.

Rozdział 6

Poziomy ochrony żeglugi i portów morskich

Art. 23. 1. Ustala się trzy poziomy ochrony żeglugi i portów morskich:

- 1) poziom ochrony 1 – poziom, dla którego w każdym czasie będą utrzymywane minimalne środki ochrony wynikające z planu ochrony;
- 2) poziom ochrony 2 – poziom, dla którego w wyniku zwiększonego ryzyka zajścia zdarzenia naruszającego ochronę przez określony czas będą utrzymywane odpowiednie, dodatkowe środki ochrony wynikające z planu ochrony;
- 3) poziom ochrony 3 – poziom, dla którego przez ograniczony czas będą utrzymywane dodatkowe środki ochrony wynikające z planu ochrony, związane z prawdopodobieństwem lub bezpośrednią groźbą zajścia zdarzenia naruszającego ochronę, przy czym identyfikacja konkretnego celu ataku może nie być możliwa.

2. W zależności od stopnia prawdopodobieństwa wystąpienia zdarzenia naruszającego ochronę, w różnych obiektach portowych na terenie tego samego portu mogą być wprowadzane różne poziomy ochrony oraz różne środki ochrony na każdym z poziomów.

Art. 24. 1. Dyrektor właściwego urzędu morskiego wprowadza poziom ochrony 2 dla obiektu portowego lub portu, jeżeli istnieje zwiększone ryzyko zajścia zdarzenia naruszającego ochronę.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, na wniosek dyrektora urzędu morskiego, wprowadza poziom ochrony 3, jeżeli istnieją wiarygodne informacje o prawdopodobieństwie zajścia zdarzenia naruszającego ochronę albo o bezpośrednim zagrożeniu. O wprowadzeniu poziomu ochrony 3 niezwłocznie informuje się Prezesa Rady Ministrów oraz właściwego terytorialnie wojewodę.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, na wniosek dyrektora urzędu morskiego, wprowadza poziomy ochrony na statkach o polskiej przynależności.

4. Podejmując decyzję o zmianie poziomu ochrony, bierze się pod uwagę stopień wiarygodności informacji o zagrożeniu oraz potencjalne konsekwencje wystąpienia zdarzenia naruszającego ochronę.

5. W przypadku wprowadzenia poziomu ochrony 3 stosuje się odpowiednio art. 21 i 23-25 ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. Nr 89, poz. 590).

6. Poziomy ochrony obniżają organy upoważnione do ich wprowadzania.

Art. 25. 1. W sprawach, o których mowa w art. 24 ust. 1-3, wydaje się decyzje administracyjne.

2. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

3. Decyzję doręcza się przy użyciu telefaksu, poczty elektronicznej albo w szczególnych przypadkach – ogłasza się ustnie.

Art. 26. W celu zapobieżenia lub ograniczenia zagrożenia ochrony żeglugi i portów morskich dyrektor właściwego urzędu morskiego, w odniesieniu do każdego statku, może:

1) nakazać, aby statek udał się na określoną pozycję na morzu;

2) nakazać statkowi wyjście z portu;

3) zakazać statkowi wejścia do portu;

4) zakazać statkowi wyjścia z portu;

5) wstrzymać działania: statek – obiekt portowy lub statek – statek.

Art. 27. 1. W celu zapobieżenia, ograniczenia lub usunięcia poważnego i bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze, powstałego na skutek użycia statku morskiego do działań sprzecznych z prawem, a w szczególności jako środek ataku terrorystycznego, po wyczerpaniu przez Straż Graniczną środków przewidzianych w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2005 r. Nr 234, poz. 1997, z późn. zm.⁴⁾), Minister Obrony Narodowej może wydać decyzję o zastosowaniu na polskich obszarach morskich niezbędnych środków, włącznie z zatopieniem lub zniszczeniem tego statku.

2. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, tryb postępowania przy stosowaniu środków, o których mowa w ust. 1, i sposób współdziałania organów, mając na względzie:

- 1) zapewnienie prawidłowego sposobu zastosowania tych środków oraz użycia ich wyłącznie w przypadku braku możliwości zapewnienia przestrzegania prawa polskiego w inny sposób;
- 2) sprawność i skuteczność współdziałania organów chroniących obszary morskie Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 28. 1. Każdy, a w szczególności SSO, CSO i PFSO, ma obowiązek zastosowania się do poleceń i instrukcji dotyczących ochrony żeglugi i portów morskich, wydanych przez organy administracji morskiej.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób przekazywania i obiegu informacji w zakresie ochrony żeglugi i portów, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa teleinformatycznego przetwarzanych i przekazywanych informacji oraz ochronę informacji niejawnych.

Rozdział 7

Weryfikacja ochrony żeglugi i portów morskich

Art. 29. 1. Statki, obiekty portowe i porty podlegają weryfikacji i próbom efektywności w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich.

2. Weryfikacja polega na badaniu systemów, środków, procedur i struktur systemu ochrony żeglugi i portów, w celu określenia ich zgodności z ustawą, Konwencją SOLAS, w szczególności Kodeksem ISPS oraz rozporządzeniem (WE) nr 725/2004.

3. Próba efektywności polega na sprawdzeniu środków ochrony żeglugi i portów, polegającym na symulacji zamiaru popełnienia aktu bezprawnego, w celu zbadania skuteczności wdrożonych procedur.

4. Podczas przeprowadzania próby efektywności jest dopuszczalne stosowanie tylko takich środków, które odpowiadają potrzebom wynikającym z istniejącej sytuacji, aby można było skutecznie oraz bezpiecznie przeprowadzić taką próbę.

Art. 30. 1. Weryfikacje i próby efektywności przeprowadza:

- 1) inspekcja bandery i inspekcja portu – w odniesieniu do statków;
- 2) zespół, który powołuje, po uzgodnieniu z Komendantem Głównym Policji, i wyznacza jego przewodniczącego:
 - a) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej – w odniesieniu do portów,
 - b) dyrektor właściwego urzędu morskiego – w odniesieniu do obiektów portowych.
2. W skład zespołu wchodzi:
 - 1) inspektorzy bandery i portu;
 - 2) funkcjonariusze Policji wyznaczeni przez Komendanta Głównego Policji;

3) eksperci posiadający kwalifikacje i doświadczenie w zakresie ochrony żeglugi i portów, w szczególności polegające na:

a) wiedzy teoretycznej i doświadczeniu praktycznym w dziedzinie ochrony żeglugi i portów,

b) wiedzy praktycznej w zakresie badanych czynności.

3. Eksperti powołani do zespołu, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, za przeprowadzenie weryfikacji lub prób efektywności otrzymują wynagrodzenie.

4. Inspektorzy bandery i portu oraz eksperci, powołani do zespołu, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, w ramach działań przeprowadzanych podczas weryfikacji lub prób efektywności, nie podlegają karze za dokonanie czynności zabronionych przepisami prawa, które mają na celu skuteczne przeprowadzenie weryfikacji lub prób efektywności.

5. Dyrektor właściwego urzędu morskiego jest uprawniony do prowadzenia doraźnych kontroli przestrzegania wymagań Kodeksu ISPS przez statki oraz obiekty portowe.

Art. 31. 1. Weryfikacje i próby efektywności w portach przeprowadza się co najmniej raz na 5 lat.

2. Weryfikacja portu obejmuje zagadnienia zawarte w planie ochrony portu, określone w załączniku nr 2 do ustawy.

Art. 32. 1. Weryfikacje i próby efektywności w obiektach portowych przeprowadza się co roku, nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem kolejnego roku od daty wydania potwierdzenia zgodności obiektu portowego i nie później niż 3 miesiące po upływie tej daty.

2. Weryfikacja obiektu portowego obejmuje zagadnienia zawarte w planie ochrony obiektu portowego, zgodnie z postanowieniami sekcji 16 w części A Kodeksu ISPS oraz sekcji 16 w części B Kodeksu ISPS.

Art. 33. 1. O terminie planowanej weryfikacji informuje się zarządzającego portem lub obiektem portowym, określając jej zakres oraz nazwiska członków zespołu, który będzie jej dokonywał.

2. Z przeprowadzonej weryfikacji sporządza się protokół w terminie 14 dni od dnia jej zakończenia.

3. Protokół z weryfikacji powinien zawierać opis stanu faktycznego stwierdzonego w trakcie weryfikacji, w tym ustalone nieprawidłowości, a także wnioski i zalecenia.

4. Do protokołu z weryfikacji mogą zostać dołączone dowody w postaci zdjęć, nagrań obrazu lub dźwięku.

5. Protokół z weryfikacji podpisują przewodniczący zespołu oraz odpowiednio oficer ochrony portu, PFSO lub kapitan statku, a w razie ich nieobecności osoba przez nich upoważniona.

6. Odmowę podpisania protokołu przez kontrolowanego odnotowuje się w protokole z weryfikacji.

Art. 34. 1. Statki o polskiej przynależności podlegają weryfikacji, zgodnie z postanowieniami sekcji 19 w części A Kodeksu ISPS, w ramach inspekcji bandery.

2. Statki o obcej przynależności podlegają weryfikacji, zgodnie z Prawidłem 9/2 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS, w ramach inspekcji portu.

3. Do przeprowadzenia weryfikacji statków stosuje się odpowiednio przepisy o bezpieczeństwie morskim.

Art. 35. Dyrektor właściwego urzędu morskiego w sprawach określonych w Prawidle 9/2.5 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS wydaje decyzje administracyjne.

Art. 36. 1. Za przeprowadzenie weryfikacji pobiera się opłatę określoną w załączniku nr 3 do ustawy.

2. Opłata, o której mowa w ust. 1, stanowi dochód budżetu państwa.

3. Opłaty nie pobiera się, jeżeli zarządzającym portem lub obiektem portowym jest dyrektor urzędu morskiego.

Art. 37. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób przeprowadzania weryfikacji i prób efektywności

w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich oraz wysokość wynagrodzenia ekspertów, o którym mowa w art. 30 ust. 3, mając na uwadze:

- 1) zapewnienie skuteczności przeprowadzanych weryfikacji i prób efektywności;
- 2) nakłady pracy i koszty funkcjonowania zespołu, a także
- 3) postanowienia Kodeksu ISPS.

Rozdział 8

Kontrola osób, bagażu i ładunku

Art. 38. 1. Osoby udające się na teren portu, obiektu portowego lub na statek oraz ich bagaż poddaje się kontroli w celu zapewnienia ochrony żeglugi i portów morskich, w szczególności ustalenia posiadanych uprawnień do przebywania na terenie portu, obiektu portowego lub statku, wykrycia przedmiotów lub substancji, o których mowa w art. 41 ust. 1.

2. Zadania związane z kontrolą, o której mowa w ust. 1, wykonuje zarządzający portem lub obiektem portowym – we współdziałaniu z Policją, w zakresie określonym w planie ochrony portu lub obiektu portowego.

W przypadku gdy osoba jest poddawana kontroli granicznej, zarządzający portem lub obiektem portowym współdziała ze Strażą Graniczną.

Art. 39. 1. Ładunek statkowy oraz inne przedmioty, wyłączając bagaż, o którym mowa w art. 38 ust. 1, przeznaczone do transportu na teren portu, obiektu portowego lub na statek poddaje się kontroli w celu ochrony statków, obiektów portowych i portów, w szczególności ustalenia zgodności z dokumentami przewozowymi lub wykrycia niezgodnych z tymi dokumentami przedmiotów lub substancji, o których mowa w art. 41 ust. 1.

2. Zadania związane z kontrolą, o której mowa w ust. 1, wykonuje zarządzający portem lub obiektem portowym zgodnie z planem ochrony portu lub obiektu portowego, we współdziałaniu odpowiednio ze Służbą Celną lub Strażą Graniczną, w zakresie określonym w tych planach.

Art. 40. 1. Zarządzający portem lub obiektem portowym realizuje zadania, o których mowa w art. 38 i 39, przez jednostkę ochrony portu lub obiektu portowego.

2. W przypadku gdy zadania jednostki ochrony portu lub obiektu portowego wykonuje przedsiębiorca, o którym mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, pracownicy tego przedsiębiorcy powinni być przeszkoleni w zakresie ochrony żeglugi i portów, w tym w zakresie wykonywania dodatkowych uprawnień, wynikających z ust. 4. Przeszkolenie zapewnia zarządzający portem lub obiektem portowym w porozumieniu z przedsiębiorcą.

3. Jednostka ochrony portu lub obiektu portowego wykonuje zadania wynikające odpowiednio z planu ochrony portu lub obiektu portowego, w szczególności w zakresie:

- 1) kontroli przepustek wydawanych przez zarządzających portem lub obiektem portowym;
- 2) prowadzenia kontroli dostępu do obszarów o ograniczonym dostępie;

- 3) ujęcia i przekazania Policji osoby naruszającej ochronę;
- 4) ochrony obszarów o ograniczonym dostępie;
- 5) czynności, o których mowa w art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.

4. Pracownik jednostek ochrony portu lub obiektu portowego przy wykonywaniu zadań z zakresu ochrony żeglugi i portów morskich, niezależnie od uprawnień określonych w ustawie z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, ma prawo do:

- 1) niedopuszczenia do wejścia na obszar lub do obiektu podlegającego ochronie osoby nieposiadającej wymaganych uprawnień;
- 2) dokonywania kontroli manualnej i przeglądania zawartości bagażu;
- 3) stosowania urządzeń technicznych do wykrywania przedmiotów lub substancji, o których mowa w art. 41 ust. 1.

5. Kontrola manualna jest zespołem czynności wykonywanych ręcznie bez ingerencji w wewnętrzne powłoki ciała oraz w sposób powodujący w jak najmniejszym stopniu naruszenie intymności, w celu wykrycia w odzieży lub na ciele oraz w przedmiotach osobistych osoby kontrolowanej przedmiotów lub substancji, o których mowa w art. 41 ust. 1.

6. Komendant Główny Policji sprawuje nadzór nad działalnością jednostki ochrony portu lub obiektu portowego w zakresie określonym w art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia oraz niniejszej ustawie.

7. Nadzór, o którym mowa w ust. 6, polega na:

- 1) realizacji czynności określonych w art. 43 ust. 2 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia;

- 2) kontroli prawidłowości prowadzenia dokumentacji organizacji i przebiegu ochrony oraz zgodności sprawowanej ochrony z prowadzoną dokumentacją ochronną;
- 3) kontroli sposobu zabezpieczenia broni palnej i amunicji oraz środków przymusu bezpośredniego oraz zgodności ewidencji broni palnej, amunicji i środków przymusu bezpośredniego ze stanem faktycznym.

8. Do zarządzającego portem stosuje się odpowiednio przepisy art. 43 ust. 3 i art. 50a ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.

9. Funkcjonariuszowi Policji przysługuje prawo do wykonywania czynności, o których mowa w art. 40 ust. 7, po okazaniu legitymacji służbowej i pisemnego upoważnienia, o którym mowa w art. 79 ust. 4 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1095).

10. Przeprowadzenie kontroli przez jednostkę ochrony portu lub obiektu portowego nie wyklucza przeprowadzenia kontroli zgodnie z planem ochrony statku.

Art. 41. 1. Zabrania się, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, posiadania oraz transportu na teren portu, obiektu portowego lub na statek następujących przedmiotów lub substancji:

- 1) broni;
- 2) materiałów wybuchowych i pirotechnicznych;
- 3) środków drażniących lub ogłuszających;
- 4) substancji chemicznych palnych i żrących;
- 5) innych materiałów chemicznych, biologicznych lub radiacyjnych.

2. Przedmioty lub substancje zabronione, o których mowa w ust. 1, mogą być wnoszone na teren portu lub obiektu portowego przez pra-

owników portu lub obiektu portowego, zarządzającego portem lub obiektem portowym, przedstawicieli innych podmiotów wykonujących czynności służbowe lub prowadzących działalność na terenie portu lub obiektu portowego, o ile jest to niezbędne do zapewnienia funkcjonowania tych podmiotów. Czynności te odbywają się zgodnie z postanowieniami planu ochrony portu lub obiektu portowego.

3. Przedmioty lub substancje, o których mowa w ust. 1, mogą być wnoszone na statek przez uprawnionych żołnierzy oraz funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego i Wywiadu Wojskowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, straży pożarnej, Biura Ochrony Rządu oraz Służby Celnej, podczas wykonywania czynności służbowych.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, listę przedmiotów lub substancji, o których mowa w ust. 1, oraz metody i środki ochrony przewozu broni, mając na uwadze przepisy o broni i amunicji oraz potrzebę zapewnienia ochrony żeglugi i portów morskich.

Art. 42. Rada Ministrów, mając na uwadze poziom ochrony żeglugi i portów morskich, określi, w drodze rozporządzenia, metody i środki kontroli, uwzględniając w szczególności organizację i formy kontroli, działania zapobiegawcze oraz działania w przypadkach bezprawnej ingerencji oraz rodzaje urządzeń technicznych stosowanych do kontroli.

Rozdział 9

Wejście do portu oraz deklaracja ochrony

Art. 43. 1. Kapitan statku przed wejściem statku do portu, stosownie do postanowień art. 6 rozporządzenia (WE) nr 725/2004, zgłasza statek do regionalnego punktu kontaktowego, na formularzu zgłoszenia wstępnego.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza zgłoszenia wstępnego, mając na uwadze zakres informacji niezbędnych do zgłoszenia statku.

Art. 44. 1. Zgłoszenia nie wymaga się w stosunku do statków, które uzyskały zwolnienie z obowiązku zgłoszenia wstępnego zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 725/2004.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje zwolnienie, o którym mowa w ust. 1:

- 1) na wniosek właściwego organu państwa członkowskiego Unii Europejskiej;
 - 2) na wniosek polskiego armatora.
3. We wniosku, o którym mowa w ust. 2, zamieszcza się:
- 1) nazwę statku;
 - 2) numer IMO statku;
 - 3) sygnał wywoławczy statku;
 - 4) państwo bandery statku;
 - 5) oznaczenie armatora;
 - 6) wykaz statków prowadzących regularne usługi między portami znajdującymi się na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej oraz dane dotyczące

24-godzinne punktu kontaktowego, o których mowa w art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 725/2004.

Art. 45. Kapitan statku jest obowiązany do okazania dyrektorowi właściwego urzędu morskiego:

- 1) międzynarodowego certyfikatu ochrony statku lub tymczasowego międzynarodowego certyfikatu ochrony statku;
- 2) zapisu historii statku;
- 3) listy portów zawinięć statku.

Art. 46. W celu ustalenia, czy zachodzi potrzeba sporządzenia deklaracji ochrony, kapitan statku lub SSO oraz PFSO obiektu portowego, do którego zmierza statek, przekazują właściwemu regionalnemu punktowi kontaktowemu i sobie nawzajem informację o aktualnym poziomie ochrony odpowiednio statku lub obiektu portowego.

Art. 47. 1. Deklarację ochrony sporządza się, w przypadku gdy:

- 1) statek i obiekt portowy, między którymi będą zachodzić działania statek – obiekt portowy, mają ustalone różne poziomy ochrony;
- 2) statki, między którymi będą zachodzić działania statek – statek, mają ustalone różne poziomy ochrony.

2. Deklaracje ochrony sporządza się, gdy statek i obiekt portowy mają ustalony ten sam poziom ochrony 2 lub 3.

3. Deklarację ochrony sporządza się także, gdy statek i obiekt portowy, między którymi będą zachodzić działania, znajdują się na poziomie ochrony 1, gdy:

- 1) działania są prowadzone ze statkiem, który w ciągu ostatnich 10 zawinięć do portów znajdował się w porcie

lub w obiekcie portowym, który nie posiadał zatwierdzonego planu ochrony, lub

- 2) działania są prowadzone ze statkiem, który nie posiada zatwierdzonego planu ochrony, lub
- 3) statek prowadzi działania w porcie lub w obiekcie portowym, który nie posiada zatwierdzonego planu ochrony, lub
- 4) obowiązek posiadania deklaracji ochrony wynika z planu ochrony statku lub obiektu portowego.

4. Statek może żądać wypełnienia deklaracji ochrony w przypadkach określonych w sekcji 5.2 w części A Kodeksu ISPS.

5. W przypadku gdy poziom ochrony zostaje podwyższony w stosunku do poziomu określonego w deklaracji ochrony, sporządza się nową deklarację, a następnie wdraża jej postanowienia.

6. Dyrektor właściwego urzędu morskiego może wprowadzić, w drodze decyzji administracyjnej, obowiązek sporządzenia deklaracji ochrony i wdrożenia jej postanowień, jeżeli jest to niezbędne ze względu na ochronę żeglugi i portów morskich.

Art. 48. 1. Deklarację ochrony sporządzają, w formie pisemnej, odpowiednio kapitan statku lub SSO w imieniu statku oraz PFSO w imieniu obiektu portowego.

2. Deklarację ochrony sporządza się i wdraża jej postanowienia przed podjęciem jakichkolwiek działań statek – statek lub statek – obiekt portowy.

Art. 49. 1. Deklaracja ochrony dla statku i obiektu portowego zachowuje ważność przez okres prowadzenia działań statek – statek lub statek – obiekt portowy.

2. W odniesieniu do statków odbywających krótkie podróże międzynarodowe na stałych trasach deklaracja ochrony zachowuje ważność przez okres:

- 1) 90 dni – w odniesieniu do poziomu ochrony 1;
- 2) 30 dni – w odniesieniu do poziomu ochrony 2.

3. Termin ważności deklaracji ochrony sporządzonej na poziomie ochrony 3 jest równy okresowi wskazanemu w ust. 1 lub okresowi trwania tego poziomu.

Art. 50. 1. Na statku przechowuje się deklarację ochrony z 10 ostatnich zawinięć do portów, jednakże nie krócej niż przez okres 90 dni.

2. PFSO przechowuje deklarację ochrony przez okres 90 dni.

Art. 51. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór deklaracji ochrony, mając na uwadze postanowienia Kodeksu ISPS.

Rozdział 10

Szkolenia w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich

Art. 52. 1. Funkcję SSO, CSO oraz PFSO mogą pełnić osoby, które posiadają ważne świadectwo przeszkolenia w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich.

2. Świadectwo przeszkolenia, na podstawie zaświadczenia o przeszkoleniu, wydaje dyrektor urzędu morskiego właściwy dla ośrodka prowadzącego szkolenie, na okres 5 lat.

3. Za wydanie świadectwa pobiera się opłatę, która stanowi dochód budżetu państwa.

4. Szkolenia prowadzi się zgodnie z przepisami o bezpieczeństwie morskim.

5. Programy szkoleń oraz wzór świadectwa przeszkolenia SSO określają przepisy dotyczące wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzór świadectwa przeszkolenia CSO i PFSO oraz programy szkoleń, mając na uwadze zapewnienie odpowiedniej wiedzy;
- 2) wysokość opłat za wydanie świadectw przeszkolenia, biorąc pod uwagę koszty ich wydania.

Art. 53. 1. Na podstawie świadectwa przeszkolenia zarządzający obiektem portowym wydaje PFSO dokument identyfikacyjny.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór dokumentu identyfikacyjnego, biorąc pod uwagę zakres danych umożliwiających identyfikację PFSO.

Art. 54. Piloci morscy wykonujący usługi pilotowe dla statków, o których mowa w art. 2 ust. 1-4, są obowiązani posiadać świadectwo przeszkolenia SSO.

Art. 55. 1. Ćwiczenia w zakresie ochrony statku i obiektu portowego organizują oraz zapewniają środki do ich przeprowadzenia odpowiednio:

- 1) armator – w odniesieniu do statków, zgodnie z postanowieniami sekcji 13 w części A Kodeksu ISPS i sekcji 13.5-13.8 w części B Kodeksu ISPS;

2) zarządzający obiektem portowym – w odniesieniu do obiektów portowych, zgodnie z postanowieniami sekcji 18 w części A Kodeksu ISPS i sekcji 18 w części B Kodeksu ISPS.

2. Ćwiczenia w zakresie ochrony portu organizuje i zapewnia środki do ich przeprowadzenia zarządzający portem we współdziałaniu z organem ochrony portu, co najmniej raz w roku kalendarzowym, z tym że przerwa między ćwiczeniami nie może wynosić więcej niż 18 miesięcy.

3. Ćwiczenia, o których mowa w ust. 1 i 2, mogą być organizowane łącznie z ćwiczeniami w zakresie reagowania kryzysowego organizowanymi przez inne organy.

Rozdział 11

Uznana organizacja ochrony

Art. 56. 1. Funkcję RSO może sprawować wyłącznie upoważniony podmiot, który spełnia kryteria określone odpowiednio w załączniku nr 4 i 5 do ustawy.

2. W przypadku RSO dla statków upoważnić można tylko instytucję klasyfikacyjną, która została uznana przez Unię Europejską.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, po przeprowadzeniu oceny spełniania kryteriów, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, udziela upoważnienia, w drodze decyzji administracyjnej określającej zakres tego upoważnienia, jeżeli jest to niezbędne do zapewnienia właściwej ochrony żeglugi i portów morskich lub uzasadnione potrzebami polskiej administracji morskiej.

4. Decyzję wydaje się w terminie nieprzekraczającym 3 miesięcy od dnia złożenia wniosku.

Art. 57. 1. W sprawach ochrony portu lub obiektu portowego upoważnienie może zostać udzielone do:

- 1) sporządzania oceny stanu ochrony portu, konkretnego obiektu portowego lub więcej niż jednego obiektu portowego oraz wprowadzania poprawek do tych ocen;
- 2) sporządzania, na podstawie ocen stanu ochrony portu lub obiektu portowego, planu ochrony portu lub obiektu portowego oraz wprowadzania poprawek do tych planów;
- 3) doradzania lub udzielania pomocy zarządzającym portami lub obiektami portowymi w sprawach ochrony.

2. Nie upoważnia się RSO, która przygotowała ocenę stanu ochrony portu lub obiektu portowego, do sporządzenia lub wprowadzenia poprawek do planu ochrony tego samego portu lub obiektu portowego.

3. W sprawach ochrony statku RSO może zostać upoważniona do:

- 1) sporządzania oceny stanu ochrony statku oraz wprowadzania poprawek do tej oceny;
- 2) sporządzania, na podstawie oceny ochrony statku, planu ochrony statku i wprowadzania poprawek do tego planu;
- 3) przeprowadzania weryfikacji wstępnej, odnawiającej, pośredniej i dodatkowej statku w celu stwierdzenia zgodności z wymaganiami Konwencji SOLAS dotyczącymi ochrony statku;
- 4) wydawania międzynarodowego certyfikatu ochrony statku lub tymczasowego międzynarodowego certyfikatu ochrony statku;
- 5) doradzania lub udzielania pomocy armatorom w sprawach ochrony.

4. Nie upoważnia się RSO do wydawania certyfikatów ochrony statku, dla którego RSO sporządziła ocenę stanu ochrony lub plan ochrony statku.

Art. 58. 1. Podmiot ubiegający się o upoważnienie przedstawia ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej pisemny wniosek zawierający proponowany zakres upoważnienia. Do wniosku dołącza się dokumentację potwierdzającą spełnienie kryteriów, o których mowa w załączniku nr 4 do ustawy, a w przypadku RSO dla statków dodatkowo wymienioną w załączniku nr 5 do ustawy.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór wniosku o udzielenie upoważnienia RSO, mając na uwadze zakres wymaganych informacji.

Art. 59. 1. Upoważnienie cofa się:

- 1) w przypadku stwierdzenia, że RSO przestała spełniać kryteria będące podstawą udzielenia upoważnienia;
- 2) gdy nie zachodzą przesłanki określone w art. 56 ust. 3;
- 3) na wniosek RSO.

2. Upoważnienie można zawiesić w przypadku stwierdzenia, że RSO nie realizuje w należyty sposób zadań określonych w upoważnieniu.

3. Zawieszenia oraz cofnięcia upoważnienia dokonuje, w drodze decyzji administracyjnej, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych.

Art. 60. 1. O udzieleniu, zawieszeniu lub cofnięciu upoważnienia zawiadamia się:

- 1) IMO;
- 2) Komisję Europejską;

3) właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej.

2. Podmiotom, o których mowa w ust. 1, przesyła się informacje dotyczące oceny działalności prowadzonej przez RSO.

Art. 61. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przeprowadza co najmniej raz na 2 lata kontrolę RSO.

2. W celu przeprowadzania kontroli, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wyznacza komisję kontrolującą, powołuje jej przewodniczącego i wystawia upoważnienie do przeprowadzenia kontroli.

3. Upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, zawiera:

- 1) oznaczenie osób przeprowadzających kontrolę;
- 2) nazwę kontrolowanej RSO;
- 3) zakres kontroli.

4. Kontroli podlega działalność RSO w zakresie określonym w upoważnieniu, a w szczególności:

- 1) dokumentacja;
- 2) organizacja pracy RSO.

5. Komisja kontrolująca jest uprawniona do:

- 1) wstępu na teren siedziby RSO;
- 2) żądania ustnych i pisemnych wyjaśnień oraz okazania dokumentów związanych z działalnością objętą zakresem kontroli;
- 3) żądania udzielenia, w wyznaczonym terminie, pisemnych i ustnych wyjaśnień w sprawach objętych zakresem kontroli.

6. Czynności kontrolne przeprowadzane są w obecności przedstawiciela RSO.

7. Z przeprowadzonej kontroli, w terminie 14 dni od jej zakończenia, sporządza się protokół i przedstawia do wiadomości RSO.

8. W terminie 14 dni od dnia otrzymania protokołu RSO może ustosunkować się do jego treści.

9. Protokół, o którym mowa w ust. 7, powinien zawierać opis stanu faktycznego stwierdzonego w trakcie kontroli, w tym ustalone nieprawidłowości, a także wnioski i zalecenia.

Art. 62. 1. Za wykonywanie czynności określonych w upoważnieniu RSO pobiera opłaty zgodnie z załącznikiem nr 3 do ustawy.

2. RSO przekazuje 10 % opłaty, o której mowa w ust. 1, do budżetu państwa.

Rozdział 12

Finansowanie ochrony żeglugi i portów morskich

Art. 63. Koszty związane z ochroną żeglugi i portów morskich są finansowane ze środków:

- 1) budżetu państwa w częściach, których dysponentami są: minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, minister właściwy do spraw wewnętrznych i Minister Obrony Narodowej;
- 2) pochodzących z budżetu Unii Europejskiej;
- 3) zarządzających portami;
- 4) zarządzających obiektami portowymi;
- 5) armatorów;
- 6) finansowych i rzeczowych, przekazanych na ten cel przez zagraniczne i krajowe osoby fizyczne i prawne;

7) wojewodów.

Rozdział 13

Kary pieniężne

Art. 64. Kto:

- 1) wbrew art. 4 pkt 11 i 12 nie dopełnia obowiązku wyznaczenia PFSO, SSO oraz CSO,
- 2) nie przekazuje, w sposób określony w art. 8 ust. 1 i 2, posiadanych wiadomości o zagrożeniu ochrony portu, obiektu portowego lub statku,
- 3) używa alertu wbrew zakazowi wyrażonemu w art. 16,
- 4) nie realizuje postanowień zawartych w planie ochrony portu, obiektu portowego lub statku, przez co obniża bezpieczeństwo portu, obiektu portowego lub statku,
- 5) nie stosuje się do poleceń i instrukcji dotyczących ochrony żeglugi i portów morskich wydanych przez organy administracji morskiej, zgodnie z art. 28 ust. 1,
- 6) nie stosuje się do zakazu posiadania lub transportu na teren portu, obiektu portowego lub na statek urządzeń, substancji lub przedmiotów określonych w art. 41 ust. 1,
- 7) wbrew obowiązkowi wyrażonemu w art. 48 ust. 1 nie sporządza deklaracji ochrony

– podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” dla celów emerytalnych i rentowych.

Art. 65. 1. Karę pieniężną, o której mowa w art. 64, wymierza dyrektor urzędu morskiego, w drodze decyzji administracyjnej, biorąc pod uwagę skalę zagrożenia wywołanego czynami, o których mowa w art. 64.

2. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Art. 66. Kwoty z tytułu kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa.

Rozdział 14

Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 67. W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.⁵⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 48 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W zakresie nieunormowanym w przepisach, jeżeli jest to niezbędne do ochrony życia, zdrowia lub mienia, ochrony środowiska morskiego na morzu, w porcie, przystani oraz w pasie technicznym, a także ochrony żeglugi i portów morskich – dyrektor urzędu morskiego może ustanawiać w zakresie określonym w art. 42 ust. 2 przepisy porządkowe zawierające zakazy lub nakazy określonego zachowania się.”;

2) w art. 50 w ust. 1:

a) w pkt 1 dodaje się lit. d w brzmieniu:

„d) kontrolowania, czy statki spełniają wymagania w zakresie ochrony żeglugi morskiej;”,

b) w pkt 2 dodaje się lit. e w brzmieniu:

- „e) ochrony żeglugi morskiej;”,
- c) w pkt 3 dodaje się lit. e w brzmieniu:
„e) ochrony żeglugi morskiej.”;
- 3) w art. 52 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:
„4. Kontrolę w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich reguluje odrębna ustawa.”;
- 4) w art. 56 pkt 18 otrzymuje brzmienie:
„18) wykracza przeciwko obowiązkowi umieszczania na statku oznaczenia nazwy, portu macierzystego i numeru identyfikacyjnego statku,”.

Art. 68. W ustawie z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221 oraz z 2006 r. Nr 104, poz. 708) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 43 ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. Naruszenia przepisów prawa i nieprawidłowości stwierdzone w ramach sprawowanego nadzoru, o którym mowa w ust. 1, w terminie określonym w zaleceniu, usuwa:
- 1) kierownik jednostki, w skład której wchodzi obszary, obiekty i urządzenia podlegające obowiązkowej ochronie;
 - 2) osoba działająca w imieniu lub interesie przedsiębiorcy, który uzyskał koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie ochrony osób i mienia, posiadającego pozwolenie na broń na okaziciela;
 - 3) kierownik jednostki, w której utworzono wewnętrzną służbę ochrony.”;

2) po art. 50 dodaje się art. 50a w brzmieniu:

„Art. 50a. Kto, wbrew obowiązkowi określönemu w art. 43 ust. 3, nie usuwa, w terminie określönym w zaleceniu, stwierdzonych w ramach sprawowanego nadzoru Komendanta Głównego Policji naruszeń przepisów prawa lub nieprawidłowości, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.”.

Art. 69. W ustawie z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693 oraz z 2007 r. Nr 107, poz. 732 i Nr 176, poz. 1238) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 14:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Opłaty za przeprowadzanie weryfikacji systemu ochrony statku, wydanie dokumentu ochrony regulują przepisy o ochronie żeglugi i portów morskich.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terminy, tryb przeprowadzania i zakres inspekcji związanych z bezpieczeństwem i ochroną statku oraz rodzaje i wzory dokumentów bezpieczeństwa statku, mając na uwadze przepisy międzynarodowe oraz przepisy prawa Unii Europejskiej w zakresie przeprowadzania inspekcji i przeglądów oraz kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony statków.”;

2) w art. 18 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Kwalifikacje członków załóg statków morskich dotyczące ochrony regulują przepisy o ochronie żeglugi i portów morskich.”;

3) w art. 36 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Kwalifikacje pilotów morskich, wykonujących usługi pilotowe dla statków, o których mowa w art. 2 ust. 1-4 ustawy z dnia o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr ..., poz. ...), objętych systemem ochrony zgodnym z Rozdziałem XI-2 Konwencji SOLAS, regulują przepisy tej ustawy.”;

4) art. 54 otrzymuje brzmienie:

„Art. 54. Właściwość organów oraz tryb wymierzania i ściągania kar pieniężnych z tytułu naruszenia przepisów, o których mowa w art. 51-53, regulują przepisy ustawy, o której mowa w art. 26 ust. 1.”.

Rozdział 15

Przepisy przejściowe i końcowe

Art. 70. 1. Dokumenty ochrony statku i obiektu portowego, w tym plany ochrony wydane w związku z wejściem w życie Kodeksu ISPS, zachowują ważność na czas w nich określony.

2. Świadectwa przeszkolenia SSO wydane w związku z wejściem w życie Kodeksu ISPS zachowują ważność na czas w nich określony.

3. Osoby wykonujące w dniu wejścia w życie ustawy funkcje PFSO i CSO są obowiązane uzyskać świadectwo przeszkolenia w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 71. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 14 ust. 3 ustawy, o której mowa w art. 68, zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych na podstawie art. 14 ust. 3 tej ustawy, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 72. Z dniem wejścia w życie ustawy na statkach o polskiej przynależności oraz w portach i obiektach portowych obowiązuje poziom ochrony 1.

Art. 73. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z tym że art. 18 i art. 31 ust. 1 wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji dyrektywy 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów (Dz. Urz. UE L 310 z 25.11.2005, str. 28).

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ustawę z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia oraz ustawę z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 128, poz. 1407, z 2002 r. Nr 37, poz. 329, Nr 41, poz. 365, Nr 62, poz. 558, Nr 89, poz. 804 i Nr 200, poz. 1688, z 2003 r. Nr 52, poz. 450, Nr 137, poz. 1302 i Nr 149, poz. 1452, z 2004 r. Nr 33, poz. 287 oraz z 2005 r. Nr 33, poz. 288, Nr 90, poz. 757 i Nr 175, poz. 1462.

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 90, poz. 757, z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711 i Nr 170, poz. 1218 oraz z 2007 r. Nr 57, poz. 390 i Nr 82, poz. 558.

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652, z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 203, poz. 1683, z 2006 r. Nr 220, poz. 1600 i Nr 249, poz. 1834 oraz z 2007 r. Nr 21, poz. 125.

ELEMENTY OCENY STANU OCHRONY PORTU

- I. Ocena stanu ochrony portu będzie obejmować co najmniej:
 1. Określenie i ocenę ważnych składników majątku i infrastruktury, które powinny być chronione.
 2. Określenie potencjalnych zagrożeń składników majątku i infrastruktury oraz prawdopodobieństwa ich wystąpienia w celu ustanowienia środków ochrony i ustalenia kolejności ich użycia.
 3. Określenie, wybór i ustalenie kolejności użycia środków przeciwdziałania oraz poziomu ich skuteczności w zależności od stopnia zagrożenia.
 4. Określenie słabych punktów, z uwzględnieniem czynnika ludzkiego, w infrastrukturze, zasadach postępowania i procedurach.

- II. W tym celu ocena stanu ochrony powinna zawierać:
 1. Określenie wszystkich obszarów istotnych z punktu widzenia ochrony, z uwzględnieniem ich granic.
 2. Określenie istotnych zagadnień w zakresie ochrony wynikających z oddziaływania między środkami ochrony obiektów portowych a środkami ochrony portu.
 3. Określenie, którzy pracownicy portu ze względu na wykonywane obowiązki zostaną poddani podstawowemu postępowaniu sprawdzającemu lub którzy powinni uzyskać poświadczenia bezpieczeństwa stosownie do przepisów o ochronie informacji niejawnych.

4. Określenie, w razie potrzeby, podziału portu na sektory według prawdopodobieństwa zajścia zdarzeń naruszających ochronę. Poszczególne obszary będą oceniane nie tylko jako potencjalne cele bezpośredniego ataku, ale również jako potencjalne drogi przejścia na wypadek zaatakowania obszarów sąsiednich.
5. Określenie zmienności zagrożeń, np. związanych ze zmianą sezonu.
6. Określenie charakterystycznych właściwości każdego sektora, takich jak: lokalizacja, dostęp, zasilanie, system komunikacyjny, własność i użytkownicy, oraz innych elementów istotnych z punktu widzenia ochrony.
7. Określenie prawdopodobnych scenariuszy zagrożeń portu. Celem zidentyfikowanego zagrożenia może być cały port lub poszczególne części jego infrastruktury, ładunek, bagaż, ludzie lub środki transportu w obrębie portu.
8. Określenie skutków właściwych dla danego scenariusza wystąpienia zagrożenia. Skutki mogą dotyczyć jednego lub większej liczby sektorów, przy czym określa się zarówno skutki bezpośrednie, jak i pośrednie; szczególną uwagę należy zwrócić na ryzyko wystąpienia strat w ludziach.
9. Określenie możliwości wystąpienia eskalacji zdarzeń naruszających ochronę.
10. Określenie podatności na zagrożenia każdego z sektorów.
11. Określenie wszystkich istotnych aspektów organizacyjnych niezbędnych do zapewnienia kompleksowej ochrony portu, w tym określenie zakresów kompetencji organów i podmiotów odpowiedzialnych za ochronę, wskazanie obowiązujących przepisów i istniejących procedur.
12. Określenie słabych punktów związanych z aspektami organizacyjnymi, prawnymi i proceduralnymi, istotnych z punktu widzenia konieczności zapewnienia kompleksowej ochrony portu.
13. Określenie środków, procedur i działań mających na celu wyeliminowanie ryzyka wystąpienia krytycznych słabych punktów.

Należy zwrócić uwagę na potrzebę kontroli dostępu oraz środki kontroli dostępu lub ograniczenia dostępu, dotyczące całego portu lub jego sektorów, w szczególności na identyfikację pasażerów, pracowników portu oraz innych pracowników, gości i członków załóg statków, a także na wymogi monitorowania sektorów i prowadzonej działalności oraz kontrolę ładunku i bagażu. Środki, procedury i działania będą współmierne do dostrzeżonego zagrożenia, które może być różne w różnych sektorach.

14. Określenie, w jaki sposób wzmocnić środki, procedury oraz działania w przypadku wprowadzenia wyższego poziomu ochrony.
15. Określenie szczegółowych zasad postępowania w odniesieniu do zidentyfikowanych zagrożeń ochrony, takich jak „podejrzane”: ładunek, bagaż, zapasy paliwa lub żywności, osoby, paczki niewiadomego pochodzenia, oraz realnych zagrożeń (np. bomb). Zasady te powinny określać wymagania w zakresie weryfikacji takiego zagrożenia w miejscu jego wykrycia oraz po przetransportowaniu źródła zagrożenia w bezpieczne miejsce.
16. Określenie środków, procedur i działań mających na celu ograniczenie i złagodzenie skutków zagrożeń ochrony portu.
17. Określenie podziału zadań umożliwiających właściwe i poprawne wdrożenie środków, procedur i działań.
18. Analizę innych istniejących planów ochrony, określenie wzajemnych relacji pomiędzy rozwiązaniami zawartymi w tych planach oraz analizę oddziaływania z innymi środkami ochrony portu. Należy zwrócić uwagę również na środki i procedury przewidziane w innych planach reagowania (np. plan reagowania na wyciek ropy, plan reagowania w razie wypadku w porcie, plan na wypadek interwencji medycznej, plan reagowania w razie katastrofy nuklearnej itd.).
19. Określenie wymagań w zakresie wzajemnej komunikacji niezbędnych do prawidłowego wdrożenia środków i procedur.

20. Określenie środków mających zapewnić ochronę przed ujawnieniem informacji istotnych z punktu widzenia ochrony.
21. Określenie, jakie informacje muszą zostać udostępnione wszystkim stronom bezpośrednio zaangażowanym, a także, w razie potrzeby, opinii publicznej.

ELEMENTY PLANU OCHRONY PORTU

I. Ogólne aspekty planu ochrony portu:

1. Definiowanie wszystkich sektorów istotnych z punktu widzenia ochrony portu.

W zależności od oceny stanu ochrony portu, środki, procedury i działania mogą się różnić w poszczególnych sektorach. W niektórych z nich może być wymagane zastosowanie „mocniejszych” środków zapobiegawczych niż w innych. Należy zwrócić szczególną uwagę na miejsca styku poszczególnych sektorów określone w ocenie stanu ochrony portu.

2. Zapewnienie koordynacji środków ochrony dla sektorów różniących się w zakresie wymaganej ochrony.
3. Określenie różnych środków ochrony w odniesieniu do różnych sektorów, zmieniających się poziomów ochrony oraz pozyskanych informacji o potencjalnym zagrożeniu.
4. Określenie struktury organizacyjnej ochrony portu.

II. Szczegółowe aspekty planu ochrony portu:

1. Wymagania dotyczące dostępu.

Wszystkie wymagania i poziomy ochrony zostaną kompleksowo włączone do planu ochrony portu.

2. Wymagania w zakresie kontroli dokumentów tożsamości, bagażu i ładunku.

Wymagania mogą mieć zastosowanie do poszczególnych bądź wszystkich sektorów. Osoby wchodzące lub znajdujące się w danym sektorze mogą podlegać kontroli. Plan ochrony portu w odpowiedni sposób uwzględni wyniki oceny stanu ochrony portu, stanowiącej narzędzie, przy użyciu którego zostaną ustalone wymagania w zakresie

ochrony dla każdego sektora, na każdym poziomie ochrony. Jeżeli zostaną wprowadzone specjalne karty identyfikacyjne dla celów ochrony portu, to zostaną ustanowione przejrzyste procedury ich wydawania, kontroli, używania i zwrotu. Procedury takie powinny uwzględniać szczególny charakter niektórych grup użytkowników portów, dopuszczając specjalne środki w celu ograniczenia negatywnych skutków wymagań dotyczących kontroli dostępu. Kategoryzacja powinna uwzględniać co najmniej: osoby podróżujące, urzędników oraz funkcjonariuszy służb państwowych, osoby stale pracujące w porcie lub regularnie go odwiedzające, mieszkańców portu oraz osoby okazjonalnie pracujące w porcie lub okazjonalnie go odwiedzające.

3. Łączność z organami współdziałającymi.

W razie potrzeby plan powinien przewidywać połączenie systemu informacyjnego portu z systemami informacyjnymi organów i służb współdziałających.

4. Procedury i środki dotyczące postępowania z „podejrzanymi”: ładunkiem, bagażem, zapasami paliwa lub żywności, osobami, w tym wyznaczenie obszaru chronionego.

Procedury i środki powinny obejmować inne zidentyfikowane zagrożenia ochrony.

5. Wymagania dotyczące sektorów lub działalności w obrębie sektorów.

Zarówno potrzebę zastosowania różnych rozwiązań technicznych, jak i same rozwiązania określa się na podstawie oceny stanu ochrony portu.

6. Oznakowanie.

Obszary, w których stosuje się wymagania dotyczące dostępu lub kontroli, powinny być odpowiednio oznakowane. Wymagania dotyczące dostępu i kontroli powinny uwzględniać obowiązujące przepisy prawne i przyjętą praktykę.

7. Komunikacja oraz poświadczenia bezpieczeństwa.

Wszystkie istotne informacje dotyczące ochrony są odpowiednio przekazywane, zgodnie z przepisami w zakresie ochrony informacji niejawnych oraz zapisami zawartymi w planie. Ze względu na wrażliwość niektórych informacji, komunikacja powinna być oparta na zasadzie ścisłej potrzeby.

8. Raporty o naruszeniach ochrony.

W celu zapewnienia szybkiego reagowania, plan ochrony portu powinien określać jasne wymagania dotyczące przekazywania oficerowi ochrony portu lub organowi ochrony portu raportów o wszystkich naruszeniach ochrony.

9. Integracja z innymi planami w zakresie ochrony.

Plan uwzględnia rozwiązania przewidziane w innych planach oraz stosowane i obowiązujące w porcie inne działania zapobiegawcze i kontrolne.

10. Integracja z planami reagowania lub włączenie określonych środków reagowania, procedur i działań.

Plan będzie szczegółowo opisywać wzajemne oddziaływanie i koordynację z innymi planami reagowania i planami awaryjnymi.

11. Wymogi dotyczące szkoleń i ćwiczeń.

12. Organizacja eksploatacyjnej ochrony portu i procedury robocze.

Plan ochrony portu powinien szczegółowo określać organizację w zakresie ochrony portu, podział zadań i procedury robocze. Powinien również, w razie potrzeby, szczegółowo określać zasady koordynacji z oficerami ochrony obiektów portowych i statków.

Plan ochrony portu powinien zawierać również:

1) dane dotyczące jednostki ochrony portu, w tym:

- a) stan etatowy,
- b) rodzaj i ilość uzbrojenia i amunicji,
- c) sposób zabezpieczenia broni i amunicji;

- 2) dane dotyczące rodzaju zabezpieczeń technicznych;
 - 3) zasady organizacji i wykonywania ochrony.
13. Procedury przyjmowania i aktualizacji planu ochrony portu.

- I. TARYFA OPŁAT ZA PRZEPROWADZENIE CZYNNOŚCI URZĘDOWYCH ZWIĄZANYCH Z WYDANIEM DOKUMENTÓW OCHRONY PORTÓW
1. Zatwierdzenie oceny ochrony portu 1.200 j.t.*
 2. Zatwierdzenie planu ochrony portu 1.200 j.t.
 3. Przeprowadzenie weryfikacji w celu stwierdzenia zgodności portu z planem ochrony portu 1.600 j.t.
- II. TARYFA OPŁAT ZA PRZEPROWADZENIE CZYNNOŚCI URZĘDOWYCH ZWIĄZANYCH Z WYDANIEM DOKUMENTÓW OCHRONY OBIEKTÓW PORTOWYCH
1. Wydanie potwierdzenia zgodności obiektu portowego 500 j.t.
 2. Zatwierdzenie oceny ochrony obiektu portowego 600 j.t.
 3. Zatwierdzenie planu ochrony obiektu portowego 600 j.t.
 4. Zatwierdzenie poprawek do oceny stanu ochrony obiektu portowego 100 j.t.
 5. Zatwierdzenie poprawek do planu ochrony obiektu portowego 100 j.t.
 6. Przeprowadzenie weryfikacji w celu stwierdzenia zgodności obiektu portowego z zatwierdzonym planem i wymaganiami Kodeksu ISPS 800 j.t.
- III. TARYFA OPŁAT ZA PRZEPROWADZENIE CZYNNOŚCI URZĘDOWYCH ZWIĄZANYCH Z WYDANIEM DOKUMENTÓW OCHRONY STATKÓW
1. Przeprowadzenie weryfikacji w celu stwierdzenia zgodności statku towarowego z zatwierdzonym planem i wymaganiami Kodeksu ISPS:
 - 1.1. Statki o pojemności brutto powyżej 500 do 2.000 800 j.t.
 - 1.2. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000 1.200 j.t.
 - 1.3. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000 1.600 j.t.

2. Przeprowadzenie weryfikacji w celu stwierdzenia zgodności statku pasażerskiego z zatwierdzonym planem i wymaganiami Kodeksu ISPS:	
2.1. Statki o pojemności brutto do 2.000	1.000 j.t.
2.2. Statki o pojemności brutto powyżej 2.000 do 10.000	2.000 j.t.
2.3. Statki o pojemności brutto powyżej 10.000	3.000 j.t.
3. Za tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku lub międzynarodowy certyfikat ochrony statku	350 j.t.
4. 1. Zatwierdzenie planu ochrony statku	600 j.t.
4. 2. Zatwierdzenie poprawek do planu ochrony statku	300 j.t.
5. 1. Wydanie zapisu historii statku lub jego duplikatu	300 j.t.
5. 2. Wprowadzenie poprawek do zapisu historii statku	50 j.t.

IV. UWAGI DODATKOWE

1. Opłata za potwierdzenie ważności dokumentu ochrony wynosi 50 % wartości stawki określonej za wydanie dokumentu ochrony.
 2. W przypadku gdy weryfikacja – z powodów niezależnych od właściwego urzędu morskigo – zostanie w całości lub częściowo przeprowadzona poza godzinami pracy właściwego urzędu morskigo, opłaty za weryfikację i wydanie dokumentu ochrony wynoszą 130 % opłaty podstawowej.
 3. Koszty przejazdów oraz pobytu członków zespołu poza siedzibą właściwego urzędu morskigo, związane z przeprowadzaniem weryfikacji, ponosi zleceniodawca.
- * Jednostka taryfowa (j.t.) – wartość złotowa jednostki taryfowej stanowi równowartość 0,2 SDR – Specjalnych Praw Ciągnięcia liczona według średniego kursu walutowego z poprzedniego tygodnia podanego w tabelach kursowych Narodowego Banku Polskiego.

KRYTERIA, KTÓRE POWINNA SPEŁNIAĆ ORGANIZACJA
UBIEGAJĄCA SIĘ O UPOWAŻNIENIE

Instytucja lub podmiot gospodarczy powinien udowodnić, że posiada:

- 1) specjalistyczną wiedzę w dziedzinie istotnych aspektów ochrony;
- 2) odpowiednią znajomość zasad eksploatacji statków;
- 3) odpowiednią znajomość portów morskich, zarządzania operacjami przeładunkowymi, znajomość zasad obrotu portowo-morskiego (jeżeli ma świadczyć usługi w odniesieniu do obiektów portowych);
- 4) zdolność do oceny prawdopodobnych zdarzeń i ryzyka w zakresie ochrony, które mogą pojawić się w czasie eksploatacji statków i obiektów portowych np.: w relacji statek – statek, statek – obiekt portowy itp. oraz sposobów minimalizacji takiego ryzyka;
- 5) zdolność do utrzymywania, doskonalenia i podnoszenia wiedzy specjalistycznej pracowników;
- 6) określone zasady sprawowania funkcji kontrolnych oraz nadzoru nad pracownikami i ponoszenia odpowiedzialności;
- 7) zdolność do utrzymywania odpowiednich środków zapewniających uniknięcie nieuprawnionego ujawnienia lub dostępu do materiałów ważnych dla ochrony;
- 8) znajomość wymagań Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS oraz Kodeksu ISPS, a także prawa krajowego i międzynarodowego w tym zakresie;
- 9) wiedzę o bieżących zagrożeniach i sposobach zapobiegania im;
- 10) wiedzę w zakresie rozpoznawania i wykrywania wszystkich rodzajów broni biologicznej, chemicznej, masowego rażenia, substancji i urządzeń niebezpiecznych;

- 11) wiedzę na temat rozpoznawania, w sposób wolny od dyskryminacji, cech charakterystycznych i osobowych wzorów zachowań osób, które mogą zagrozić bezpieczeństwu, tak aby nie naruszyć dóbr osobistych i zasad takich jak: tolerancja, równość oraz wolność sumienia i wyznania itp.;
- 12) znajomość środków ochrony, metod ich zastosowania i zapobiegania im;
- 13) znajomość systemów ochrony i nadzoru oraz ich wyposażenia, a także ograniczeń wynikających z eksploatacji portów, obiektów portowych i statków;
- 14) posiadanie przez pracowników, których zadania będą łączyć się z dostępem do informacji niejawnych, ważnych poświadczeń bezpieczeństwa, wydanych zgodnie z przepisami ustawy o ochronie informacji niejawnych;
- 15) zdolność do wytwarzania, przetwarzania, przechowywania i przekazywania informacji niejawnych, odpowiednio do ich klauzuli tajności, zgodnie z przepisami o ochronie informacji niejawnych.

DOKUMENTY, KTÓRE POWINNA PRZEDSTAWIĆ ORGANIZACJA
UBIEGAJĄCA SIĘ O UPOWAŻNIENIE

Instytucja klasyfikacyjna występująca o wyznaczenie do pełnienia funkcji RSO dla statków powinna przedstawić do oceny:

- 1) procedurę certyfikacji statku na zgodność z wymaganiami Kodeksu ISPS w celu wydania międzynarodowego certyfikatu ochrony statku;
- 2) procedurę szkolenia, nadawania kompetencji i rejestracji audytorów ISPS;
- 3) wykaz audytorów ISPS;
- 4) wzór międzynarodowego certyfikatu ochrony statku.

UZASADNIENIE

Celem projektowanej ustawy jest stworzenie systemu ochrony żeglugi i portów morskich, w szczególności ochrony życia i zdrowia ludzi oraz ochrony portów, obiektów portowych i statków, na wypadek zagrożeń wynikających z ataków natury kryminalnej, w tym ataków terrorystycznych, które wymagają podjęcia szczególnych działań ze strony organów administracji rządowej i organów samorządu terytorialnego.

Przygotowanie projektu ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich jest rezultatem działań podejmowanych przez Międzynarodową Organizację Morską oraz Unię Europejską, których celem jest wzmocnienie ochrony żeglugi i portów.

Mając na uwadze wydarzenia, jakie miały miejsce w Nowym Jorku 11 września 2001 r., Międzynarodowa Organizacja Morska podjęła prace mające na celu wzmocnienie ochrony żeglugi i obiektów portowych jako potencjalnie narażonych na akty terroru. W efekcie uchwalono Poprawki do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS), które wprowadziły Międzynarodowy kodeks ochrony dla statków i obiektów portowych (Kodeks ISPS) z obowiązkiem wdrożenia do dnia 1 lipca 2004 r.

W ślad za działaniami Międzynarodowej Organizacji Morskiej, Unia Europejska podjęła inicjatywę w tej sprawie i dnia 31 marca 2004 r. Parlament Europejski i Rada przyjęły rozporządzenie w sprawie wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych (nr 725/2004).

Komisja Europejska przedstawiając projekt ww. rozporządzenia, wskazała wzmocnienie ochrony portów jako kolejny niezbędny krok, który powinien zostać podjęty dla zapewnienia należytego zabezpieczenia zarówno portu, jak i miejsca styku portu z jego zapleczem.

Z tego względu Komisja przedłożyła projekt stosownej dyrektywy. Przyjęta dnia 26 października 2005 r. dyrektywa w sprawie wzmocnienia ochrony portów wskazała ramy rozwoju polityki w zakresie ochrony portów. Z uwagi na bardzo merytoryczny zakres dyrektywy właściwym wydaje się implementowanie jej przepisów za pomocą odrębnej ustawy. Nowelizacje obecnie istniejących aktów

prawnych dotyczących portów morskich nie znajdują uzasadnienia z uwagi na ich rozbieżność merytoryczną.

Dotychczas problematyka ochrony żeglugi i portów morskich nie doczekała się kompleksowej regulacji ustawowej. Poszczególne kwestie związane z tym zagadnieniem są ujęte w szeregu innych aktów (umowa międzynarodowa, rozporządzenie WE, dyrektywa). Aby zapewnić zgodność polskiego prawa z wymogami Kodeksu ISPS w wymaganym terminie (dzień 1 lipca 2004 r.), dyrektorzy urzędów morskich wydali uzgodnione zarządzenia porządkowe, implementujące postanowienia Kodeksu do polskiego prawa.

W momencie wejścia w życie ustawy oraz wydania do niej aktów wykonawczych zarządzenia porządkowe dyrektorów urzędów morskich, które regulują swoim zasięgiem materię uregulowaną w projekcie, zostaną uchylone.

W dokumentach tych określone zostały: lista obiektów portowych, wytyczne do sporządzania oceny stanu oraz planów ochrony statku i obiektu portowego, wymogi dotyczące deklaracji ochrony, wzory potwierdzenia zgodności obiektu portowego, międzynarodowego certyfikatu ochrony statku, tymczasowego międzynarodowego certyfikatu ochrony statku oraz warunków ich obowiązywania, wymogi dotyczące zapisu historii statku. Było to jednak rozwiązanie tymczasowe, które wymaga zmiany.

W chwili obecnej nie istnieje system ochrony żeglugi i portów morskich, który zapewniłby kierowanie i koordynowanie działaniami w przypadku różnych zagrożeń występujących zarówno w portach, jak i na statkach.

Projekt ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich dotyczy przede wszystkim: organów administracji morskiej, armatorów oraz podmiotów zarządzających obiektami portowymi. Jej postanowienia regulują przede wszystkim bezpieczeństwo na statku i w porcie.

Przepisy projektowanej ustawy będą się odnosić do statków odbywających podróże międzynarodowe (statków pasażerskich, statków towarowych oraz ruchomych platform wiertniczych), statków pasażerskich klasy A odbywających podróże krajowe oraz portów morskich obsługujących takie statki, a w szczególności obiektów portowych znajdujących się na obszarze portów morskich. Przepisy ustawy będą miały także zastosowanie do obszarów przystani

morskich, kotwiczowisk położonych poza obszarem portów oraz torów wodnych łączących te kotwiczowiska z wodami portowymi.

Wymóg stosowania przepisów ustawy w odniesieniu do statków pasażerskich klasy A wynika z postanowień rozporządzenia (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych, którego art. 3 ust. 2 stanowi, że „w odniesieniu do krajowej żeglugi morskiej państwa członkowskie stosują od dnia 1 lipca 2005 r. specjalne środki dla podniesienia ochrony na morzu na podstawie Konwencji SOLAS oraz Części A Kodeksu ISPS w odniesieniu do statków pasażerskich klasy A, w rozumieniu art. 4 dyrektywy Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich, świadczących usługi krajowe oraz w odniesieniu do ich armatorów, jak określono w prawidło IX-1 Konwencji SOLAS, oraz w odniesieniu do obsługujących je obiektów portowych”. Natomiast objęcie portów zakresem zastosowania ustawy wynika z postanowień dyrektywy 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów, której art. 2 stanowi, że środki określone w dyrektywie mają zastosowanie do każdego portu znajdującego się na obszarze państwa członkowskiego, w którym znajduje się jeden lub więcej obiektów portowych objętych zatwierdzonym planem ochrony obiektu portowego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 725/2004.

Za całokształt działań odnoszących się do ochrony statku, obiektu portowego oraz portu odpowiada minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, jako naczelny organ administracji morskiej, który pełni również rolę centralnego punktu kontaktowego (art. 4 pkt 1 lit. g). Zadania centralnego punktu kontaktowego określa art. 6 ust. 1 projektu.

Dyrektorzy urzędów morskich pełnią rolę regionalnych punktów kontaktowych (art. 4 pkt 8 lit. h). Zadania regionalnych punktów kontaktowych określa art. 6 ust. 2 projektu.

Ponadto w sprawy ochrony żeglugi i portów będą także zaangażowani: minister właściwy do spraw wewnętrznych, Minister Obrony Narodowej, minister właściwy do spraw finansów publicznych, minister właściwy do spraw zagranicznych, Prezes Państwowej Agencji Atomistyki, właściwi wojewodowie,

zarządzający obiektami portowymi i portami oraz armatorzy (art. 4). System ochrony żeglugi i portów morskich w głównej mierze będzie opierać się na zadaniach administracji morskiej. Jednakże na tym polu jest konieczna współpraca z innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność w sektorze gospodarki morskiej.

Projekt ustawy przyjął koncepcję ochrony żeglugi i portów w oparciu o organy administracji morskiej. Całość koordynacji zadań i nadzoru na szczeblu centralnym spoczywa na ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej, natomiast na szczeblu regionalnym za sprawy ochrony w głównej mierze odpowiadają dyrektorzy urzędów morskich. Koncepcja ta jest zgodna z koncepcjami przyjętymi przez inne państwa europejskie w oparciu o rozporządzenie (WE) nr 725/2004.

System ochrony żeglugi i portów morskich przewiduje ochronę portu jako całości, ochronę poszczególnych obiektów portowych oraz ochronę statków zawijających do portów.

I. Ochrona portu

Na potrzeby niniejszej ustawy powstała definicja portu, który oznacza akweny i grunty oraz związaną z nimi infrastrukturę portową, na którym to obszarze znajduje się jeden lub więcej obiektów portowych objętych postanowieniami Międzynarodowego kodeksu ochrony dla statków i obiektów portowych (Kodeksu ISPS) – art. 3 pkt 2. Potrzeba wpisania nowej definicji wynika z faktu, że niektóre obszary portowe objęte postanowieniami Kodeksu ISPS oraz rozporządzenia (WE) nr 725/2004 nie leżą w granicach portu określonego ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich. Dyrektywa (WE) 2005/65 wymaga natomiast objęcia pojęciem portu tych obszarów, na których znajduje się jeden lub więcej obiektów portowych.

Zgodnie z postanowieniami projektowanej ustawy wykaz portów podlegających przepisom ustawy oraz ich granice ogłosi, w drodze obwieszczenia, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej (art. 2 ust. 3).

W projekcie ustawy wprowadza się pojęcie organu ochrony portu, którym jest dyrektor właściwego urzędu morskiego (art. 4 pkt 8 lit. c). Powierzenie

dyrektorom urzędów morskich funkcji organu ochrony portu umożliwia realizowanie zadań ochrony na wszystkich obszarach portowych zarówno tych administrowanych przez zarządy portów, jak i tych, które leżą poza zakresem działania zarządów. Powierzenie funkcji organu ochrony portu np. zarządom portów rodziłoby niejasności i niepewność w zakresie np. finansowania na terenach niepodlegających administracji zarządów.

Zgodnie z postanowieniami dyrektywy ustawa ustanawia organ ochrony portu jako organ odpowiedzialny za ochronę w danym porcie. Odpowiedzialność ta przejawia się w przygotowaniu planów ochrony portu (art. 18).

Projektowana regulacja przewiduje powołanie oficera ochrony portu. Ustawodawca powierza tę funkcję kapitanowi portu, gdyż w jego jurysdykcji znajdują się wszystkie obiekty portowe i ma on pełny obraz sytuacji w porcie (art. 3 pkt 7).

Organ ochrony portu oraz oficer ochrony portu współdziałają w zakresie ochrony portu z podmiotem zarządzającym portem w sposób określony w ustawie oraz w planie ochrony portu.

Zgodnie z przepisami projektowanej ustawy dla każdego portu organ ochrony portu przygotowuje ocenę stanu ochrony portu i plan ochrony portu (art. 18 ust. 1). Ocena stanu ochrony portu powinna w należyтым stopniu uwzględniać specyfikę różnych części portu. Na podstawie przygotowanej oceny stanu ochrony organ ochrony portu przygotowuje plan ochrony portu.

Plan ochrony portu, podobnie jak ocena stanu ochrony, jest zatwierdzany przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych (art. 18 ust. 9). Przedtem jednak plan ochrony portu powinien zostać uzgodniony z właściwym terytorialnie wojewodą (art. 18 ust. 6). Jeżeli port graniczy również z portem wojennym, plan ochrony portu wymaga ponadto uzgodnienia z Dowódcą Marynarki Wojennej RP (art. 18 ust. 7), natomiast w przypadku, gdy na obszarze portu został określony terytorialny zasięg morskiego przejścia granicznego, plan ochrony portu wymaga również uzgodnienia z właściwym terytorialnie komendantem oddziału Straży Granicznej (art. 18 ust. 8).

II. Ochrona obiektu portowego

Zgodnie z art. 2 ust. 5 projektowanej ustawy listę obiektów portowych ogłaszać będą dyrektorzy urzędów morskich w drodze obwieszczenia.

Ochrona obiektu portowego spoczywa na zarządzającym obiektem portowym (art. 4 pkt 11). Podmiot ten ma obowiązek wyznaczyć oficera ochrony obiektu portowego oraz współdziałać z organami administracji morskiej, w szczególności dyrektorem właściwego urzędu morskiego, Strażą Graniczną, Policją oraz Państwową Strażą Pożarną, a także Służbą Celną w celu realizacji ochrony w obiekcie portowym. Podmiot zarządzający obiektem portowym jest również zobowiązany do zapewnienia technicznych i finansowych środków związanych z realizacją ochrony konkretnego obiektu portowego.

Zgodnie z definicją zawartą w projekcie, oficer ochrony obiektu portowego oznacza osobę odpowiedzialną za opracowanie, realizację, nowelizację i wykonanie planu ochrony obiektu portowego oraz za łączność z oficerem ochrony portu, z oficerami ochrony innych obiektów portowych, z odpowiednimi służbami ministra właściwego do spraw wewnętrznych, oficerami ochrony statków oraz oficerami ochrony armatora.

Szczegółowy zakres zadań oficera ochrony obiektu portowego określa Międzynarodowy kodeks ochrony dla statków i obiektów portowych (część A sekcja 17.2); są to m.in.:

- dokonanie wstępnego, wszechstronnego przeglądu ochrony obiektu portowego,
- zapewnienie stworzenia i utrzymywania planu ochrony obiektu portowego,
- wdrożenie i realizacja planu ochrony obiektu portowego,
- podejmowanie regularnych inspekcji w zakresie ochrony.

Ochrona obiektu portowego opiera się na planie ochrony obiektu portowego. Przygotowanie planu ochrony obiektu portowego jest poprzedzone sporządzeniem oceny stanu ochrony. Ocena stanu ochrony i plan ochrony obiektu portowego są przygotowane zgodnie z postanowieniami Kodeksu ISPS. Ocena stanu ochrony obiektu portowego jest zasadniczą częścią procesu tworzenia planu ochrony. Pozwala ona na ocenę, w jakiej kondycji znajduje się bezpieczeństwo danego obiektu przez:

- identyfikację i ocenę ważnych składników majątku i infrastruktury,
- identyfikację możliwych zagrożeń dla majątku i infrastruktury,
- identyfikację słabych punktów: czynnika ludzkiego, infrastruktury i procedur.

Na podstawie oceny stanu ochrony przygotowuje się plan ochrony obiektu portowego.

Ocenę stanu ochrony obiektu przygotowuje dyrektor właściwego urzędu morskiego lub uznana organizacja ochrony (RSO), jeżeli została upoważniona przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej (art. 20 ust. 1). Ocenę stanu ochrony obiektu portowego zatwierdza minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, po uzgodnieniu z właściwym terytorialnie wojewodą (art. 20 ust. 5). W przypadku gdy obiekt portowy znajduje się w terytorialnym zasięgu morskiego przejścia granicznego, ocenę uzgadnia się z właściwym terytorialnie komendantem oddziału Straży Granicznej (art. 20 ust. 6).

Plan ochrony obiektu portowego przygotowuje oficer ochrony obiektu portowego. Dokumenty te podlegają następnie zatwierdzeniu (art. 21 ust. 4).

Opracowany plan ochrony zatwierdza:

- dyrektor właściwego urzędu morskiego – dla obiektów portowych usytuowanych na obszarze jego właściwości terytorialnej,
- minister właściwy do spraw gospodarki morskiej – dla tych obiektów portowych, dla których ocena stanu ochrony i plan były przygotowane przez dyrektora urzędu morskiego.

Takie rozwiązanie ma zapobiec sytuacji, w której dyrektor urzędu morskiego zatwierdzałby wykonane przez siebie dokumenty.

Plan ochrony obiektu portowego podlega uzgodnieniu z właściwym terytorialnie wojewodą (art. 21 ust. 5). W przypadku gdy obiekt portowy znajduje się w terytorialnym zasięgu morskiego przejścia granicznego, plan uzgadnia się z właściwym terytorialnie komendantem oddziału Straży Granicznej (art. 21 ust. 6).

Dokumentem stwierdzającym, że dany obiekt portowy spełnia wszystkie niezbędne wymogi, jest potwierdzenie zgodności obiektu portowego (art. 21 ust. 7). Podobnie jak w przypadku oceny stanu ochrony i planów ochrony, również potwierdzenie zgodności jest wydawane na dwa sposoby:

- przez dyrektora urzędu morskigo,
- przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej – jeżeli plan był sporządzany przez dyrektorów urzędów morskich.

Oplaty pobierane za wystawianie i wydawanie ww. dokumentów stanowią dochód budżetu państwa. Wysokość opłat jest określona w załączniku do projektu ustawy (art. 22).

III. Ochrona statku

Realizacja zadań związanych z ochroną statku spoczywa na organach administracji morskiej oraz armatorze. Armator wyznacza zarówno oficera ochrony armatora, jak i oficera ochrony statku (art. 4 pkt 12).

Oficer ochrony statku to osoba, która na pokładzie statku odpowiada za jego ochronę oraz za realizację i wykonywanie planu ochrony statku. Oficer ochrony statku odpowiada również za łączność z oficerami ochrony armatora oraz ochrony obiektu portowego. Za swoją działalność na statku oficer ochrony statku odpowiada przed kapitanem.

Plan ochrony statku sporządza armator na podstawie oceny stanu ochrony statku (art. 10 ust. 1).

W realizacji swoich zadań armator współdziała z organami administracji morskiej, w szczególności dyrektorem właściwego urzędu morskigo, a także Strażą Graniczną, Policją, Państwową Strażą Pożarną oraz Służbą Celną. Armator zapewnia także techniczne i finansowe środki do realizacji zadań ochrony statku (art. 4 pkt 12).

Szczegółowe zadania oficera ochrony armatora i oficera ochrony statku zostały określone w postanowieniach Kodeksu ISPS (odpowiednio część A sekcja 11.2 i sekcja 12.2).

Zgodnie z art. 9 projektu ustawy przewiduje się, że na każdym statku powinny znajdować się:

- plan ochrony statku,
- międzynarodowy certyfikat ochrony statku lub tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku,

- zapis historii statku,
- lista portów zawinięć.

Plan ochrony statku jest zatwierdzany przez administrację państwa bandery, co w przypadku statków o polskiej przynależności będą robić dyrektorzy urzędów morskich (art. 11 ust. 4).

Na podstawie planu ochrony statku dyrektor urzędu morskiego wydaje międzynarodowy certyfikat ochrony statku lub tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku (art. 12 i 13). Zasady certyfikacji zostały określone w Kodeksie ISPS.

Cały system ochrony żeglugi i portów morskich podlega weryfikacjom ze względu na zgodność z postanowieniami ustawy, Konwencji SOLAS, Kodeksu ISPS, rozporządzenia (WE) nr 725/2004 (art. 29). Weryfikacje w odniesieniu do statków przeprowadza inspekcja bandery lub inspekcja portu, natomiast w odniesieniu do portów i obiektów portowych zespół powoływany odpowiednio przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej lub dyrektora urzędu morskiego (art. 30 ust. 1). Porty podlegają weryfikacji co najmniej raz na 5 lat, a obiekty portowe raz w roku (art. 31 i 32). Weryfikacja statków o polskiej przynależności jest przeprowadzana zgodnie z postanowieniami sekcji 19 część A Kodeksu ISPS, a statków o obcej przynależności zgodnie z Prawidłem 9/2 Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS. Za przeprowadzenie weryfikacji pobiera się opłatę określoną w załączniku nr 3 (art. 36). Szczegółowe sposoby przeprowadzania weryfikacji zostaną określone w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej (art. 37).

IV. Uznana organizacja ochrony (RSO)

Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może upoważnić uznaną organizację ochrony do prowadzenia działalności w zakresie oceny i weryfikacji, zatwierdzania lub certyfikacji, zgodnie z wymaganiami określonymi w Kodeksie ISPS oraz rozporządzeniu (WE) nr 725/2004 (art. 58 ust. 3).

Mowa tu przede wszystkim o przeprowadzaniu oceny stanu ochrony, przygotowywaniu planu ochrony oraz wykonywaniu doradztwa i profesjonalnej pomocy w sprawach ochrony.

Działania uznanej organizacji ochrony mogą odnosić się zarówno do portu, jak i obiektów portowych i statków.

Powołanie oraz zakres upoważnienia uznanej organizacji ochrony ma charakter fakultatywny. Upoważnienie RSO następuje w drodze decyzji ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych (art. 56 ust. 3).

Zakres upoważnienia w sprawach ochrony portu lub obiektu portowego oraz statku został określony w art. 57.

Podmiot ubiegający się o upoważnienie powinien złożyć wniosek z proponowanym zakresem upoważnienia oraz dokumentacją stwierdzającą spełnienie kryteriów określonych w załączniku nr 4 oraz nr 5 do projektu ustawy.

Upoważnienie cofa się w przypadkach określonych w art. 59.

Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej co najmniej raz na 2 lata przeprowadza kontrolę RSO, której udzielił upoważnienia (art. 61).

V. Poziomy ochrony

W ślad za obowiązującym prawodawstwem międzynarodowym i europejskim, projektowana ustawa przyjmuje koncepcję trzech poziomów ochrony w odniesieniu do statków, obiektów portowych i portów (art. 23).

Poziom ochrony 1 oznacza poziom, dla którego w każdym czasie będą utrzymywane minimalne odpowiednie środki ochrony.

Poziom ochrony 2 oznacza poziom, dla którego w wyniku zwiększonego ryzyka zajścia zdarzenia naruszającego ochronę przez pewien czas będą utrzymywane odpowiednie dodatkowe środki ochrony.

Poziom ochrony 3 oznacza poziom, dla którego przez ograniczony czas będą utrzymywane konkretne środki ochrony, związane z prawdopodobieństwem lub groźbą zajścia zdarzenia naruszającego ochronę, aczkolwiek identyfikacja konkretnego celu ataku może nie być możliwa.

Wyznaczenie poziomu ochrony 3 jest środkiem wyjątkowym, stosowanym jedynie wtedy, gdy istnieją wiarygodne informacje, że zdarzenie naruszające ochronę jest prawdopodobne lub powoduje bezpośrednie zagrożenie. Poziom ochrony 3 powinien być wyznaczany jedynie na czas zidentyfikowanego

zagrożenia lub rzeczywistego zdarzenia naruszającego ochronę. Jakkolwiek poziomy ochrony mogą zmieniać się od poziomu 1 poprzez poziom 2 do poziomu 3, możliwe jest również, aby poziomy ochrony zmieniały się bezpośrednio z poziomu ochrony 1 do poziomu ochrony 3.

Poziomy ochrony na statkach o polskiej przynależności wprowadza minister właściwy do spraw gospodarki morskiej na wniosek dyrektora urzędu morskiego (art. 24 ust. 3). Poziomy ochrony dla obiektu portowego i portu wprowadza: dyrektor urzędu morskiego w odniesieniu do poziomu ochrony 2, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w odniesieniu do poziomu ochrony 3 (art. 24 ust. 1 i 2). W celu zapewnienia zgodności z ustawą z dnia 27 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym, w przypadku wprowadzenia poziomu ochrony 3 stosuje się art. 21 i 23-25 tej ustawy.

Minister Obrony Narodowej może wydać decyzję o zastosowaniu na polskich obszarach morskich niezbędnych środków, łącznie z zatopieniem lub zniszczeniem statku, jeżeli stanowi on zagrożenie dla portów, obiektów portowych i statków oraz związanej z nimi infrastruktury, powstałych na skutek użycia statku do działań sprzecznych z prawem, a w szczególności jako środka ataku terrorystycznego. Decyzja taka może zostać podjęta po wyczerpaniu przez Straż Graniczną środków przewidzianych w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (art. 27 ust. 1). Szczegółowy tryb postępowania w takiej sytuacji zostanie określony w drodze rozporządzenia (art. 27 ust. 2).

Zgodnie z charakterem Kodeksu ISPS oraz rozporządzenia (WE) nr 725/2004 należy zwrócić uwagę, że ogłaszanie wyższych poziomów ochrony niż poziom 1 jest działaniem prewencyjnym.

VI. Deklaracja ochrony

Aby zapewnić bezpieczeństwo wykonywanych operacji, przedstawiciele statków i obiektów portowych mogą podpisać deklarację ochrony. Deklaracja ochrony to porozumienie zawarte między statkiem i obiektem portowym lub innym statkiem, z którym statek wejdzie w relację. Projekt ustawy przewiduje, że deklaracja ochrony powinna być zawierana między oficerem ochrony statku i oficerem ochrony obiektu portowego w każdym przypadku, kiedy statek

i obiekt portowy bądź dwa statki mają ustalone różne poziomy ochrony, bądź ustalony został poziom ochrony 2 lub poziom ochrony 3 (art. 47).

Jeżeli statki i obiekty portowe operują na poziomie ochrony 1, obowiązek wypełniania deklaracji ochrony nie powstaje. Od tej zasady projektowana ustawa przewiduje wyjątki, określone w art. 47 ust. 3.

Przepisy ustawy określają ponadto formę deklaracji ochrony oraz termin jej ważności (art. 48 i 49).

Wzór deklaracji ochrony zostanie określony w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej (art. 51).

VII. Szkolenia i ćwiczenia w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich.

Zgodnie z treścią projektowanej ustawy dla celów ochrony żeglugi i portów morskich powoływani są: oficer ochrony armatora, oficer ochrony statku oraz oficer ochrony obiektu portowego. Osoby wyznaczone do pełnienia tych funkcji powinny posiadać odpowiednią wiedzę i odbyć szkolenie. Wiedza, jaką powinni posiadać CSO oraz SSO, obejmuje, między innymi, tematykę określoną w części B Kodeksu ISPS (B/13.1, 18.1). Potwierdzeniem posiadanej wiedzy i umiejętności jest świadectwo odbytego szkolenia w zakresie kursu oficera ochrony armatora oraz oficera ochrony obiektu portowego (art. 52).

Szkolenia w zakresie ochrony prowadzą, zgodnie z ustawą o bezpieczeństwie morskim: wyższe szkoły morskie uznawane i nadzorowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz ośrodki uznawane i nadzorowane przez dyrektora urzędu morskiego.

Obowiązek posiadania wiedzy w zakresie Kodeksu ISPS spoczywa także na pilotach morskich, którzy wykonują usługi pilotowe dla statków objętych systemem ochrony. W przeszłości zdarzały się przypadki niewpuszczenia pilota na pokład statku z powodu braku zaświadczenia o znajomości Kodeksu ISPS. Zgodnie z projektowaną ustawą piloci morscy powinni posiadać przeszkolenie w zakresie kursu oficera ochrony statku (art. 54).

Oficerowie ochrony obiektu portowego podlegają obowiązkowemu zgłoszeniu do właściwego urzędu morskiego. Powinni oni także legitymować się dokumen-

tem identyfikacyjnym. Dokument taki wydaje zarządzający obiektem portowym (art. 56).

Wzór świadectwa przeszkolenia w zakresie kursu oficera ochrony statku został już określony w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 lutego 2005 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy (Dz. U. Nr 47, poz. 445). Natomiast wzory przeszkolenia w zakresie kursu oficera ochrony armatora i oficera ochrony obiektu portowego oraz programy szkoleń, a także wzór dokumentu identyfikacyjnego oficera ochrony obiektu portowego, zostaną określone w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej (art. 52 ust. 6).

Projekt ustawy przewiduje również obowiązek organizowania ćwiczeń w zakresie ochrony statku, obiektu portowego i portu (art. 55).

VIII. Kontrola osób, bagażu i ładunku

Kontrola osób, bagażu i ładunku w zakresie ochrony portów i żeglugi została określona w rozdziale 8 projektowanej ustawy. Przewiduje się, że obowiązki przeprowadzania kontroli osób udających się na teren portu, obiektu portowego lub na statek będą spoczywały na jednostce ochrony portu lub obiektu portowego, która będzie współpracować w tym zakresie z Policją.

Zakres współpracy będzie wynikać z planu ochrony portu lub obiektu portowego, którego treść przed zatwierdzeniem będzie konsultowana, przez wojewodę, z komendantem wojewódzkim Policji.

Jednostką taką będzie stanowić specjalistyczna uzbrojona formacja ochrony wykonująca zadania w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich, działająca na podstawie i zgodnie z przepisami ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221, z późn. zm.), z uwzględnieniem przepisów niniejszego projektu ustawy. Zakres działania i zadania tej jednostki określa wspomniana ustawa o ochronie osób i mienia oraz przepisy projektowanej ustawy. Nadzór nad służbą ochrony portu lub obiektu portowego będzie wykonywać Policja.

Jednostka ochrony portu lub obiektu portowego będzie dokonywać również kontroli ładunków przeznaczonych do transportu na teren portu. W tym przy-

padku będzie ona współdziałać ze Służbą Celną lub Strażą Graniczną, ponieważ właśnie te służby mają takie uprawnienia wynikające z ich ustaw kompetencyjnych.

W rozdziale 8 został określony katalog przedmiotów i substancji, których posiadanie i transport jest zabronione. Listę tych przedmiotów lub substancji oraz metody i środki ochrony przewozu broni określi, w drodze rozporządzenia, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, mając na uwadze przepisy o broni i amunicji oraz zapewnienie ochrony żeglugi i portów morskich.

Metody i środki kontroli zostaną natomiast określone przez Radę Ministrów, w drodze rozporządzenia.

IX. Wejście ustawy w życie

Zgodnie z dyrektywą 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów, został nałożony na Rzeczpospolitą Polską obowiązek implementacji jej przepisów do dnia 15 czerwca 2007 r. Przewiduje się, że ww. projekt ustawy wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z tym że przepisy dotyczące ochrony portów wejdą w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

Zasadniczym celem projektowanej regulacji jest stworzenie podstaw organizacyjno-prawnych do kształtowania i realizacji systemu ochrony żeglugi i portów morskich przed zdarzeniami naruszającymi ochronę, a także wdrożenie do polskiego systemu prawa dyrektywy 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów. Celem dyrektywy jest:

- zagwarantowanie i monitorowanie odpowiedniego poziomu ochrony w portach oraz zapewnienie bezpieczeństwa portów przez uzupełnienie i wsparcie środków ochrony dotyczących relacji statek – port,
- zapewnienie harmonijnego wdrożenia i jednakowych warunków ochrony na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej zapobiegających powstaniu różnic w przypadku komercyjnych użytkowników portów,
- zapewnienie wdrożenia, w największym możliwym zakresie, niezbędnych środków ochrony dotyczących całego portu, w oparciu o istniejące już narzędzia.

Z propozycji wynikają nowe zobowiązania w dziedzinach nieobjętych przepisami rozporządzenia (WE) nr 725/2004 oraz Kodeksu ISPS.

Ustawa będzie oddziaływać na organy administracji rządowej szczebla centralnego i terenowego, w szczególności organy administracji morskiej, a także zarządy portów, inne podmioty działające na terenie portów oraz armatorów.

Wpływ na sektor finansów publicznych

Projektowa regulacja określa zadania wynikające z ratyfikowanego przez Rzeczpospolitą Polską Kodeksu ISPS oraz obowiązującego rozporządzenia (WE) nr 725/2004.

Źródłem finansowania funkcjonującego systemu ochrony jest budżet państwa, a także budżety podmiotów zarządzających portami, obiektami portowymi oraz budżety armatorów.

Wejście w życie ustawy nie będzie rodziło dodatkowych skutków budżetowych ze względu na fakt, że realizacja zadań związanych z postanowieniami Kodeksu ISPS oraz rozporządzenia (WE) nr 725/2004 ma miejsce od dnia 1 lipca 2004 r.

Z uwagi na fakt, że zadania związane z realizacją ochrony żeglugi i portów są realizowane od 2004 r., są one źródłem dodatkowych wpływów do budżetu państwa.

I tak w 2006 r. wpływy z tytułu wydawania dokumentów związanych z Kodeksem ISPS prezentują się następująco (na przykładzie Urzędu Morskiego w Szczecinie):

1	Międzynarodowy certyfikat ochrony statku (wydanie, potwierdzenie, wymiana)	470, 80 zł
2	Zapis historii statku (wydanie, wprowadzenie poprawek)	273,00 zł
3	Przeprowadzenie weryfikacji	870,00 zł
4	Zatwierdzenie planu ochrony statku	549,00 zł
5	Wydanie potwierdzenia zgodności obiektu portowego	2 755,00 zł
6	Zatwierdzenie planu ochrony obiektu portowego	534,00 zł
7	Zatwierdzenie oceny stanu ochrony obiektu portowego	534,00 zł
8	Weryfikacja w celu stwierdzenia zgodności obiektu portowego z zatwierdzonym planem i wymaganiami Kodeksu ISPS	9 230,00 zł
9	Za zatwierdzenie poprawek do planu ochrony obiektu portowego	94, 00 zł
	Razem:	15 403,80 zł

Podobne wpływy odnotował Urząd Morski w Gdyni. Urząd Morski w Słupsku z uwagi na mniejszą liczbę obiektów portowych podlegających przepisom Kodeksu ISPS leżących w jego właściwości odnotował wpływy o ok. 50 % mniejsze.

Należy ponadto zwrócić uwagę na fakt, że większość dokumentów związanych z realizacją ochrony obiektów portowych i statków jest wydawana na okres 5 lat, z corocznym potwierdzaniem ważności. W związku z tym, co 5 lat wpływy do budżetu z tego tytułu będą większe.

Projekt ustawy przewiduje, że koszty związane z ochroną żeglugi i portów morskich będą finansowane również ze środków pochodzących od podmiotów

zarządzających obiektami portowymi oraz armatorów, gdyż to głównie te podmioty są obciążone potrzebą dokonywania inwestycji i ulepszeń w zakresie ochrony poszczególnych obiektów portowych i statków.

Wynagrodzenie zespołu, który dokonuje weryfikacji portów oraz obiektów portowych, będzie pokrywane z części budżetowej 21 – gospodarka morską. Przewiduje się, że członkowie zespołu będący pracownikami urzędów morskich oraz urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej nie będą otrzymywali dodatkowego wynagrodzenia ze względu na fakt, że dokonywanie weryfikacji będzie leżało w zakresie ich obowiązków.

Dodatkowe wynagrodzenie będą otrzymywali eksperci powoływani do zespołu na zasadzie umowy zlecenia. Przewiduje się, że będzie ono wynosiło połowę opłaty za przeprowadzenie weryfikacji wynikającej z załącznika do projektu ustawy. I tak łączna kwota przeznaczona na wynagrodzenia dla ekspertów w przypadku weryfikacji portów będzie wynosić około 800 zł, natomiast w przypadku weryfikacji obiektów portowych – 400 zł.

Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wzmocnienie ochrony żeglugi spowoduje podniesienie poziomu bezpieczeństwa i pewności obrotu gospodarczego na terenie portów i obszarów okołoportowych, co wpłynie na wzrost konkurencyjności polskich portów na rynku europejskim, a także światowym.

Brak wdrożenia postanowień dotyczących wzmocnienia ochrony spowoduje dyskryminację portów polskich na arenie międzynarodowej, które będą traktowane jako substandardowe.

Jak już wcześniej zostało podkreślone, zadania związane z realizacją postanowień Kodeksu ISPS oraz rozporządzenia (WE) nr 725/2004 są wykonywane od 2004 r., czyli od momentu wejścia w życie wyżej wymienionych aktów prawnych.

W związku z powyższym największe koszty, jakie zostały poniesione przez podmioty zarządzające portami, podmioty zarządzające obiektami portowymi

oraz armatorów, miały miejsce w 2004 r. Poniższa tabela prezentuje koszty poniesione w 2004 r.

Port	Poniesione koszty
Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	550 000 zł
Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	230 000 zł
Zarząd Morskiego Portu Szczecin i Świnoujście S.A.	2 107 000 zł
Armator	Poniesione koszty
Żegluga Gdańska	80 000 zł
Polska Żegluga Bałtycka	85 000 zł
Pol-Levant	515 000 zł
Chipolbrok	639 000 zł
Euroafrica	816 000 zł

Planowane koszty inwestycyjne w latach następnych wyniosły odpowiednio 2,9 mln zł w przypadku zarządów portów oraz ok. 1 mln zł w przypadku armatorów. Należy zwrócić uwagę, że w przypadku zarządów portów koszty dotyczą przede wszystkim kosztów osobowych, w tym szkoleń, opłat związanych z wydaniem dokumentów oraz modernizacji systemów zabezpieczenia portów i obiektów portowych. W przypadku armatorów koszty były związane z wydaniem niezbędnych dokumentów i przeprowadzeniem przeglądów oraz instalacją systemu alertu o zagrożeniu ochrony statku.

Weryfikacja i certyfikacja statków i obiektów portowych odbywa się w okresie 5-letnim. Należy się więc spodziewać, że w 2009 r., kiedy będą przygotowywane nowe plany ochrony oraz wydawane nowe dokumenty potwierdzające zgodność z wymogami Kodeksu ISPS oraz rozporządzenia (WE) nr 725/2004, koszty związane z funkcjonowaniem systemu ochrony będą nieco większe.

Wpływ na rynek pracy, sytuację i rozwój regionalny

Implementowanie do polskiego systemu prawnego zasad i wytycznych dotyczących zabezpieczenia portów morskich zwiększy ochronę i możliwości

przeciwdziałania zaistnieniu ataków terrorystycznych oraz innych czynów natury kryminalnej. Wzmocnienie ochrony przyniesie korzyści użytkownikom całego łańcucha transportowego, zmniejszy bądź wyeliminuje ryzyko narażenia na utratę zdrowia lub życia pracowników sektora oraz społeczności funkcjonującej wokół terenów portowych.

Konsultacje społeczne

Projekt ustawy był przedmiotem konsultacji z następującymi podmiotami:

- 1) Urzędem Morskim w Gdyni,
- 2) Urzędem Morskim w Słupsku,
- 3) Urzędem Morskim w Szczecinie,
- 4) Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa,
- 5) Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
- 6) Zarządem Morskiego Portu Gdynia S.A.,
- 7) Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.,
- 8) Zarządem Morskiego Portu Police S.A.,
- 9) Zarządem Morskiego Portu Darłowo Sp. z o.o.,
- 10) Zarządem Morskiego Portu Elbląg Sp. z o.o.,
- 11) Zarządem Morskiego Portu Kołobrzeg Sp. z o.o.,
- 12) Przedsiębiorstwem Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”,
- 13) Polskim Rejestrem Statków S.A.,
- 14) Polskim Stowarzyszeniem Pilotów Morskich,
- 15) Związkiem Armatorów Polskich,
- 16) Związkiem Polskich Armatorów i Przedsiębiorców Morskich,
- 17) Ogólnopolskim Porozumieniem Związków Zawodowych;
- 18) Federacją Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
- 19) Krajową Sekcją Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
- 20) Ogólnopolskim Związkiem Zawodowym Oficerów i Marynarzy.

Należy stwierdzić, że w trakcie konsultacji społecznych uwidocznili się podział środowiska morskiego, w szczególności co do koncepcji funkcjonowania ochrony portu. Podział ten wyraża się chociażby w fakcie, że opinii negatywnych nadesłano prawie tyle samo, co opinii pozytywnych.

Negatywne stanowisko niektórych zarządów portów dotyczy przede wszystkim ustanowienia organu ochrony portu. Część środowiska uważa, że organem ochrony portu powinien być podmiot zarządzający portem, część, że powinien być to dyrektor urzędu morskiego.

Należy zwrócić uwagę, że wobec wzajemnie wykluczających się stanowisk projektodawca przyjął koncepcję dyrektora urzędu morskiego jako organu ochrony portu. Przyjęcie tej koncepcji uniemożliwi rozmycie się odpowiedzialności za ochronę portów wynikającą z przepisów prawa unijnego, gdyż będą istnieć jedynie trzy organy ochrony portu, a nie czternaście (tyle jest w chwili obecnej portów podlegających przepisom ustawy). Koncepcja ta jest także zgodna z postanowieniami dyrektywy 2005/65/WE w sprawie wzmocnienia ochrony portów, której art. 5 ust. 3 stanowi, że państwa członkowskie mogą wyznaczyć „organ właściwy do spraw ochrony na morzu” (co w polskim przypadku oznacza dyrektora urzędu morskiego) jako organ ochrony portu.

Uwagi dotyczące zagadnień merytorycznych zostały w większości uwzględnione.

Proponowany projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Podczas prac nad projektem nie wpłynęły żadne zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Stosownie do § 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.) projekt ustawy nie podlega notyfikacji.

03/10zb



URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU

Mikołaj Dowgielewicz

Min.MD/331/08/DP/iż

8)

Warszawa, dnia 18 lutego 2008 r.

Pan
Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich, wyrażona na podstawie art. 9 pkt 3 w związku z art. 2 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 pkt 2a ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494, z późn. zm.) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej Mikołaja Dowgielewicza

Szanowny Panie Ministrze,

W związku z przedłożonym projektem ustawy (pismo nr RM-10-21-08), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Z up. Sekretarza Komitetu
Integracji Europejskiej
S. Jędrzejewska
PODSEKRETARZ STANU
Sidonia Jędrzejewska

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury

Projekt

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie wzoru deklaracji ochrony

Na podstawie art. 5 ustawy z dnia 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wzór deklaracji ochrony.

§ 2. 1. Wzór deklaracji zawieranej pomiędzy przedstawicielami statku i obiektu portowego określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Wzór deklaracji zawieranej pomiędzy przedstawicielami statków określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

Wzór
deklaracji ochrony,
zawieranej pomiędzy statkiem i obiektem portowym
Form of Declaration of Security between a ship and a port facility

DEKLARACJA OCHRONY
DECLARATION OF SECURITY

Nazwa statku:

Name of Ship

Port macierzysty:

Port of Registry

Numer IMO:

IMO Number

Nazwa obiektu portowego:

Name of Port Facility

Niniejsza Deklaracja ochrony ważna jest od dnia do dnia..... i dotyczy następujących działań

This Declaration of Security is valid from..... until....., for the following activities

.....
(podać działania wraz z niezbędnymi szczegółami)
(list the activities with relevant details)

przy następujących poziomach ochrony
under the following security levels

Poziom (poziomy) ochrony dla statku:

Security level(s) for the ship:

Poziom (poziomy) ochrony dla obiektu portowego:

Security level(s) for the port facility:

Obiekt portowy i statek uzgadniają następujące środki i obowiązki w zakresie ochrony dla zapewnienia zgodności z wymaganiami Części A Międzynarodowego kodeksu ochrony statków i obiektów portowych.

The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities.

Złożenie podpisu przez SSO lub PFSO w niniejszych kolumnach oznacza, że dane działanie zostanie wykonane, zgodnie z odpowiednim, zatwierdzonym planem, przez
The affixing of the initials of the SSO or PFSO under these columns indicates that the activity will be performed, in accordance with appropriate approved plan, by

Działanie: <i>Activity</i>	Obiekt portowy <i>The port facility</i>	Statek <i>The ship:</i>
Zapewnienie wykonania wszystkich zadań w zakresie ochrony <i>Ensuring the performance of all security duties</i>		
Monitorowanie obszarów z ograniczonym dostępem dla zapewnienia, aby dostęp miał wyłącznie uprawniony personel <i>Monitoring the restricted areas to ensure the access of authorized personnel only</i>		
Kontrola dostępu do obiektu portowego <i>Controlling the access to the port facility</i>		
Kontrola dostępu do statku <i>Controlling the access to the ship</i>		
Monitorowanie obiektu portowego, w tym miejsc postoju i obszarów wokół statku <i>Monitoring the port facility, including berthing areas and areas surrounding the ship</i>		
Monitorowanie statku, w tym miejsc postoju i obszarów wokół statku <i>Monitoring the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship</i>		
Przeładunki towarów <i>Handling of cargo</i>		
Dostawa zapasów statkowych <i>Delivery of ship's stores</i>		
Przeładunek bagażu bez nadzoru <i>Handling unaccompanied baggage</i>		
Kontrola okretowania pasażerów i ich rzeczy <i>Controlling the embarkation of persons and their baggage</i>		
Zapewnienie stałej dostępności komunikacji pomiędzy statkiem i obiektem portowym w zakresie ochrony <i>Ensuring continuous availability of security communication is between the ship and the port facility</i>		
Inne środki ochrony (wymienić odpowiednio dla statku i obiektu portowego)* <i>Other security measures and provisions (to be listed appropriately for the ship and port facility)*</i>		

* skreślić, jeśli nie dotyczy/cross out if not applicable

Strony zaświadczenia, że środki i rozwiązania organizacyjne w zakresie ochrony, zarówno po stronie obiektu portowego, jak i statku, będą spełniały, w czasie wyszczególnionych operacji,

postanowienia Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS oraz Części A Kodeksu ISPS, oraz będą realizowane zgodnie z postanowieniami przewidzianymi w zatwierdzonych planach lub w konkretnych rozwiązaniach, uzgodnionych i określonych w załączonym aneksie.

The signatories to this agreement certify, that security measures and arrangements for both the port facility and the ship during the specified activities will meet the provisions of Chapter XI-2 of SOLAS Convention and Part A of ISPS Code and will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in their approved plan or the specific arrangements agreed to and set out in the attached annex.

Miejsce

Data

Dated aton the

Podpisano w imieniu <i>Signed for and on behalf of</i>	
Obiektu portowego: <i>the port facility:</i>	Statku: <i>the ship:</i>
<i>(Podpis oficera ochrony obiektu portowego)</i> <i>(Signature of Port Facility Security Officer)</i>	<i>(Podpis kapitana lub oficera ochrony statku)</i> <i>(Signature of Master or Ship Security Officer)</i>

Nazwiska i stanowiska osób podpisujących <i>Name and rank (post) of signatories</i>	
Nazwisko: <i>Name:</i>	Nazwisko: <i>Name:</i>
Stanowisko: <i>Rank (post):</i>	Stanowisko: <i>Rank (post):</i>

Szczegóły sposobu kontaktowania się <i>(do odpowiedniego wypełnienia)</i> <i>(wskazać numery telefonów lub kanały radiowe, lub częstotliwości, których należy użyć)</i> Contact details <i>(to be completed if appropriate)</i> <i>(indicate the telephone numbers or the radio channels or frequencies to be used)</i>	
Dla obiektu portowego: <i>for the port facility:</i>	Dla statku: <i>for the ship:</i>

Obiekt portowy
Port Facility
 Oficer ochrony obiektu portowego
Port Facility Security Officer

Kapitan
Master
 Oficer ochrony statku
Ship Security Officer
 Armator
Company
 Oficer ochrony armatora
Company Security Officer

Załącznik nr 2

Wzór
deklaracji ochrony zawieranej pomiędzy statkami
Form of Declaration of Security between ships

DEKLARACJA OCHRONY
DECLARATION OF SECURITY

Nazwa statku:
Name of Ship
Port macierzysty:
Port of Registry
Numer IMO:
IMO Number
Nazwa statku:
Name of Ship
Port macierzysty:
Port of Registry
Numer IMO:
IMO Number

Niniejsza deklaracja ochrony ważna jest od dnia do dnia..... i dotyczy następujących działań

This Declaration of Security is valid from until, for the following activities

.....
(podać działania wraz z niezbędnymi szczegółami)
(list the activities with relevant details)

przy następujących poziomach ochrony
under the following security levels

Poziom (poziomy) ochrony dla statku:
Security level(s) for the ship:

Poziom (poziomy) ochrony dla statku:
Security level(s) for the ship:

Obydwa statki uzgadniają następujące środki i obowiązki w zakresie ochrony dla zapewnienia zgodności z wymaganiami Części A Międzynarodowego kodeksu dla ochrony statku i obiektu portowego.

Both ships agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities.

Złożenie podpisu przez SSO lub kapitana w niniejszych kolumnach oznacza, że dane działanie zostanie wykonane,

zgodnie z odpowiednim, zatwierdzonym planem, przez <i>The affixing of the signature of the SSO or master under these columns indicates that the activity will be done, in accordance with relevant approved plan, by</i>		
Działanie: <i>Activity</i>	Statek <i>The ship</i>	Statek <i>The ship</i>
Zapewnienie wykonania wszystkich zadań w zakresie ochrony <i>Ensuring the performance of all security duties</i>		
Monitorowanie obszarów o ograniczonym dostępie dla zapewnienia, aby dostęp miał wyłącznie uprawniony personel <i>Monitoring restricted areas to ensure the access of authorized personnel only</i>		
Kontrola dostępu do statku <i>Controlling access to the ship</i>		
Kontrola dostępu do statku <i>Controlling access to the ship</i>		
Monitorowanie statku, w tym obszarów wokół statku <i>Monitoring the Ship, including areas surrounding the ship</i>		
Monitorowanie statku, w tym obszarów wokół statku <i>Monitoring the Ship, including areas surrounding the ship</i>		
Przeładunki towarów <i>Handling of cargo</i>		
Dostawa zapasów statkowych <i>Delivery of ship's stores</i>		
Przeładunek bagażu bez nadzoru <i>Handling unaccompanied baggage</i>		
Kontrola okretowania pasażerów i ich rzeczy <i>Controlling the embarkation of persons and their baggage</i>		
Zapewnienie stałej dostępności komunikacji pomiędzy oboma statkami w zakresie ochrony <i>Ensuring continuous availability of security communication between both ships</i>		
Inne środki ochrony (wymienić dla każdego ze statków)* <i>Other security measures and provisions (to be listed for each of the ships)*</i>		

* skreślić, jeśli nie dotyczy/cross out if not applicable

Strony porozumienia zaświadczają, że środki i rozwiązania organizacyjne w zakresie zabezpieczenia, po stronach obu statków, będą spełniały, w czasie wyszczególnionych operacji, postanowienia rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS oraz Części A Kodeksu ISPS, oraz będą realizowane zgodnie z postanowieniami przewidzianymi w zatwierdzonych planach lub postanowieniami konkretnych rozwiązaniach, uzgodnionych i określonych w załączonym aneksie.

The signatories to this agreement certify, that security measures and arrangements for the ships during the specified activities will meet the provisions of Chapter XI-2 and Part A of ISPS Code

and will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in their approved plan or specific arrangements agreed to and set out in the attached annex.

Miejsce

Data

Dated aton the

Podpisano w imieniu <i>Signed for and on behalf of</i>	
Statku A: <i>the ship A</i>	Statku B: <i>the ship B</i>

(Podpis kapitana lub oficera ochrony statku)
(Signature of Master or Ship Security Officer)

(Podpis kapitana lub oficera ochrony statku)
(Signature of Master or Ship Security Officer)

Nazwiska i stanowiska osób podpisujących <i>Name and rank (post) of signatories</i>	
Nazwisko: <i>Name:</i>	Nazwisko: <i>Name:</i>
Stanowisko: <i>Rank (post):</i>	Stanowisko: <i>Rank (post):</i>

Szczegóły sposobu kontaktowania się <i>(do odpowiedniego wypełnienia)</i> <i>(wskazać numery telefonów lub kanały radiowe, lub częstotliwości, których należy użyć)</i> Contact details <i>(to be completed as appropriate)</i> <i>(indicate the telephone numbers or the radio channels or frequencies to be used)</i>	
Dla statku <i>for the ship</i>	Dla statku <i>for the ship</i>

Kapitan
Master
 Oficer ochrony statku
Ship Security Officer
 Armator
Company
 Oficer ochrony armatora
Company Security Officer

Kapitan
Master
 Oficer ochrony statku
Ship Security Officer
 Armator
Company
 Oficer ochrony armatora
Company Security Officer

UZASADNIENIE

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zwartej w art. 51 ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich, zgodnie z którą, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór deklaracji ochrony, mając na uwadze postanowienia Kodeksu ISPS.

Ze względu na fakt, iż deklaracja ochrony może być podpisywana pomiędzy kapitanami lub SSO dwóch statków albo pomiędzy kapitanem statku i SSO oraz PFSO projekt rozporządzenia przewiduje dwa wzory. W załączniku nr 1 do rozporządzenia określony został wzór deklaracji ochrony podpisywanej pomiędzy przedstawicielami statku i obiektu portowego, natomiast w załączniku nr 2 określony został wzór deklaracji zawieranej pomiędzy przedstawicielami statków.

Projektowane rozporządzenie 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), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na kapitana statku, oficera ochrony statku (SSO) oraz oficera ochrony obiektu portowego (PFSO), którzy zgodnie z ustawą o ochronie żeglugi i portów sporządzają i podpisują deklarację ochrony.

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny.

5. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie poddany szerokim konsultacjom społecznym z podmiotami reprezentującymi środowisko morskie.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY^{*)}**

z dnia

w sprawie wzoru zapisu historii statku, wzoru formularza poprawek do zapisu historii statku, wzoru indeksu do zapisu historii statku oraz wzoru listy portów zawinięć statku

Na podstawie art. 17 pkt 1 ustawy z dnia 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr ..., poz ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzór zapisu historii statku, stanowiący załącznik nr 1 do rozporządzenia;
- 2) wzór formularza poprawek do zapisu historii statku, stanowiący załącznik nr 2 do rozporządzenia;
- 3) wzór indeksu do zapisu historii statku, stanowiący załącznik nr 3 do rozporządzenia;
- 4) wzór listy portów zawinięć statku, stanowiący załącznik nr 4 do rozporządzenia.

2. Wyjaśnienia dotyczące stosowania zapisu historii statku i poprawek do niego stanowią załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

^{*)} Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia

Załącznik nr 1

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

Dokument zapisu historii statku (CSR) numer dla statku o numerze IMO.....

Continuous Synopsis Record (CSR) number..... for the ship with IMO Number:

Nr informacji <i>Info. no</i>	Informacja* <i>Information</i>	
1	Niniejszy dokument wchodzi w życie (data): <i>This document comes into force s from (date):</i>	
2	Państwo bandery <i>Flag State</i>	
3	Data rejestracji w państwie wskazanym w pkt 2 <i>Date of registration in the State as in p. 2:</i>	
4	Nazwa statku <i>Name of ship</i>	
5	Port rejestracji <i>Port of registration</i>	
6	Nazwa obecnie zarejestrowanego właściciela(i): Zarejestrowany adres(y): <i>Name of current registered owner(s)</i> Registered address(es)	
7	Jeżeli znajduje zastosowanie, nazwa obecnie zarejestrowanego czarterującego, typu „bareboat”: Zarejestrowany adres(y): <i>If applicable, name of current registered bareboat charterer(s):</i> Registered address(es)	
8	Nazwa armatora (Międzynarodowy System Zarządzania Bezpieczeństwem): Zarejestrowany adres(y): Adres przeprowadzania działań z zakresu zarządzania bezpieczeństwem <i>Name of operator (International Safety</i>	

* * Jeżeli informacja nie dotyczy statku należy wpisać N/D jako „nie dotyczy”.
All information boxes should be completed. Indicate N/A if not applicable.

Daty powinny posiadać format rok/miesiąc/dzień.
Dates should be in the format yyyy/mm/dd.

	<i>Management</i> <i>Registered address(es)</i> <i>Address(es) of conducting safety management activities</i>	
9	Nazwy wszystkich instytucji klasyfikacyjnych klasyfikujących statek; <i>Names of all classification societies classifying the ship :</i>	
10	Administracja/Rząd/Uznana Organizacja, która wydała dokument zgodności (DoC): Organ, który przeprowadził audyt (jeżeli jest inny niż ww.): <i>Administration/Government/Recognized Organization which issued Document of Compliance</i> <i>Body which carried out audit (if different)</i>	
11	Administracja/Rząd/Uznana Organizacja, która wydała Certyfikat Zarządzania Bezpieczeństwem (SMC): Organ, który przeprowadził audyt (jeżeli jest inny niż ww.): <i>Administration/Government/Recognized Organization which issued SMC</i> <i>Body which carried out audit (if different)</i>	
12	Administracja/Rząd/Uznana Organizacja, która wydała Międzynarodowy Certyfikat Ochrony Statku (ISSC): Organ, który przeprowadził weryfikację (jeżeli jest inny niż ww.): <i>Administration/Government/Recognized Organization which issued ISSC</i> <i>Body which carried out verification (if different)</i>	
13	Data, z którą statek został wykreślony z rejestru Państwa wskazanego pkt 2 <i>Date on which ceased to be registered by the State indicated in no. 2:</i>	

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, iż zapis jest poprawny w każdym zakresie.
THIS IS TO CERTIFY that this record is correct in all respects.

Wydany przez Administrację:.....

Issued by the Administration

Miejsce i data wydania zapisu historii statku

Place and date of issue of CSR

Podpis upoważnionej osoby.....

Signature of authorized person

Imię i nazwisko upoważnionej osoby.....

Name of authorized person

Niniejszy dokument został otrzymany przez statek i załączony do akt zapisu historii statku z datą (uzupełnić):..... Podpis:.....

This document was received by the ship and attached to the ship's CSR file on the following date (fill in):..... Signature.....



**Poprawki do dokumentu zapisu historii statku (CSR) numer dla statku
o numerze IMO.....**

*Amendments to the Continuous Synopsis Record (CSR) number..... for the ship with
IMO Number:*

Poprawki wskazuje się w poniższej tabeli. Należy wpisać N/D dla wszystkich informacji, które nie zostają zmienione. Daty powinny posiadać format rok/miesiąc/dzień.

The amendments are to be stated in the table below. Indicate N/A for all items not being changed. Dates should be in the format yyyy/mm/dd.

Numer informacji <i>Info. no.</i>	Informacja <i>Information</i>
1	Niniejszy dokument wchodzi w życie (data) <i>This document comes into force from (date)</i>
2	Państwo bandery <i>Flag State</i>
3	Data rejestracji w Państwie wskazanym w pkt 2 <i>Date of registration with the State as in p. 2</i>
4	Nazwa statku <i>Name of ship</i>
5	Port rejestracji <i>Port of registration</i>
6	Nazwa obecnie zarejestrowanego właściciela(li): Zarejestrowany adres(y): <i>Name of current registered owner(s)</i> <i>Registered address(es)</i>
7	Jeżeli znajduje zastosowanie, nazwa obecnie zarejestrowanego czarterującego, typu „bareboat”: Zarejestrowany adres(y): <i>If applicable, name of current registered bareboat charterer(s):</i> <i>Registered address(es)</i>
8	Nazwa armatora (Międzynarodowy System Zarządzania Bezpieczeństwem): Zarejestrowany adres(y): Adres przeprowadzania działań z zakresu zarządzania bezpieczeństwem: <i>Name of operator (International Safety</i>

	<i>Management</i> <i>Registered address(es)</i> <i>Address(es) of conducting safety management activities</i>	
9	Nazwy wszystkich instytucji klasyfikacyjnych klasyfikujących statek; <i>Name of all classification societies classifying the ship :</i>	
10	Administracja/Rząd/Uznana Organizacja, która wydała dokument zgodności (DoC): Organ, który przeprowadził audyt (jeżeli jest inny niż ww.): <i>Administration/Government/Recognized Organization which issued Document of Compliance</i> <i>Body which carried out audit (if different)</i>	
11	Administracja/Rząd/Uznana Organizacja, która wydała Certyfikat Zarządzania Bezpieczeństwem (SMC): Organ, który przeprowadził audyt (jeżeli jest inny niż ww.): <i>Administration/Government/Recognized Organization which issued SMC</i> <i>Body which carried out audit (if different)</i>	
12	Administracja/Rząd/Uznana Organizacja, która wydała Międzynarodowy Certyfikat Ochrony Statku (ISSC): Organ, który przeprowadził weryfikację (jeżeli jest inny niż ww): <i>Administration/Government/Recognized Organization which issued ISSC</i> <i>Body which carried out verification (if different)</i>	
13	Data, z którą statek został wykreślony z rejestru Państwa wskazanego pkt 2 <i>Date on which ceased to be registered by the State indicated in no. 2:</i>	

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, iż zapis jest poprawny w każdym zakresie.
THIS IS TO CERTIFY that this record is correct in all respects.

Wydany przez armatora lub kapitana:.....

Issued by the Company or master

Data wydania Zapisu.....

Date of issue

Podpis upoważnionej osoby.....

Signature of authorized person

Imię i nazwisko upoważnionej osoby.....

Name of authorized person

**Zestawienie poprawek do dokumentu zapisu historii statku (CSR)
numer dla statku o numerze IMO.....**

*Index of amendments to the Continuous Synopsis Record (CSR)
number..... for the ship with IMO Number:*

Po wydaniu dokumentu zapisu historii statku, następujące poprawki do wpisów w dokumencie zapisu historii statku zostały dodane przez armatora lub kapitana, załączone do akt zapisu historii statku, o czym poinformowano Administrację.

After issuing the CSR , the following amendments to entries to the document were made by the Company or the master, attached to the ship's CSR file and the Administration was notified.

<i>Date of the Amendments coming into force</i>	<i>Info No. of Amendment to the CSR (2-13)</i>	<i>Date of amendment form attached to the ship's CSR</i>

UWAGA:

Jeżeli liczba wydanych poprawek przekracza ilość miejsc do zapisu w powyższej tabeli, należy dodać kopie tabeli jako załączniki do niniejszej strony. Załączniki te winny być numerowane od cyfry 1 i wzwyż.

Jeżeli jest to uzasadnione należy wskazać co następuje: „Załącznik nr został dodany do tej strony”

NOTE:

If more amendments were issued than allowed for the table above , copies of this table are to be added as appendixes to this page. Such annexes should be numbered from 1 and upwards.

When relevant, indicate as follows: Appendix no. has been added to this page.

Wyjaśnienia dotyczące stosowania zapisu historii statku

1. W prawym dolnym rogu należy wpisać, na obydwu stronach, numer kartki, i następnie numerować każdą kolejną, dodaną kartkę.
2. Uwagi odnoszące się do formularza zapisu historii statku:

Informacja nr 1 – zawiera datę wejścia w życie zapisu (datę, kiedy poświadczono poprawność zapisu),

Informacja nr 2 – zawiera nazwę państwa, którego banderę statek ma prawo podnosić (pkt 3.1 Prawidła 5 Poprawek do Konwencji SOLAS),

Informacja nr 3 – zawiera datę, z którą statek został zarejestrowany w danym państwie (pkt 3.2 Prawidła 5 Poprawek do Konwencji SOLAS),

Informacja nr 4 – zawiera nazwę statku (pkt 3.4 Prawidła 5 Poprawek do Konwencji SOLAS),

Informacja nr 5 – zawiera nazwę portu macierzystego statku, (pkt 3.5 Prawidła 5 Poprawek do Konwencji SOLAS),

Informacja nr 6 – zawiera nazwę zarejestrowanego właściciela (właścicieli) i ich zarejestrowany adres (adresy) (pkt 3.6 Prawidła 5 Poprawek do Konwencji SOLAS),

Informacja nr 7 – dotyczy sytuacji, kiedy statek ma prawo podnoszenia bandery państwa Administracji wydającej zapis w następstwie rejestracji czarteru typu „bareboat” z innym Państwem (pkt 3.7 Prawidła 5 Poprawek do Konwencji SOLAS) i zawiera nazwę oraz obecny adres czarterującego,

Informacja nr 8 – zawiera nazwę armatora, zgodnie z definicją zawartą w prawidło IX/1, jego zarejestrowany adres oraz adres (adresy) miejsc, z których prowadzi on działania z zakresie zarządzania bezpieczeństwem (pkt 3.8 Prawidła 5 Poprawek do Konwencji SOLAS),

Informacja nr 9 – zawiera nazwę towarzystwa (towarzystw) klasyfikacyjnego, które klasyfikują statek (pkt 3.9 Prawidła 5 Poprawek do Konwencji SOLAS),

Informacja nr 10 - zawiera nazwę administracji lub umawiającego się rządu, lub uznanej organizacji, które wydały dokument zgodności (lub tymczasowy dokument zgodności), wyszczególniony w Kodeksie ISM zgodnie z definicją podaną w prawidło IX/1, armatorowi eksploatującemu statek (pkt 3.10 Prawidła 5 Poprawek do Konwencji SOLAS) oraz nazwę organu przeprowadzającego audyt, jeżeli jest on inny niż ten który wydał Dokument Zgodności ,

Informacja nr 11 – zawiera nazwę Administracji lub Umawiającego się Rządu lub Uznanej Organizacji, które wydały statkowi certyfikat zarządzania bezpieczeństwem (lub tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem), wyszczególnione w Kodeksie ISM zgodnie z definicją podaną w prawidło IX/1 (pkt 3.11 Prawidła 5 Poprawek do Konwencji SOLAS) oraz nazwę organu przeprowadzającego audyt, jeżeli jest on inny niż ten, który wydał certyfikat zarządzania bezpieczeństwem (lub tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem) ,

Informacja nr 12 - nazwę Administracji lub Umawiającego się Rządu, lub Uznanej Organizacji Ochrony, które wydały statkowi międzynarodowy certyfikat ochrony statku (lub tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku), wyszczególnione w części A Kodeksu ISPS zgodnie z definicją podaną w rozdziale XI-2/1 (pkt 3.12 Prawidła 5 Poprawek do Konwencji SOLAS) oraz nazwę organu przeprowadzającego weryfikację, jeżeli jest on inny niż ten, który wydał międzynarodowy certyfikat ochrony statku (lub tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku),

Informacja nr 13 - datę, z którą statek został wykreślony z rejestru w danym państwie. Jeżeli element pozostaje niezmienny należy wpisać symbol „N/D” („nie dotyczy”), np. jeżeli nie nastąpiła zmiana bandery (pkt 3.13 Prawidła 5 Poprawek do Konwencji SOLAS).

Wykaz portów zawinięć
List of last ports of call

**Ja, niżej podpisany, kapitan statku deklaruje, iż statek
zawinął do następujących portów:**

As a Master of the I declare that the ship called at the following ports:

Nr No.	Nazwa portu Port's name	Poziom ochrony (statek/port) Security level(ship/port)	Wejście (data/czas) arrival (date/time)	Wyjście (data/czas) departure(date/time)

Kapitan
Master Podpis/Signature

UZASADNIENIE

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zwartej w art. 17 pkt 1 ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich, zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór zapisu historii statku, wzór formularza poprawek do zapisu historii statku, wzór indeksu do zapisu historii statku oraz wzór listy portów zawinięć statku.

Wzór zapisu historii statku określony został w załączniku nr 1 do rozporządzenia i jest on zgodny z wymaganiami określonymi przez Międzynarodową Organizację Morską.

Wzór poprawek do zapisu historii statku określa załącznik nr 2, natomiast w załączniku nr 4 została określona lista portów zawinięć. W załączniku nr 3 określony został indeks poprawek do zapisu historii statku, a w załączniku nr 5 wyjaśnienia.

Projektowane rozporządzenie 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), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na kapitanów statków, armatorów oraz dyrektorów urzędów morskich.

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny.

5. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie poddany szerokim konsultacjom społecznym z podmiotami reprezentującymi środowisko morskie.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

**w sprawie szczegółowych zadań i sposobu działania punktu odbioru alertu
oraz wymagań dotyczących funkcjonowania systemu alertu**

Na podstawie art. 17 pkt 2 ustawy z dnia 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe zadania i sposób działania punktu odbioru alertu;
- 2) wymagania dotyczące funkcjonowania systemu alertu.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) alercie niejawnym – oznacza to sygnał o zagrożeniu bądź naruszeniu ochrony statku wysyłany automatycznie przez statek po uruchomieniu systemu ukrytego alarmowania;
- 2) alercie jawnym – oznacza to sygnał o zagrożeniu bądź naruszeniu ochrony statku; nadawany przy pomocy standartowych systemów komunikacyjnych;
- 3) punkcie odbioru alertu – oznacza to Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne wchodzące w skład Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

§ 3. 1. Każdy statek, odbywający podróże międzynarodowe, o którym mowa w Rozdziale XI-2 Konwencji SOLAS, powinien być zaopatrzony w system alertu.

2. W przypadku aktywacji systemu alertu niejawnego (ukrytego) system ten:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

- 1) uruchamia alert i przekazuje go ze statku na brzeg do punktu odbioru alertu, identyfikując statek, jego pozycję oraz wskazując, że ochrona statku jest zagrożona lub została zmniejszona;
- 2) nie przekazuje sygnału alertu do jakichkolwiek innych statków;
- 3) nie podnosi alarmu na pokładzie statku;
- 4) będzie nadawał alert do momentu wyłączenia lub przewrócenia ustawień wyjściowych.

3. System alertu niejawnego (ukrytego):

- 1) będzie umożliwiał jego aktywację z mostka nawigacyjnego oraz z co najmniej jednego innego miejsca;
- 2) będzie zgodny ze standardami funkcjonalnymi nie niższymi niż przyjęte przez IMO.

4. Wymagania dotyczące funkcjonowania systemu alertu niejawnego (ukrytego) określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 4. Procedurę postępowania punktu odbioru alertu po odebraniu alertu określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

Załączniki do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia 2008 r.
(poz. ...)
Załącznik nr 1

Wymagania dotyczące funkcjonowania systemu alertu niejawnego (ukrytego)

Wymagania zostaną opracowane na podstawie rezolucji MSC 136(76) z dnia 11 grudnia 2002 r. oraz MSC 147(77) z dnia 29 maja 2003 r. w sprawie standardów dla statkowego systemu alertu o zagrożeniu ochrony.

Procedura postępowania po odebraniu alertu

- I. Odebranie alertu przez punkt odbioru alertu.
 1. Postępowanie w przypadku odebrania alertu jawnego .
 - 1) Potwierdzenie odbioru alertu ze statku i nawiązanie kontaktu ze statkiem.
 - 2) W sytuacji, gdy udało się nawiązać kontakt ze statkiem należy:
 - ustalić czy alert jest prawdziwy czy fałszywy i ustalić jego naturę;
 - ogłosić pogotowie natychmiastowe na jednostkach SAR;
 - powiadomić o sytuacji naruszenia ochrony statku dowództwo Marynarki Wojennej i Straży Granicznej;
 - przekazać treść alertu do centralnego punktu kontaktowego i regionalnych punktów kontaktowych;
 - powiadomić kierownika Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego (MRCK);
 - powołać do działania, na czas trwania sytuacji naruszenia ochrony, zespół kryzysowy;
 - przeprowadzić analizę nawigacyjną;
 - 3) W sytuacji gdy nie udało się nawiązać kontaktu ze statkiem należy:
 - uznać, że doszło do naruszenia ochrony statku;
 - ogłosić pogotowie natychmiastowe na jednostkach SAR;
 - powiadomić o sytuacji naruszenia ochrony statku dowództwo Marynarki Wojennej i Straży Granicznej;
 - przekazać treść alertu do centralnego punktu kontaktowego i regionalnych punktów kontaktowych;
 - powiadomić kierownika MRCK;
 - powołać do działania na czas trwania sytuacji naruszenia ochrony zespół kryzysowy;
 - przeprowadzić analizę nawigacyjną;
 2. Postępowanie w przypadku otrzymania alertu ukrytego.
 - 1) W żadnym przypadku nie potwierdzać odbioru alertu i nie nawiązywać łączności z zagrożonym statkiem oraz innymi statkami;

- 2) Jeśli to możliwe, dokonać analizy sytuacji nawigacyjnej w rejonie, w którym znajduje się potencjalnie zagrożony statek, przy użyciu środków nie powodujących znacznego widocznego wzrostu zainteresowania danym akwenem np. obraz z radarowych stacji brzegowych, informacje z systemów AIS i SWIBŻ czy obserwacja wizualna w przypadku statków znajdujących się w zasięgu widzialności do brzegu (lub na obszarze przelotów samolotów służb ekologicznych);
- 3) Ustala się następujące sytuacje, w których odebranie sygnału alertu ukrytego, uznać należy za naruszenie ochrony statku:
- a) jeśli nadawanie sygnału alertu odbywa się w sposób ciągły w czasie 5 minut od momentu rozpoczęcia uznać należy, że doszło do naruszenia ochrony statku,
 - b) jeśli nadawanie sygnału alertu zostało przerwane w ciągu 5 minut od momentu rozpoczęcia i w ciągu kolejnych 10 minut statek nie skontaktował się z punktem odbioru alertu w celu odwołania tego alertu, uznać należy, że doszło do naruszenia ochrony statku,
 - c) jeśli nadawanie sygnału alertu zostało przerwane, a następnie statek skontaktował się z punktem odbioru alertu w celu odwołania alertu, ale osoba, która odebrała informacje o odwołaniu alertu stwierdzi, że informacja ta mogła zostać wymuszona przez obecność osób niepożądanych, należy dokonać próby kontaktu ze statkiem; Należy również skontaktować się z CSO armatora, którego własnością jest statek; Jeśli próba kontaktu ze statkiem nie powiedzie się lub w czasie rozmowy z SSO lub kapitanem statku potwierdzą się przypuszczenia o ingerencji osób niepożądanych, a CSO nie będzie w stanie potwierdzić informacji o odwołaniu alertu przez statek, uznać należy, że doszło do naruszenia ochrony statku;
- 4) W przypadku, gdy pozycja statku, z którego został wysłany sygnał alertu ukrytego, znajduje się na obszarze morza terytorialnego, morskich wód wewnętrznych, w pobliżu instalacji morskich lub podwodnych, platform wiertniczych i innych kluczowych urządzeń i instalacji dla bezpieczeństwa państwa i ludzi, należy uznać, że doszło do naruszenia ochrony statku;
- 5) W przypadku uznania, że doszło do naruszenia ochrony statku należy:
- ogłosić pogotowie natychmiastowe na jednostkach SAR;
 - powiadomić o sytuacji naruszenia ochrony statku dowództwo Marynarki Wojennej i Straży Granicznej;

- przekazać treść alertu do centralnego punktu kontaktowego i regionalnych punktów kontaktowych;
- powiadomić kierownika MRCK;
- powołać do działania, na czas trwania sytuacji naruszenia ochrony, zespół kryzysowy;
- przeprowadzić analizę nawigacyjną.

II. Wytyczne do tworzenia procedur postępowania w różnych fazach działania pod odbiorze alertu o naruszeniu ochrony statku.

UZASADNIENIE

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zwartej w art. 17 pkt 2 ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich, zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zadania i sposób działania punktu odbioru alertu oraz wymagania dotyczące funkcjonowania systemu alertu o zagrożeniu ochrony statku.

Zgodnie z przyjętymi założeniami zadania punktu odbioru alertu realizuje Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne wchodzące w skład Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (§ 2 pkt 4 projektu rozporządzenia). Podstawowe zadania punktu odbioru alertu zostały już określone w ustawie o ochronie żeglugi i portów morskich. Do zadań punktu należy w szczególności zarządzanie informacją o alercie, utrzymywanie ciągłej gotowości do przyjmowania alertów i ich natychmiastowego przekazywania do centralnego punktu kontaktowego, alarmowanie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, prowadzenie szkoleń i ćwiczeń oraz testowanie procedur, systemów łączności i systemów uzyskiwania informacji w zakresie zarządzania informacją o alercie (art. 6 ust. 3 ustawy).

Wymagania dotyczące funkcjonowania systemu alertu określa § 3 projektu rozporządzenia, zgodnie z którym system alertu powinien być skonstruowany w ten sposób, aby:

- uruchamiać alert o zagrożeniu ochrony statku i przekazywać go ze statku na brzeg do punktu odbioru alertu, identyfikując statek, jego pozycję oraz wskazując, że ochrona statku jest zagrożona lub została zmniejszona;
- nie przekazywać sygnału alertu do jakichkolwiek innych statków;
- nie podnosić alarmu na pokładzie statku;
- nadawać alert o zagrożeniu ochrony statku do momentu wyłączenia lub przewrócenia ustawień wyjściowych.

Ponadto system powinien być skonstruowany w ten sposób, aby umożliwiać aktywację alertu z mostka nawigacyjnego oraz z co najmniej jednego innego miejsca.

Szczegółowe wymagania dotyczące funkcjonowania systemu alertu niejawnego (ukrytego) o zagrożeniu ochrony statku określone zostały w załączniku nr 1 do rozporządzenia. Wymagania dotyczące funkcjonowania opracowane zostały w oparciu o regulacje Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej

(MSC 136(76) z dnia 11 grudnia 2002 r. oraz MSC 147(77) z dnia 29 maja 2003 r. w sprawie standardów dla statkowego systemu alertu o zagrożeniu ochrony).

Procedurę postępowania po odebraniu alertu określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

Projektowane rozporządzenie 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), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na:

- Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa,
- armatorów i kapitanów statków, a także, w sposób pośredni, na członków załóg statków,
- Marynarkę Wojenną RP i Straż Graniczną.

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny

5. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie poddany szerokim konsultacjom społecznym z podmiotami reprezentującymi środowisko morskie.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie sposobu przekazywania i obiegu informacji dotyczących
ochrony żeglugi i portów morskich**

Na podstawie art. 28 ust. 2 ustawy z dnia 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr ..., poz.) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. 1. Rozporządzenia określa sposób przekazywania i obiegu informacji dotyczących ochrony żeglugi i portów morskich.

2. Przepisy rozporządzenia odnoszą się do informacji dotyczących w szczególności:

- 1) procesu tworzenia i zatwierdzania oceny stanu ochrony portu, obiektu portowego lub statku, planu ochrony portu, obiektu portowego lub statku;
- 2) dokumentów powiązanych z wymienionymi w punkcie 1;
- 3) przeprowadzenia weryfikacji lub prób efektywności portów, obiektów portowych i statków oraz raportów poweryfikacyjnych;
- 4) przekazywania i przetwarzania informacji dotyczących dokumentów, o których mowa w pkt 1-3;
- 5) zachowania niejawności oraz zapewnienie ochrony przed bezprawnym dostępem do informacji, o których mowa w pkt 1-3.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu mowa jest o:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

ROZPORZĄDZENIE

RADY MINISTRÓW

z dnia

**w sprawie postępowania w celu zapobieżenia niebezpieczeństwa grożącego statkom,
obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze**

Na podstawie art. 27 ust. 2 ustawy z dnia 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa tryb postępowania przy wydawaniu decyzji Ministra Obrony Narodowej o zastosowaniu na polskich obszarach morskich niezbędnych środków, włącznie z zatopieniem lub zniszczeniem statku, w celu zapobieżenia, ograniczenia lub usunięcia poważnego i bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze, powstałych na skutek użycia statku morskiego do działań sprzecznych z prawem, a w szczególności jako środek ataku terrorystycznego, a także sposób współdziałania organów.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) obcym statku – należy przez to rozumieć statek, który znajduje się w polskich obszarach morskich, ale nie zgłosił swojego wejścia odpowiednim służbom lub organom;
- 2) wrogim statku – należy przez to rozumieć obcy statek, który nie zastosował się do wezwań, o których mowa w § 3, i może być użyty jako środek ataku terrorystycznego.

§ 3. 1. Obcy statek, który przekroczył granicę państwową niezgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.¹⁾) lub umowami międzynarodowymi, którymi Rzeczpospolita Polska jest związana, może być wezwany przez

¹⁾Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. Z 2003 r. Nr 170, poz. 1652, z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 859 i Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Ne 203, poz. 1683, z 2006 r. Nr 220, poz. 1600 i Nr 249, poz. 1834 oraz z 2007 r. Nr 21, poz. 125.

odpowiedni organ administracji morskiej lub służby odpowiedzialne za ochronę granic morskich do:

- 1) opuszczenia morza terytorialnego Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) odpowiedniej zmiany kursu poruszania się;
- 3) skierowania się do wyznaczonego miejsca;
- 4) wykonania innych poleceń, mających na celu zaprzestanie naruszania morza terytorialnego.

2. W przypadku niezastosowania się do któregokolwiek z wezwań i poleceń, o których mowa w ust. 1, obcy statek może być:

- 1) przechwycony przez statek Straży Granicznej lub Marynarki Wojennej, zwany dalej "statkiem przechwytyjącym". Przechwycenie polega na identyfikacji statku, nawiązaniu z nim łączności radiowej i kontaktu wzrokowego oraz naprowadzeniu go na właściwy kurs albo wymuszeniu skierowania go na ustaloną pozycję;
- 2) ostrzeżony strzałami ostrzegawczymi przez statek przechwytyjący, a w przypadku dalszego niestosowania się do wezwania - zniszczony;
- 3) zniszczony bez dokonania czynności, o których mowa w pkt 1 i 2, w sytuacji:
 - a) dokonywania zbrojnej napaści lub agresji przeciwko celom położonym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
 - b) gdy nie posiada załogi na pokładzie,
 - c) gdy wymagają tego względy bezpieczeństwa, a właściwy organ, uwzględniając w szczególności informacje przekazane przez centralny lub regionalne punkty kontaktowe, stwierdzi, że obcy statek jest użyty do działań sprzecznych z prawem, a w szczególności jako środek ataku terrorystycznego.

3. Decyzję o zastosowaniu środków, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2 oraz pkt 3 lit. a i b, podejmuje Dowódca Marynarki Wojennej, a środka, o którym mowa w ust. 2 pkt 3 lit. c - Minister Obrony Narodowej.

4. Zmuszony do skierowania się na ustaloną pozycję na morzu obcy statek, jego załoga i ładunek oraz pasażerowie i ich bagaże, podlegają kontroli Straży Granicznej.

§ 4. W przypadku wykrycia wrogiego statku następuje jego rozpoznanie przez zakwalifikowanie jako:

- 1) "podejrzanego" - w przypadku wykrycia obcego statku o nieokreślonych intencjach albo, który spełnia dwa lub więcej z poniżej wymienionych warunków:
 - a) narusza zatwierdzony plan podróży,

- b) odmawia wykonania lub nie reaguje na polecenia właściwego państwowego organu lub służby oraz dowódcy statku przechwytyjącego,
 - c) niespodziewanie zmienia parametry ruchu statku (kurs lub prędkość),
 - d) nastąpiła przerwa w korespondencji radiowej, szczególnie w połączeniu ze zmianą parametrów ruchu,
 - e) załoga używa niestandardowej frazeologii lub odnotowano inne zmiany w korespondencji radiowej,
 - f) nastąpił przekaz radiowy nie dotyczący procedur morskich,
 - g) otrzymano zawiadomienie od innych organów władzy publicznej, państw sąsiednich lub organizacji międzynarodowych albo instytucji pozarządowych o zamiarach statku,
 - h) otrzymano nieokreśloną groźbę użycia przemocy za pośrednictwem strony trzeciej;
- 2) "prawdopodobnego" - w przypadku gdy:
- a) wykryto również inne statki, które nie wykonują poleceń właściwego państwowego organu lub służby oraz dowódcy statku przechwytyjącego,
 - b) obcy statek zakwalifikowany jako "podejrzany" w dalszym ciągu nie wykonuje poleceń właściwego państwowego organu lub służby,
 - c) obcy statek zakwalifikowany jako "podejrzany" nie wykonuje ponawianych poleceń dowódcy statku przechwytyjącego;
- 3) "potwierdzonego" - w przypadku gdy posiadane informacje potwierdzają bez żadnych wątpliwości, że obcy statek ma być użyty jako środek ataku terrorystycznego.

§ 5. 1. Zakwalifikowanie obcego statku powietrznego do odpowiedniej kategorii wymienionej w § 4 następuje na podstawie informacji o sytuacji posiadanych przez Komendanta Morskiego Oddziału Straży Granicznej oraz Dowódcę Marynarki Wojennej.

2. Komendanta Morskiego Oddziału Straży Granicznej oraz Dowódcę Marynarki Wojennej otrzymuje informacje o sytuacji od dowódcy statku przechwytyjącego, centralnego lub regionalnych punktów kontaktowych, punktu odbioru alertu oraz innych organów władzy publicznej albo instytucji pozarządowych.

3. W analizie sytuacji Dowódcę Marynarki Wojennej uwzględnia również informacje otrzymywane od właściwych organów Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego i innych organów międzynarodowych lub innych państw.

§ 6. W przypadku zakwalifikowania wrogiego statku do odpowiedniej kategorii wymienionej w § 4 Dowódca Marynarki Wojennej natychmiast zawiadamia o tym Ministra Obrony Narodowej w sposób zapewniający najszybsze dotarcie informacji do adresata oraz utrzymuje z nim stały kontakt.

§ 7. Decyzję Ministra Obrony Narodowej, o której mowa w § 1, Dowódca Marynarki Wojennej przekazuje natychmiast dowódcy statku przechwytyjącego lub dowódcy właściwej jednostki Marynarki Wojennej, w zależności od środka, jakiego dotyczy decyzja i rodzaju broni, jaka ma być użyta.

§ 8. Przepisy § 4, 6 i 7 stosuje się odpowiednio do obcych wojskowych statków, które nie zastosowały się do wezwań, o których mowa w § 3.

§ 9. Dowódca Marynarki Wojennej oraz Komendant Morskiego Oddziału Straży Granicznej współdziała z odpowiednimi organami i służbami państwowymi w zakresie:

- 1) informacji o sytuacji na morzu oraz o planowanych i wykonywanych podróżach statków;
- 2) przestrzegania ustalonych procedur koordynacji i identyfikacji oraz przekazywania odpowiedzialności nad przepływem obcych statków w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej;
- 3) zapewnienia bezpieczeństwa przepływu statków w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 10. Współdziałanie, o którym mowa w § 9, następuje przez ciągłą, bieżącą wymianę informacji za pomocą sieci telekomunikacyjnych oraz w inny skuteczny sposób.

§ 11. Rozporządzenie wchodzi w życie w po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów

UZASADNIENIE

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zwartej w art. 27 ust. 2 ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich, zgodnie z którą Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, tryb postępowania przy zastosowaniu na polskich obszarach morskich niezbędnych środków w celu zapobieżenia niebezpieczeństwu grożącemu statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze.

Przepisy projektowanego rozporządzenia określają etapy działań, które należy przedsięwziąć zanim podjęta zostanie ostateczna decyzja o zatopieniu danego statku. Takie rozwiązanie jest działaniem wyjątkowym i powinno być podejmowane w ostateczności. Pierwszy etap działań, polegać ma na rozpoznaniu nieznanego statku oraz określeniu stopnia zagrożenia, jakie może on stanowić dla bezpieczeństwa statków, portów oraz powiązanej z nimi infrastruktury. Po potwierdzeniu wrogich zamiarów statku należy zawiadomić Ministra Obrony Narodowej, który podejmuje decyzję, o której mowa w art. 27 ust. 1 ustawy. Dowódca Marynarki Wojennej natychmiast przekazuje decyzję Ministra Obrony Narodowej dowódcy statku przechwytyjącego lub dowódcy właściwej jednostki Marynarki Wojennej, w zależności od środka, jakiego dotyczy decyzja, i rodzaju broni, jaka ma być użyta.

Projektowane rozporządzenie określa również zakres współdziałania pomiędzy Dowódcą Marynarki Wojennej oraz Komendantem Morskiego Oddziału Straży Granicznej i innymi odpowiednimi organami i służbami.

Projektowane rozporządzenie 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), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na Ministra Obrony Narodowej, ministra właściwego do spraw wewnętrznych oraz Dowódcę Marynarki Wojennej i Komendanta Morskiego Oddziału Straży Granicznej, które to podmioty będą uczestniczyć w działaniu mającym na celu zapobieżenie niebezpieczeństwu grożącemu statkom, portom oraz związanej z nimi infrastrukturze.

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny.

5. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie poddany szerokim konsultacjom społecznym z podmiotami reprezentującymi środowisko morskie.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie sposobu przekazywania i obiegu informacji dotyczących
ochrony żeglugi i portów morskich

Na podstawie art. 28 ust. 2 ustawy z dnia 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr ..., poz.) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. 1. Rozporządzenia określa sposób przekazywania i obiegu informacji dotyczących ochrony żeglugi i portów morskich.

2. Przepisy rozporządzenia odnoszą się do informacji dotyczących w szczególności:

- 1) procesu tworzenia i zatwierdzania oceny stanu ochrony portu, obiektu portowego lub statku, planu ochrony portu, obiektu portowego lub statku;
- 2) dokumentów powiązanych z wymienionymi w punkcie 1;
- 3) przeprowadzenia weryfikacji lub prób efektywności portów, obiektów portowych i statków oraz raportów poweryfikacyjnych;
- 4) przekazywania i przetwarzania informacji dotyczących dokumentów, o których mowa w pkt 1-3;
- 5) zachowania niejawności oraz zapewnienie ochrony przed bezprawnym dostępem do informacji, o których mowa w pkt 1-3.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu mowa jest o:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

- 1) przekazywaniu informacji niejawnych – należy przez to rozumieć zarówno transmisję informacji niejawnych, jak i przekazywanie elektronicznego nośnika danych, na którym zostały one utrwalone;
- 2) przetwarzaniu informacji niejawnych – należy przez to rozumieć także, wytwarzanie, przechowywanie lub przekazywanie informacji niejawnych;
- 3) osobie odpowiedzialnej – należy przez to rozumieć osobę lub podmiot, którzy są zobowiązani do zapewnienia ochrony informacji z zakresu ochrony żeglugi i portów morskich przed nieuprawnionym dostępem lub ujawnieniem, zgodnie z przepisami ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich.

Rozdział 2

Bezpieczeństwo teleinformatyczne

§ 3. 1. Bezpieczeństwo teleinformatyczne zapewnia się chroniąc informacje przetwarzane w systemach i sieciach teleinformatycznych przed utratą właściwości gwarantujących to bezpieczeństwo, w szczególności przed utratą poufności, dostępności i integralności.

2. Bezpieczeństwo teleinformatyczne zapewnia się przed rozpoczęciem oraz w trakcie przetwarzania informacji niejawnych w systemie lub sieci teleinformatycznej.

§ 4. Właściwą organizację bezpieczeństwa teleinformatycznego zapewnia osoba odpowiedzialna, która w szczególności:

- 1) zapewnia opracowanie dokumentacji bezpieczeństwa teleinformatycznego;
- 2) realizuje ochronę fizyczną i kryptograficzną systemu lub sieci teleinformatycznej;
- 3) zapewnia niezawodność transmisji oraz kontrolę dostępu do urządzeń systemu lub sieci teleinformatycznej;
- 4) dokonuje analizy stanu bezpieczeństwa teleinformatycznego oraz zapewnia usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości;
- 5) zapewnia przeszkolenie z zakresu bezpieczeństwa teleinformatycznego dla osób uprawnionych do pracy w systemie lub sieci teleinformatycznej;
- 6) zawiadamia właściwą służbę ochrony państwa o zaistniałym incydencie bezpieczeństwa teleinformatycznego dotyczącym informacji niejawnych oznaczonych co najmniej klauzulą „*poufne*”.

§ 5. Ochrona fizyczna systemu lub sieci teleinformatycznej polega na:

- 1) umieszczeniu urządzeń systemu lub sieci teleinformatycznej w strefie bezpieczeństwa, strefie administracyjnej lub specjalnej strefie bezpieczeństwa, zwanych dalej „*strefą kontrolowanego dostępu*” w zależności od:
 - a) klauzuli tajności,
 - b) ilości,
 - c) zagrożeń dla poufności, integralności lub dostępności- informacji niejawnych;
- 2) zastosowaniu środków zapewniających ochronę fizyczną, w szczególności przed:
 - a) nieuprawnionym dostępem,
 - b) podglądem,
 - c) podsłuchem.

§ 6. 1. Ochrona kryptograficzna informacji niejawnych przetwarzanych w systemie lub sieci teleinformatycznej polega na zastosowaniu mechanizmów gwarantujących ich poufność, integralność oraz uwierzytelnienie.

2. Ochronę kryptograficzną stosuje się przy przekazywaniu informacji niejawnych w formie transmisji poza strefę kontrolowanego dostępu.

3. Przekazywanie informacji niejawnych utrwalonych na elektronicznych nośnikach danych poza strefę kontrolowanego dostępu odbywa się z zapewnieniem, odpowiedniej do klauzuli tajności tych informacji, ochrony kryptograficznej lub po spełnieniu wymagań, o których mowa w przepisach w sprawie trybu i sposobu przyjmowania, przewożenia, wydawania i ochrony materiałów, w celu ich zabezpieczenia przed nieuprawnionym ujawnieniem, utratą, uszkodzeniem lub zniszczeniem.

§ 7. Niezawodność transmisji polega na zapewnieniu integralności i dostępności informacji niejawnych przekazywanych w systemach lub sieciach teleinformatycznych. Zapewnia się ją w szczególności przez wykorzystywanie zapasowych łączy telekomunikacyjnych.

§ 8. 1. W celu zapewnienia kontroli dostępu do systemu lub sieci teleinformatycznej:

- 1) osoba odpowiedzialna lub osoba przez nią upoważniona ustala warunki i sposób przydzielania uprawnień osobom uprawnionym do pracy w systemie lub sieci teleinformatycznej;
- 2) administrator systemów określa warunki oraz sposób przydzielania tym osobom kont oraz mechanizmów kontroli dostępu, a także zapewnia ich właściwe wykorzystanie.

2. System lub sieć teleinformatyczną wyposaża się w mechanizmy kontroli dostępu odpowiednie do klauzuli tajności informacji niejawnych w nich przetwarzanych.

§ 9. 1. Przy opracowaniu szczególnych wymagań bezpieczeństwa systemu lub sieci teleinformatycznej uwzględnia się, w szczególności: dane o budowie oraz charakterystykę systemu lub sieci teleinformatycznej.

2. Dane o budowie systemu lub sieci teleinformatycznej obejmują dane dotyczące elementów wchodzących w skład tego systemu lub sieci w zakresie:

- 1) lokalizacji;
- 2) typu wykorzystywanych urządzeń oraz oprogramowania;
- 3) sposobu realizowania połączeń wewnętrznych oraz zewnętrznych;
- 4) konfiguracji sprzętowej i ustawień mechanizmów zabezpieczających;
- 5) środowiska eksploatacji.

3. Charakterystyka systemu lub sieci teleinformatycznej powinna określać:

- 1) klauzulę tajności informacji niejawnych, które będą w nich przetwarzane;
- 2) kategorie uprawnień osób uprawnionych do pracy w systemie lub sieci teleinformatycznej w zakresie dostępu do przetwarzanych w nich informacji niejawnych, w zależności od klauzuli tajności tych informacji;
- 3) tryb bezpieczeństwa pracy systemu lub sieci teleinformatycznej.

§ 10. Szczególne wymagania bezpieczeństwa określają co najmniej:

- 1) osoby odpowiedzialne za wdrożenie środków zapewniających bezpieczeństwo teleinformatyczne;
- 2) zadania osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo teleinformatyczne;
- 3) granice i lokalizację stref kontrolowanego dostępu oraz środki ich ochrony;
- 4) środki ochrony kryptograficznej, elektromagnetycznej, technicznej lub organizacyjnej systemu lub sieci teleinformatycznej;
- 5) inne zastosowane środki ochrony zapewniające bezpieczeństwo teleinformatyczne informacji niejawnych;
- 6) zasady zarządzania ryzykiem;
- 7) zasady szkolenia z zakresu bezpieczeństwa teleinformatycznego osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo teleinformatyczne oraz osób uprawnionych do pracy w systemie lub sieci teleinformatycznej.

§ 11. 1. Procedury bezpiecznej eksploatacji zawierają szczegółowy wykaz czynności wraz z dokładnym opisem sposobu ich wykonania, które powinny być realizowane przez osoby odpowiedzialne za bezpieczeństwo teleinformatyczne oraz osoby uprawnione do pracy w systemie lub sieci teleinformatycznej.

2. Szczegółowy wykaz czynności powinien być ujęty w tematycznie wyodrębnione procedury bezpieczeństwa dotyczące w szczególności:

- 1) administrowania systemem lub siecią teleinformatyczną;
- 2) bezpieczeństwa osobowego;
- 3) bezpieczeństwa dokumentów i materiałów niejawnych, w tym procedur sporządzania kopii z tych dokumentów oraz niszczenia dokumentów i ich kopii;
- 4) ochrony kryptograficznej, elektromagnetycznej, fizycznej, niezawodności transmisji lub kontroli dostępu do urządzeń systemu lub sieci teleinformatycznej;
- 5) bezpieczeństwa urządzeń i oprogramowania;
- 6) zapewnienia ciągłości działania systemu lub sieci teleinformatycznej;
- 7) zarządzania konfiguracją;
- 8) audytu bezpieczeństwa.

§ 12. W procedurach, o których mowa w § 11, określa się tryb postępowania przez osoby odpowiedzialne za bezpieczeństwo teleinformatyczne oraz osoby uprawnione do pracy w systemie lub sieci teleinformatycznej w sytuacji wystąpienia incydentu bezpieczeństwa teleinformatycznego.

Rozdział 3

Przyjmowanie, przewożenie, wydawanie i ochrona materiałów zawierających informacje niejawne z zakresu ochrony żeglugi i portów morskich

§ 13. 1 Materiały zawierające informacje niejawne są przekazywane przewoźnikom przez osoby odpowiedzialne lub osoby przez nich upoważnione, zwane dalej „nadawcą”.

2. Nadawca składa zamówienie na wykonanie właściwych czynności, kierując je do przewoźników spełniających wymagania w zakresie ochrony informacji niejawnych.

§ 14. Materiały są przyjmowane przez przewoźników od nadawcy w postaci prawidłowo zapakowanych przesyłek listowych lub paczek, a w szczególności właściwie zaadresowanych, zabezpieczonych, opakowanych i oznaczonych, zwanych dalej „przesyłkami”.

§ 15. 1. Materiały zawierające informacje niejawne, nadawane jako przesyłki listowe za pośrednictwem przewoźników, powinny być opakowane w dwie nieprzezroczyste i mocne koperty, przy czym na kopertach muszą być umieszczone:

- 1) na wewnętrznej:
 - a) klauzula tajności i ewentualne dodatkowe oznaczenie,
 - b) imienne określenie adresata,
 - c) imię, nazwisko i podpis osoby pakującej,
 - d) numer, pod którym dokument został zarejestrowany w dzienniku rejestracji dokumentów;
- 2) na zewnętrznej:
 - a) nazwa jednostki organizacyjnej adresata,
 - b) adres siedziby adresata,
 - c) numer wykazu i pozycji w wykazie przesyłek nadanych,
 - d) nazwa jednostki organizacyjnej nadawcy.

2. Miejsca sklejenia każdej koperty zabezpiecza się przez odcisnięcie pieczęci „do pakietów” i za pomocą przezroczystej taśmy samoprzylepnej.

§ 16. 1. Przewoźnicy przyjmują przesyłki na podstawie wykazu przesyłek nadanych, sporządzonego przez nadawcę lub na podstawie dokumentów stosowanych przez operatora pocztowego.

2. Wykaz przesyłek nadanych sporządzany jest w dwóch egzemplarzach, po jednym egzemplarzu dla nadawcy przesyłki i przewoźnika.

3. Przyjęcie przesyłki potwierdza się podpisem, zapisem liczbowym i słownym ilości przyjętych przesyłek oraz odciskiem pieczęci przewoźnika na obu egzemplarzach wykazu przesyłek nadanych.

4. W przypadku przekazania materiałów bez pośrednictwa przewoźników, adresat przesyłki potwierdza pisemnie nadawcy ich odbiór.

§ 17. Przewóz przesyłek planuje się w taki sposób, aby dostarczane były w możliwie najkrótszym czasie do adresata.

§ 18. Trasa przewozu przesyłki zawierającej informacje niejawne może być uzgadniana z nadawcą.

§ 19. Załadunek, przeładunek i wyładunek przesyłki musi odbywać się pod kontrolą konwojentów, przewoźnika lub pracowników nadawcy lub adresata przesyłki.

§ 20. Materiały zawierające informacje niejawne mogą być przekazywane także bez pośrednictwa przewoźników, po zabezpieczeniu przewożonych materiałów przed zniszczeniem oraz dostępem osób nieuprawnionych.

§ 21. 1. Przewoźnik wydaje przesyłki upoważnionemu przedstawicielowi adresata na podstawie wykazu przesyłek wydanych, sporządzonego przez przewoźnika.

2. Przedstawiciel adresata, przed odebraniem przesyłki, obowiązany jest przedstawić upoważnienie do jej odbioru.

3. W przypadku nieotrzymania przez adresata od przewoźnika przesyłki ujętej w wykazie przesyłek nadanych, zawiadamia on niezwłocznie o tym nadawcę.

§ 22. W przypadku gdy zachodzi konieczność pilnego wywozu za granicę materiałów w ramach wynikających z umów międzynarodowych rozmów, konferencji lub innych kontaktów i nie istnieje możliwość przekazania materiałów za pośrednictwem przewoźnika, delegująca osoba odpowiedzialna może zezwolić na wywóz tych materiałów, jeżeli osoba wywożąca:

- 1) legitymuje się odpowiednim poświadczeniem bezpieczeństwa;
- 2) zapewnia stałą osobistą ochronę i bezpośrednią kontrolę w czasie podróży nad przewożonym materiałem;
- 3) ma zapewniony środek transportu umożliwiający bezpieczny przewóz materiałów do miejsca, w którym materiały będą wykorzystywane;
- 4) posiada środek łączności umożliwiający szybki kontakt z jednostką delegującą;
- 5) ma zapewnione miejsce gwarantujące bezpieczne przechowywanie tych materiałów.

Rozdział 4

Przepis końcowy

§ 23. Rozporządzenie wchodzi w życie w po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

UZASADNIENIE

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zwartej w art. 28 ust. 2 ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich, zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, procedury w zakresie przekazywania i obiegu informacji w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich.

W tworzeniu projektowanego rozporządzenia oparto się na istniejących przepisach z zakresu ochrony informacji niejawnych.

Rozdział pierwszy projektowanego rozporządzenia zawiera przepisy ogólne. W rozdziale drugim opisane zostały środki do zastosowania w celu zachowania bezpieczeństwa teleinformatycznego, a więc wytwarzania, przechowywania i przekazywania danych w formie elektronicznej.

Rozdział trzeci określa metody i środki, jakie muszą zostać zachowane, aby przyjmowanie, przewożenie, wydawanie materiałów zawierających informacje niejawne z zakresu ochrony żeglugi i portów morskich, nie wiązało się z ich bezprawnym udostępnieniem lub ujawnieniem.

Projektowane rozporządzenie 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 lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz.1414), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na wszystkie podmioty i organy biorące udział w przekazywaniu i przetwarzaniu danych niejawnych z zakresu ochrony żeglugi i portów morskich.

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny.

5. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie poddany szerokim konsultacjom społecznym z podmiotami reprezentującymi środowisko morskie.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾
z dnia

w sprawie, sposobu przeprowadzania weryfikacji i prób efektywności w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich oraz wysokości wynagrodzenia ekspertów²⁾

Na podstawie art. 37 ustawy z dnia 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób przeprowadzania weryfikacji i prób efektywności w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich;
- 2) wysokość wynagrodzenia ekspertów, o którym mowa w art. 30 ust. 3 ustawy.

§ 2. 1. Członkowie zespołu otrzymują imienne upoważnienie do przeprowadzenia testu, podpisane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, bądź dyrektora właściwego urzędu morskiego.

2. W przypadku testowania skuteczności ochrony dostępu do statku, a szczególnie do obszarów ograniczonego dostępu członkowie zespołu nie powinni okazywać dokumentu upoważniającego do dokonania inspekcji oraz unikać okazywania dokumentu tożsamości ujawniającego rzeczywiste miejsce pracy (np. legitymacji służbowej); dokumenty takie powinni okazać dopiero po powstrzymaniu takiej próby dostępu przez załogę statku, bądź służby ochrony portu lub po skutecznym wtargnięciu do ww. rejonów.

3. Ubiór członków zespołu powinien być podobny lub identyczny jak ubiór pracowników portowych, stoczniowych, dostawy i dostosowany do scenariusza przeprowadzanego testu.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie wdraża postanowienia dyrektywy 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów (Dz. Urz. WE L 310, z 25.11.2005, str. 28)

§ 3. Przy wyborze statków do inspekcji członkowie zespołu powinni brać pod uwagę następujące kryteria:

- 1) wytyczne mające zastosowanie jedynie do statków, o których mowa w Prawidle 2.1, Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS;
- 2) poziom ochrony, na jakim znajduje się obiekt portowy, przy którym znajduje się statek poddawany testowi.

§ 4. Raporty lub skargi związane z ochroną otrzymane przez funkcjonariuszy PSC lub FSC przed wejściem na statek powinny być przekazywane kierownikowi zespołu ds. ISPS lub kapitanowi portu, który zdecyduje o przeprowadzeniu testu.

§ 5. Na statku, na którym wprowadzono poziom ochrony 3, inspektorzy ograniczają zakres inspekcji z uwagi na podjęte środki ochrony.

§ 6. 1. Przed przeprowadzeniem testu należy opracować szczegółowy scenariusz działania, wczuwając się w rolę terrorystów, przestępców bądź pasażerów na gapę, zakładając najbardziej prawdopodobne zachowania z ich strony i uwzględniając uwarunkowania zewnętrzne. Scenariusz powinien określać cel testu, skład i zadania zespołu, kolejność i harmonogram działań oraz sposób dokumentowania. Scenariusz powinien odnosić się do zagrożeń i zdarzeń naruszających ochronę przedstawionych w ocenach stanu ochrony statku.

2. Przykładowe tematy scenariuszy testów:

- 1) statek towarowy do 5000 GT – możliwe przejęcie statku;
- 2) pasażerski statek wycieczkowy – fałszowanie dokumentów wejścia lub dostarczanego sprzętu na statek;
- 3) kontenerowiec – wtargnięcie piratów;
- 4) drobnicowiec – przemyt broni;
- 5) gazowiec LPG – podłożenie bomby.

3. Tematy scenariuszy powinny być ograniczone jedynie inwencją członków zespołu i tematyką zawartą w ISPS.

§ 7. Wynagrodzenie ekspertów, o którym mowa w art. 30 ust. 3 ustawy określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

**WYNAGRODZENIE EKSPERTA ZA PRZEPROWADZENIE WERYFIKACJI PORTÓW,
OBIEKTÓW PORTOWYCH ORAZ STATKÓW**

1. Za przeprowadzenie weryfikacji w celu stwierdzenia zgodności portu z planem ochrony portu 800 j.t.
2. Za przeprowadzenie weryfikacji w celu stwierdzenia zgodności obiektu portowego z zatwierdzonym planem i wymaganiami Kodeksu ISPS 400 j.t.
3. Za przeprowadzenie weryfikacji w celu stwierdzenia zgodności statków z planami ochrony statku:
 - 3.1 Statku towarowego
 - 3.1.1 Statku o pojemności brutto powyżej 500 do 2 000 400 j.t.
 - 3.1.2 Statku o pojemności brutto powyżej 2 000 do 10 000 600 j.t.
 - 3.1.3 Statku o pojemności brutto powyżej 10 000 800 j.t.
 - 3.2 Statku pasażerskiego
 - 3.2.1 Statku o pojemności brutto do 2 000 500 j.t.
 - 3.2.2 Statku o pojemności brutto powyżej 2 000 do 10 000 1000 j.t.
 - 3.2.3 Statku o pojemności brutto powyżej 10 000 1500 j.t.

Jednostka taryfowa - wartość złotowa jednostki taryfowej stanowi równowartość 0,2 SDR - Specjalnych Praw Ciągnięcia liczona według średniego kursu walutowego z poprzedniego tygodnia podanego w tabelach kursowych Narodowego Banku Polskiego.

ZAKRES KONTROLI

1. DOSTĘP DO STATKU W PORCIE:

Sprawdzenie zabezpieczeń statku i czujności załogi (wacht) w porze dziennej i nocnej (Kodeks ISPS Część B, 8.10.3)

1) Statki na Poziomie Ochrony 1

Skontrolowane powinny zostać: rampy, przejścia lub jakiegokolwiek punkty dostępu do statku.

- .a Czy istnieje jakaś forma kontroli przejść lub punktów dostępu do statku? (Kodeks ISPS Część A, 7.2.2)
- .b Czy jest zauważalne, że monitorowane są obszary ograniczonego dostępu? (Kodeks ISPS Część A, 7.2.4)
- .c Czy została sprawdzona tożsamość wszystkich osób zamierzających dostać się na statek? (Kodeks ISPS Część A, 7.2.4 i Część B, 9.14.1)

Dodatkowo dla kontroli statków pasażerskich na Poziomie Ochrony 1

- d) Czy w uzgodnieniu z obiektem portowym zostały wyznaczone zabezpieczone miejsca do przeszukiwania osób? (Kodeks ISPS Część B, 9.14.4)
- e) Czy osoby sprawdzone i ich bagaż zostały odseparowane od osób niesprawdzonych i ich bagażu? (Kodeks ISPS Część B, 9.14.4)
- f) Czy osoby okrętowane są odseparowane od osób schodzących ze statku? (Kodeks ISPS Część B, 9.14.5)
- g) Czy zabezpieczono dostęp do miejsc bez nadzoru, sąsiadujących z obszarami do których dostęp mają pasażerowie i zwiedzający? (Kodeks ISPS Część B, 9.14.7)

2) Statki na Poziomie Ochrony 2

- a) Czy została ograniczona ilość punktów dostępu? (Kodeks ISPS Część B, 9.16.2)
- b) Czy zostały podjęte kroki w celu zabezpieczenia dostępu od strony wody? (Kodeks ISPS Część B, 9.16.3)
- c) Czy ustanowiono obszar o ograniczonym dostępie do statku od strony nabrzeża, w uzgodnieniu z obiektem portowym? (Kodeks ISPS Część B, 9.16.4)
- d) Czy osoby odwiedzające statek są eskortowane? (Kodeks ISPS Część B, 9.16.6)

- e) Czy Kapitan może potwierdzić, że zostały przeprowadzone pełne lub częściowe przeszukania statku? (Kodeks ISPS Część B, 9.16.8)
- f) Czy Kapitan może potwierdzić, że dla osób zaokrętowanych przeprowadzono instruktaż w zakresie ochrony (Kodeks ISPS Część B, 9.16.7)

2. DOSTĘP DO MOSTKA, SIŁOWNI I INNYCH WRAŻLIWYCH OBSZARÓW:

Sprawdzenie skuteczności systemu ochrony statku i możliwości nieautoryzowanego wejścia na statek od strony lądu i wody poprzez podjęcie przez kontrolujących nieautoryzowanej próby dotarcia do obszarów ograniczonego dostępu do statku. (Kodeks ISPS Część A, 8.9.4)

1) Statki na Poziomie Ochrony 1

- a) Czy mostek i siłownię da się zamknąć lub zabezpieczyć w inny sposób? (Kodeks ISPS Część B, 9.21.10)
- b) Czy mostek i siłownia są zamknięte lub dostęp do nich jest kontrolowany w inny sposób (np. obsadzone przez załogę lub użyte są urządzenia wykrywcze do monitorowania tych obszarów)? (Kodeks ISPS Część B, 9.22.2)
- c) Czy drzwi do obszarów wrażliwych są zamknięte (maszynka sterowa, przedziały maszynowe, pomieszczenie klimatyzacji, etc)? (Kodeks ISPS Część B, 9.21.1-9)

Dodatkowo dla kontroli statków pasażerskich na Poziomie Ochrony 1:

- d) Czy Strefy Ograniczonego Dostępu są oznaczone? (Kodeks ISPS Część B, 9.20)

Dodatkowo dla kontroli statków pasażerskich na Poziomie Ochrony 2:

- e) Czy zostały utworzone Strefy Ograniczonego Dostępu przyległe do punktów dostępu w celu uniknięcia zgromadzenia dużej ilości osób w tych strefach? (Kodeks ISPS Część B, 9.23.1)

3. MONITORING OCHRONY STATKU

Statki na Poziomie Ochrony 1

- a) Czy zauważono, że wachty pokładowe są na swoim miejscu podczas inspekcji, czy strażnicy lub patrole ochrony były w rejonie statku lub czy są używane urządzenia wykrywcze do monitorowania tych stref?. Dopuszczalne są posterunki ochrony obsadzone przez służby lądowe. (Kodeks ISPS Część B, 9.22.2 i 3)

- b) Czy wachty pokładowe zwracają uwagę zarówno na ochronę podejścia od strony lądu jak i od strony wody? (Kodeks ISPS Część B, 9.46.1 i 2)

Statki na Poziomie Ochrony 2

- c) Jeżeli używany jest system wykrywczy to czy jest on monitorowany? (Kodeks ISPS Część B, 9.23, 9.47.2)
- d) Czy jest na miejscu dodatkowy personel przeznaczony do ochrony i patrolowania stref o ograniczonym dostępie? (Kodeks ISPS Część B, 9.16.1, 9.47.3)

4. OŚWIETLENIE

Statki na Poziomie Ochrony 1

- a) W porze nocnej należy sprawdzić stosowane oświetlenia pokładu statku i punktów dostępu (trapów, ramp, przejść, drzwi, włazów bocznych, łańcuchów kotwicznych, okien, lin cumowniczych itp.) Stwierdzić należy, czy oświetlenie statku umożliwia prowadzenie skutecznej obserwacji przez służbę wachtową i zapewnia bezpieczeństwo od strony lądu i wody. (Kodeks ISPS Część B, 9.42 i 9.46.2).

Statki na Poziomie Ochrony 2

- b) Czy oświetlenie zostało zwiększone zgodnie z zapisami w Planie Ochrony?

5. SPRAWDZANIE I PRZESZUKANIE DOSTAW STATKOWYCH (jeżeli te aspekty są zaobserwowane podczas pobytu na pokładzie statku)

Statki na Poziomie Ochrony 1

- a) Czy przed załadunkiem dostaw statkowych zostały podjęte niezbędne działania uniemożliwiające manipulowanie przy nich przez osoby nieupoważnione? (Kodeks ISPS Część B, 9.33.3)
- b) Czy podjęto sprawdzenie oryginalności opakowań i zabezpieczeń (plomb, taśm itp.) dostaw statkowych? (Kodeks ISPS Część B, 9.33.1)
- c) Czy przed załadunkiem dostawy są sprawdzone pod kątem zgodności z wcześniejszym zamówieniem? (Kodeks ISPS Część B, 9.35.1)
- d) Czy po załadunku dostawy zostały szybko i bezpiecznie rozmieszczone? (Kodeks ISPS Część B, 9.35.2)
- d) Stwierdzenie przez bezpośrednią obserwację czy zainstalowany sprzęt związany z bezpieczeństwem statku funkcjonuje poprawnie (czujniki ruchu, system obserwacji technicznej, w tym telewizji przemysłowej (CCTV), oświetlenie, alarmy itp.).

5. SZKOLENIA, ALARMY I ĆWICZENIA

- 1) Sprawdzenie znajomości przez załogę ustaleń planu ochrony statku – w zakresie odpowiedzialności, w formie testu lub pytań kontrolnych.(13.3 i 13.4), a w tym:
 - a) Czy oficer ochrony statku został w odpowiedni sposób przeszkolony, czy posiada odpowiednią wiedzę o planie ochrony statku, procedurach oraz wyposażeniu i o posługiwaniu się sprzętem i systemami ochrony (Kodeks ISPS Część A/13.2 i B/13.1 i 2)
 - b) Czy członkowie załogi statku, którym powierzono odpowiedzialność za szczególne zadania ochrony posiadają wystarczającą wiedzę i możliwości żeby wykonywać przewidziane dla nich zadania? Czy rozumieją oni swoje obowiązki związane z ochroną statku tak jak opisane to zostało w planie ochrony statku? (Kodeks ISPS Część A/13.3 i B 13.3)
- 2) Ogłoszenie alarmu próbnego z podaniem aplikacyjnego zagrożenia i sprawdzenie praktycznych działań załogi w odniesieniu do ustaleń planu ochrony statku (testowanie indywidualnych, wybranych elementów planu w zakresie zagrożeń ochrony a w tym komunikacji, koordynacji, dostępności zasobów i reagowania) (13.5 – 13.7)

6. INNE UWAGI.

- 1) Obowiązkowe sprawdzenie oznaczenia i drożności głównych i awaryjnych dróg ewakuacyjnych na statkach pasażerskich (8.5.11)
- 2) Sprawdzenie funkcjonowania komunikacji oficera ochrony statku z oficerem ochrony obiektu portowego i oficerem ochrony armatora oraz służbami administracji morskiej – czasu nawiązania kontaktu (9.2.3)
- 3) Sprawdzenie prawidłowości zapisów i postępowania z protokołami bezpieczeństwa – zapisami czynności objętych planem ochrony statku (Kodeks ISPS Część A/10.1 – 10.4)
- 4) W zakresie reagowania na zmiany poziomu ochrony obowiązkowe sprawdzenie:
 - a) czy kapitan statku otrzymał instrukcje o zmianie poziomu ochrony:
 - wydane przez Administrację bandery w przypadku wprowadzenia poziomu ochrony 2 lub 3 dla statku
 - wydane przez Umawiający się Rząd w przypadku wprowadzenia poziomu 2 lub 3 dla obiektu portowego
 - b) czy statek potwierdził otrzymanie ww. instrukcji i przystąpił do realizacji odpowiednich procedur i czynności określonych przez oficera ochrony obiektu portowego lub ustalonych w instrukcjach wydanych przez Administrację bądź Umawiający się Rząd.
(Kodeks ISPS Część A/7.6 i A/10.1.4).

UZASADNIENIE

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zwartej w art. 37 ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich, zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób przeprowadzania weryfikacji i prób efektywności w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich oraz wysokość wynagrodzenia ekspertów, biorąc pod uwagę zapewnienie skuteczności weryfikacji i prób efektywności, nakłady pracy i koszty funkcjonowania zespołu, a także postanowienia Kodeksu ISPS.

Rozporządzenie określa kto i w jakim czasie przeprowadza weryfikację statków portów i obiektów portowych. Weryfikacje i próby efektywności przeprowadza inspekcja bandery, inspekcja portu – w odniesieniu do statków, natomiast w odniesieniu do portów i obiektów portowych zespół, który powołuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej – w odniesieniu do portów, a dyrektor właściwego urzędu morskiego – w odniesieniu do obiektów portowych.

Weryfikacje i próby efektywności w portach przeprowadza się co najmniej raz na pięć lat. W obiektach portowych weryfikacje i próby efektywności przeprowadza się co roku, nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem kolejnego roku od daty wydania potwierdzenia zgodności obiektu portowego i nie później niż 3 miesiące po tej dacie.

Weryfikacja portu obejmuje zagadnienia zawarte w planie ochrony portu. Weryfikacja obiektu portowego obejmuje zagadnienia zawarte w planie ochrony obiektu portowego, zgodnie z postanowieniami sekcji 16 w części A Kodeksu ISPS oraz sekcji 16 w części B Kodeksu ISPS.

Przed przeprowadzeniem testu należy opracować szczegółowy scenariusz działania, wczuwając się w rolę terrorystów, przestępców bądź pasażerów na gapę, zakładając najbardziej prawdopodobne zachowania z ich strony i uwzględniając uwarunkowania zewnętrzne. Scenariusz powinien określać cel testu, skład i zadania zespołu, kolejność i harmonogram działań oraz sposób dokumentowania. Scenariusz powinien odnosić się do zagrożeń i zdarzeń naruszających ochronę przedstawionych w ocenach stanu ochrony statku. Rozporządzenie określa przykładowe tematy scenariuszy testów, które powinny być ograniczone jedynie inwencją członków zespołu i tematyką zawartą w Kodeksie ISPS.

Z przeprowadzonej weryfikacji sporządza się protokół. Do protokołu mogą zostać dołączone dowody w postaci zdjęć, nagrań obrazu lub dźwięku.

Projektowane rozporządzenie 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), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynu Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na:

- organy administracji morskiej,
- armatorów, zarządzających obiektami portowymi i portami.

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny.

5. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie poddany szerokim konsultacjom społecznym z podmiotami reprezentującymi środowisko morskie.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾
z dnia
w sprawie listy przedmiotów lub substancji zabronionych
oraz metod i środków ochrony przewozu broni

Na podstawie art. 41 ust. 4 ustawy z dnia 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr ..., poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) metody i środki ochrony przewozu broni na statku;
- 2) listę przedmiotów lub substancji, których posiadanie oraz transport na teren portu, obiektu portowego lub na statek jest zabronione.

§ 2. Broń palną w transporcie morskim przewozi się w sposób określony w rozporządzeniu, z zachowaniem metod i środków ochrony określonych w ustawie z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji (Dz. U. z 2004 r. Nr 52, poz. 525 i Nr 96, poz. 959, z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711 oraz z 2007 r. Nr 176, poz. 1238).

§ 3. 1. Niedopuszczalny jest przewóz broni na statku w miejscu ogólnodostępnym.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w odniesieniu do Służby Kontrwywiadu Wojskowego i Wywiadu Wojskowego oraz funkcjonariuszy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, straży pożarnej, Biura Ochrony Rządu oraz Służby Celnej, podczas wykonywania czynności służbowych.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

§ 4. 1. Pasażer oraz osoba, o której mowa w § 3 ust. 2, zamierzający przewieźć broń lub amunicję jest obowiązany zgłosić to przewoźnikowi w punkcie odprawy biletowo-bagażowej.

2. Pasażer, o którym mowa w ust. 1 ma obowiązek posiadać wymagane pozwolenie na broń oraz zgodę na jej przewóz wydana przez organ Policji lub zaświadczenie wydane przez konsula Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z ustawą z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji.

3. Przewoźnik informuje kapitana statku lub SSO o liczbie osób posiadających broń, którzy znajdują się na pokładzie statku, oraz liczbie broni i amunicji przewożonej w przeznaczonym do tego pomieszczeniu.

§ 5. 1. Broń oraz amunicję przewozi się w pomieszczeniu zamkniętym, do którego pasażer nie ma dostępu w czasie podróży.

2. Przewożona broń ma być rozładowana i zabezpieczona.

§ 6. Listę przedmiotów lub substancji, których posiadanie oraz transport na teren portu, obiektu portowego lub na statek jest zabronione określa załącznik do rozporządzenia.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie w po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

**Lista przedmiotów lub substancji, których posiadanie oraz transport na teren portu,
obiektu portowego lub na statek jest zabronione**

Materiały wybuchowe i substancje łatwopalne
Wszelkiego rodzaju materiały wybuchowe lub wysoce łatwopalne substancje stanowiące zagrożenie dla zdrowia pasażerów i załogi albo bezpieczeństwa statku lub mienia, takie jak:
materiały i urządzenia wybuchowe, a zwłaszcza detonatory, zapalniki, granaty, miny, bomby i rakiety
granatniki i inne przedmioty lub urządzenia służące do miotania materiałów, substancji lub urządzeń wybuchowych
wszystkie rodzaje substancji detonujących i wybuchowych
walizki i torby wyposażone w elementy samodestrukcyjne, dymotwórcze i dymozasłonotwórcze
materiały sproszkowane do amatorskiej produkcji urządzeń pirotechnicznych, takie jak np. saletra amonowa, siarka, węgiel drzewny
granaty ćwiczebne i markujące
atrapy urządzeń wybuchowych
wszelkie rodzaje substancji i materiałów łatwopalnych włączenie z magnezem oraz benzyną i metanolem
składniki systemów paliwowych - zawierające paliwo
alkohol powyżej 70 % (również zabroniony w zbiornikach paliw benzynowych maszyn samojezdnych)
gazy: propan, butan
Substancje chemiczne i toksyczne
Wszelkiego rodzaju substancje chemiczne lub toksyczne, które stanowią zagrożenie dla zdrowia pasażerów i załogi albo bezpieczeństwa statku powietrznego lub mienia, takie jak:
trucizny i substancje toksyczne oraz substancje wywołujące choroby zakaźne, włącznie z trutką na myszy i szczury, zakażona krew
materiały radioaktywne, włącznie z leczniczymi i przemysłowymi izotopami
miotacze gazu, żelu, płynu obezwładniającego
pistolety i rewolwery z gazem obezwładniającym, np. łzawiącym
granaty ręczne z gazem obezwładniającym, np. łzawiącym

wszelkie przedmioty zawierające substancje drażniące, paraliżujące, oszłamiające lub inne służące do atakowania ludzi
żrące chemikalia
Broń palna i innego rodzaju broń
Wszelkiego rodzaju przedmioty mogące, lub sprawiające wrażenie zdolnych do miotania pocisków lub powodowania obrażeń, takie jak:
broń palna (bojowa i sportowa - pistolety, rewolwery, pistolety maszynowe, karabiny, pistolety śrutowe, itp.)
replika i imitacja broni palnej
części składowe broni palnej (z wyjątkiem teleskopowych urządzeń celowniczych i celowników)
myśliwska broń kulowa lub śrutowa
wiatrówki lub pistolety, rewolwery pneumatyczne i typu „softair” miotające kulki
kusze i łuki
katapulty
wszelkiego rodzaju urządzenia do miotania harpunów, włóczni i oszczepów
paralizatory elektryczne (w tym przewodowe, tzw. tasery)

UZASADNIENIE

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zwartej w art. 41 ust. 4 ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich, zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, listę przedmiotów lub substancji, których posiadanie oraz transport na teren portu, obiektu portowego lub na statek jest zabronione oraz metody i środki ochrony przewozu broni.

Zgodnie z projektowanymi przepisami broń palną w transporcie morskim przewozi się z zachowaniem zasad określonych w ustawie z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji oraz w przedmiotowym rozporządzeniu.

Określono, iż niedopuszczalny jest przewóz broni na statku w miejscu ogólnodostępnym, z wyjątkiem przewożenia jej przez funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego i Wywiadu Wojskowego oraz funkcjonariuszy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Policji, Straży Granicznej, Straży Pożarnej, Biura Ochrony Rządu oraz Służby Celnej, podczas wykonywania przez nich czynności służbowych.

Projektowane rozporządzenie określa, że pasażerowie oraz funkcjonariusze ww. służb, którzy zamierzają przewieźć broń lub amunicję są obowiązani zgłosić to przewoźnikowi w punkcie odprawy biletowo-bagażowej. Natomiast przewoźnik informuje kapitana statku lub SSO o liczbie osób posiadających broń, którzy znajdują się na pokładzie oraz liczbie przewożonej broni i amunicji. Stosownie do przepisów rozporządzenia pasażer, który zamierza przewozić broń lub amunicję powinien posiadać wymagane pozwolenie na broń oraz zgodę na jej przewóz wydaną przez organ Policji lub zaświadczenie wydane przez konsula Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z ustawą z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji.

Broń oraz amunicję przewozi się w pomieszczeniu zamkniętym, do którego pasażer nie ma dostępu w czasie podróży, do przewożona broń ma być rozładowana i zabezpieczona.

Listę przedmiotów lub substancji, których posiadanie oraz transport na teren portu, obiektu portowego lub na statek jest zabronione określa załącznik do rozporządzenia.

Projektowane rozporządzenie 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 lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na osoby zamierzające przewozić przedmioty lub substancje, których posiadanie oraz transport na teren portu, obiektu portowego lub na statek jest zabronione, w tym broń palną oraz amunicję, a także przewoźników, kapitanów statku oraz SSO.

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny.

5. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie poddany szerokim konsultacjom społecznym z podmiotami reprezentującymi środowisko morskie.

**ROZPORZĄDZENIE
RADY MINISTRÓW**

z dnia

**w sprawie metod i środków kontroli w celu zapewnienia ochrony żeglugi
i portów morskich**

Na podstawie art. 42 ustawy z dnia2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1
Przepisy ogólne**

§ 1. Rozporządzenie określa metody i środki kontroli w celu zapewnienia ochrony żeglugi i portów morskich.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o akcie bezprawnej ingerencji – oznacza to zagrożenie ochrony w porcie morskim lub na statku morskim polegające między innymi na:

- 1) użyciu przemocy przeciwko osobie znajdującej się na pokładzie statku lub w obiekcie portowym;
- 2) porwaniu statku morskiego;
- 3) bezprawnym i celowym użyciu urządzeń, materiałów niebezpiecznych lub broni na pokładzie statku morskiego lub w obiekcie portowym;
- 4) umieszczeniu na pokładzie statku morskiego lub w obiekcie portowym urządzenia lub substancji, które mogą zniszczyć lub spowodować uszkodzenie statku morskiego lub obiektu portowego;
- 5) świadomym przekazaniu fałszywej informacji, które powoduje narażenie bezpieczeństwa statku morskiego lub znajdujących się na nim osób;

- 6) zniszczeniu lub uszkodzeniu urządzeń nawigacyjnych, zakłóceniu ich działania, w przypadku gdy stanowi to zagrożenie dla bezpieczeństwa statku morskiego lub obiektu portowego;
- 7) innym zdarzeniu mogącym mieć wpływ na poziom ochrony statku lub obiektu portowego.

Rozdział 2

Metody i środki ochrony w porcie, obiekcie portowym i na statku

§ 3. 1. W granicach obiektu portowego zarządzający obiektem portowym wyznacza obszary ogólnodostępne oraz obszary o ograniczonym dostępie lub tymczasowo ograniczonym dostępie, jeżeli wymagają tego względy ochrony.

2. Obszarami o ograniczonym dostępie są w szczególności:

- 1) obszary, z których jest bezpośredni dostęp do statku;
- 2) miejsca odpraw pasażera;
- 3) miejsca wyładunku/załadunku, operacji na zapasach statkowych;
- 4) miejsca składowania materiałów niebezpiecznych;
- 5) centra i punkty koordynacji ruchu statków;
- 6) infrastruktura nawigacyjna;
- 7) miejsca przechowywania i składowania wyposażenia sprzętu ochrony i monitoringu;
- 8) miejsca dystrybucji mediów technicznych i teletechnicznych.

§ 4. 1. Port, obiekt portowy i statek są chronione przed dostępem osób nieupoważnionych przy zastosowaniu osobowych i technicznych środków ochrony.

2. Port oraz obiekt portowy wydziela się przy użyciu barier technicznych, które są kontrolowane przez służby ochrony.

3. Dostęp do portu i obiektu portowego jest kontrolowany przy wykorzystaniu urządzeń elektronicznych i zastosowaniu systemu kart identyfikacyjnych uprawniających do wstępu do obiektu, zwanego dalej "systemem przepustkowym".

4. Dostęp do statku kontrolowany jest co najmniej przy zastosowaniu systemu kart identyfikacyjnych uprawniających do wstępu na statek, zwanego dalej "systemem przepustkowym".

5. Karty identyfikacyjne, zwane dalej "przepustkami", wydaje się w sposób określony w planie ochrony obiektu portowego oraz w planie ochrony statku.

6. Zarządzający portem lub obiektem portowym wydaje przepustki i nadzoruje, we współdziałaniu ze Strażą Graniczną i Policją, prawidłowość funkcjonowania systemu przepustkowego.

§ 5. Prawo dostępu do obszarów o ograniczonym dostępie, przeznaczonych do dokonywania czynności związanych z odprawą przed wejściem na pokład statku, mają:

- 1) osoby posiadający ważne dokumenty podróży oraz dokumenty potwierdzające ich tożsamość wydane przez państwo, z którego te osoby pochodzą, wraz z wizami, o ile są wymagane;
- 2) osoby posiadające przepustki, o których mowa w § 4 ust. 3 i 4;
- 3) upoważnieni przez dyrektora urzędu morskiego pracownicy urzędu morskiego, w zakresie określonym w upoważnieniu.

§ 6. Zarządzający portem lub obiektem portowym:

- 1) zapewnia utrzymanie w dobrym stanie technicznym barier otaczających port lub obiekt portowy;
- 2) zapewnia ochronę miejsc dojścia na teren portu lub obiektu portowego przed dostępem osób innych niż te, o których mowa w § 5, oraz przedostaniem się przedmiotów mogących stanowić zagrożenie dla transportu morskiego.

§ 7. 1. Oficer ochrony portu wyznacza osobę odpowiedzialną za wydawanie przepustek na teren portu oraz nadzoruje prawidłowe funkcjonowanie systemu przepustkowego.

2. Oficer ochrony obiektu portowego wyznacza osobę odpowiedzialną za wydawanie przepustek na teren obiektu portowego oraz nadzoruje prawidłowe funkcjonowanie systemu przepustkowego.

3. Oficer ochrony armatora wyznacza osobę odpowiedzialną za wydawanie przepustek na statek i nadzór nad prawidłowym funkcjonowaniem systemu przepustkowego.

§ 8. 1. Przepustki wydaje się dla osób i pojazdów jako przepustki:

- 1) stałe;
- 2) tymczasowe;
- 3) jednorazowe.

2. Każda osoba poruszająca się po terenie portu, obiektu portowego i statku powinna posiadać ważną przepustkę.

3. W przypadku osoby ubiegającej się o przepustkę jednorazową osoba, o której mowa w § 7, sprawdza dokument tożsamości osoby ubiegającej się o tę przepustkę i potwierdza cel wizyty.

4. Przepustka dla osoby zawiera co najmniej:

- 1) imię i nazwisko posiadacza;
- 2) numer przepustki;
- 3) datę ważności przepustki;
- 4) oznaczenie, przy użyciu kolorów lub liter, obszarów obiektu portowego, do których jej posiadacz ma dostęp;
- 5) zabezpieczenie uniemożliwiające podrobienie przepustki.

§ 9. 1. Każdy pojazd poruszający się po terenie portu lub obiektu portowego powinien posiadać ważną przepustkę.

2. Wymóg, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy pojazdów:

- 1) biorących udział w akcji ratowniczej na terenie portu lub obiektu portowego;
- 2) Policji, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu w szczególnie uzasadnionych przypadkach w trakcie realizacji czynności służbowych, pod warunkiem zapewnienia asysty przez służbę ochrony.

3. Przepustka, o której mowa w ust. 1, zawiera co najmniej następujące dane:

- 1) numer rejestracyjny pojazdu;
- 2) imię i nazwisko lub nazwę użytkownika pojazdu;
- 3) datę jej ważności;
- 4) oznaczenie, do wjazdu na teren których terenów obiektu portowego przepustka uprawnia;
- 5) oznaczenie bram wjazdu i wyjazdu;
- 6) zabezpieczenie uniemożliwiające jej podrobienie.

4. Przepustkę, o której mowa w ust. 1, w czasie przebywania na terenie obiektu portowego umieszcza się w pojeździe na widocznym miejscu.

§ 10. 1. Ochronę statku zapewniają:

- 1) kapitan statku, oficer ochrony statku oraz służby ochrony statku – w zakresie określonym w planie ochrony statku;

2) służby ochrony obiektu portowego we współdziałaniu z Policją i Strażą Graniczną - w zakresie wynikającym w planu ochrony obiektu portowego oraz planów postępowania w sytuacjach kryzysowych, w odniesieniu do relacji statek - obiekt portowy.

2. Przed odplynięciem statku z obiektu portowego kapitan statku przeprowadza kontrolę mającą na celu sprawdzenie, czy na pokładzie tego statku nie znajdują się przedmioty niebezpieczne lub osoby nieupoważnione.

3. Nabrzeże, przy którym kotwiczony statek oświetla się w sposób zapewniający służbom ochrony obiektu portowego nadzór nad statkiem.

§ 11. 1. W przypadku zagrożenia w czasie postoju statku aktem bezprawnej ingerencji podejmuje się działania, określone w planie ochrony obiektu portowego oraz zgodne z planem postępowania w sytuacjach kryzysowych.

2. O działaniach, o których mowa w ust. 1, zarządzający obiektem portowym informuje armatora.

Rozdział 3

Metody i środki kontroli osób udających się na statek i do obiektu portowego oraz ich bagażu

§ 12. 1. Kontrolę w celu zapewnienia ochrony żeglugi i portów morskich powinno się prowadzić przy użyciu urządzeń rentgenowskich, detektorów metali lub innego sprzętu specjalistycznego oraz przy zastosowaniu technicznych środków ochrony.

2. Sposób wykorzystania oraz dane techniczne urządzeń wymienionych w ust. 1 umieszcza się w planie ochrony statku oraz planie ochrony obiektu portowego.

§ 13. Kontrolę ochrony prowadzi się zwłaszcza poprzez:

- 1) kontrolę manualną lub
- 2) kontrolę przy zastosowaniu bramki magnetycznej do wykrywania metali w połączeniu z kontrolą manualną wybranych osób, których przejściu przez tę bramkę nie towarzyszy sygnał dźwiękowy, lub
- 3) kontrolę przy zastosowaniu innych technicznych środków ochrony w połączeniu z kontrolą manualną.

§ 14. 1. W przypadku zastosowania kontroli, o której mowa w § 13 pkt 2, gdy przejściu osoby przez bramkę magnetyczną towarzyszy sygnał dźwiękowy, pasażera tego poddaje się:

- 1) ponownej kontroli przy zastosowaniu bramki magnetycznej do wykrywania metalu lub
- 2) kontroli manualnej z wykorzystaniem ręcznego detektora metalu.

2. W przypadku gdy na podstawie kontroli, o której mowa w ust. 1, nie można stwierdzić, czy osoba posiada materiały i przedmioty niebezpieczne, poddaje się ją kontroli osobistej w wyznaczonym do tego celu miejscu, wykonywanej przez osobę tej samej płci.

3. Osobę odmawiającą poddania się kontroli, o której mowa w ust. 2, nie wpuszcza się odpowiednio, na pokład statku lub do obiektu portowego.

§ 15. 1. Osoba niepełnosprawna jest poddawana kontroli ochrony w sposób określony w § 13 i 14.

2. Kontrolę wykonuje osoba przeszkolona w tym zakresie.

3. Wózek, kule inwalidzkie lub nosze osoby niepełnosprawnej poddaje się kontroli manualnej.

4. Osobę niepełnosprawną informuje się o sposobie przeprowadzenia kontroli. Informację tę przekazuje się osobie niepełnosprawnej, uwzględniając czas niezbędny do przygotowania się do podróży.

§ 16. Kontrolę ochrony bagażu prowadzi się zwłaszcza poprzez:

- 1) kontrolę manualną zawartości bagażu lub
- 2) prześwietlenie przy użyciu konwencjonalnego urządzenia rentgenowskiego w połączeniu z kontrolą manualną wybranych bagaży prześwietlonych, niebudzących zastrzeżeń operatora urządzenia rentgenowskiego.

Rozdział 4

Przepis końcowy

§ 17. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów

UZASADNIENIE

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zwartej w art. 42 ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich, zgodnie z którą Rada Ministrów, określi, w drodze rozporządzenia, metody i środki kontroli w celu zapewnienia ochrony żeglugi i portów morskich.

Rozdział pierwszy projektowanego rozporządzenia zawiera przepisy ogólne oraz definicję pojęcia aktu bezprawnej ingerencji. W rozdziale drugim opisane zostały środki i metody ochrony w porcie, obiekcie portowym i na statku. Dokonany został w tym rozdziale podstawowy podział odpowiedzialności za ochronę w porcie, obiekcie portowym i na statku oraz określone zostały m.in. wymagania dotyczące systemu przepustkowego. Rozdział trzeci określa metody i środki kontroli osób udających się na statek i do obiektu portowego oraz ich bagażu.

Projektowane rozporządzenie 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), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na:

- zarządzających portem, obiektem portowym oraz armatorów statków, którzy zgodnie z ustawą odpowiadają za kontrolę,
- osoby udające się na teren portu, obiektu portowego lub na statek,
- Straż Graniczną, Policję.

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny.

5. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie poddany szerokim konsultacjom społecznym z podmiotami reprezentującymi środowisko morskie.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie wzoru formularza zgłoszenia wstępnego

Na podstawie art. 43 ust. 2 ustawy z dnia..... 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr ..., poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wzór formularza zgłoszenia wstępnego, na którym kapitan statku przed wejściem statku do portu zgłasza statek do regionalnego punktu kontaktowego, stanowiący załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie w po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia

**WZÓR
ZGŁOSZENIE WSTĘPNE**

Dane dotyczące statku i dane kontaktowe			
<i>Particulars of the ship and contact details</i>			
Numer IMO <i>IMO numer</i>		Nazwa statku <i>Name of ship</i>	
Port macierzysty <i>Port of registry</i>		Bandera <i>Flag State</i>	
Typ statku <i>Type of ship</i>		Call Sign	
Gross Tonnage		Inmarsat call numbers (if available)	
Armator <i>Name of Company</i>		Nazwisko CSO i dane kontaktowe <i>CSO name & 24 hour contact details</i>	
Port przybycia <i>Port of arrival</i>		Obiekt portowy przybycia (jeśli jest znany) <i>Port facility of arrival (if known)</i>	
Informacje dotyczące portu i obiektu portowego			
<i>Port and port facility information</i>			
Oczekiwana data i czas przybycia statku <i>Expected date and time of arrival of the ship in port (ETA)</i>			
Primary purpose of call			

Informacje wymagane zgodnie z rozdziałem XI-2/9.2.1 Konwencji SOLAS

Information required by SOLAS regulation XI-2/9.2.1

Czy statek posiada ważny Międzynarodowy certyfikat ochrony statku (ISSC)? <i>Does the ship have a valid International Ship Security Certificate (ISSC)?</i>	TA K YES	ISSC ISSC	NIE – dlaczego? <i>NO - why not?</i>	Wydany przez (nazwa administracji albo RSO) <i>Issued by (name of Administration or RSO)</i>	Data wygaśnięcia <i>Expiry date (dd/mm/yyyy)</i>		
Czy statek posiada zatwierdzony plan ochrony statku? <i>Does the ship have an approved SSP on board?</i>	TA K YES	NIE NO	Poziom ochrony na którym statek operuje. <i>Security Level at which the ship is currently operating?</i>	Poziom ochrony 1 Security Level 1	Poziom ochrony 2 Security Level 2	Poziom ochrony 3 Security Level 3	
Położenie statku w momencie dokonania zgłoszenia <i>Location of ship at the time this report is made</i>							
Lista ostatnich 10 zawinięć do obiektów portowych w porządku chronologicznym: <i>List the last ten calls at port facilities in chronological order (most recent call first):</i>							
Nr No.	Od kiedy Date from (dd/mm/yyyy)	Do kiedy Date to (dd/mm/yyyy)	Port Port	Kraj Country	UNLOCODE UNLOCODE (if available)	Obiekt portowy Port facility	Poziom ochrony Security Level
1							SL =
2							SL =
3							SL =
4							SL =
5							SL =
6							SL =
7							SL =
8							SL =
9							SL =
10							SL =

<p>Czy na statku wprowadzane były dodatkowe środki ochrony poza tymi określonymi w planie ochrony statku? <i>Did the ship take any special or additional security measures, beyond those in the approved SSP?</i></p> <p>Jeśli TAK, proszę podać jakie. <i>If the answer is YES, indicate below the special or additional security measures taken by the ship.</i></p>		<p>TAK YES</p>	<p>NIE NO</p>		
<p>Nr (jw.) No. <i>(as above)</i></p>	<p>Dodatkowe środki ochrony wprowadzone na statku. <i>Special or additional security measures taken by the ship</i></p>				
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
<p>Lista działań statek/statek w porządku chronologicznym (od ostatniego), które były podjęte podczas ostatnich 10 zawinięć do obiektów portowych wyszczególnionych powyżej. Jeśli jest ich dużo proszę dodać na osobnej kartce. <i>List the ship-to-ship activities, in chronological order (most recent first), which have been carried out during the period of the last ten calls at port facilities listed above. Expand table below or continue on separate page if necessary – insert total number of ship-to-ship activities:</i></p>					
<p>Czy procedury dotyczące ochrony wyszczególnione w planie ochrony statku zostały podjęte w trakcie działań statek/statek? <i>Have the ship security procedures specified in the approved SSP been maintained during each of these ship-to-ship activities?</i></p> <p>Jeśli, NIE proszę podać szczegóły środków ochrony podjętych w miejsce tych określonych w planie ochrony statku w ostatniej kolumnie. <i>If NO, provide details of the security measures applied in lieu in the final column below.</i></p>		<p>TAK YES</p>	<p>NIE NO</p>		
<p>Nr No.</p>	<p>Od kiedy Date from <i>(dd/mm/yyyy)</i></p>	<p>Do kiedy Date to <i>(dd/mm/yyyy)</i></p>	<p>Lokalizacja albo długość i szerokość geograficzna Location or Longitude and Latitude</p>	<p>Działanie statek – statek Ship-to-ship activity</p>	<p>Środki ochrony podjęte w miejsce określonych w planie ochrony statku Security measures applied in lieu</p>
1					
2					

3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
Ogólny opis ładunku na statku <i>General description of the cargo aboard the ship</i>					
Czy statek przewozi towary niebezpieczne zakwalifikowane do klasy 1, 2.1, 2.3, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 7 albo 8 Kodu IMDG? <i>Is the ship carrying any dangerous substances as cargo covered by any of Classes 1, 2.1, 2.3, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 7 or 8 of the IMDG Code?</i>		TAK K YES	NIE NO	Jeśli TAK, proszę zapewnić załączenie manifestu towarów niebezpiecznych (albo odpowiedniego wyciągu) <i>If YES, confirm Dangerous Goods Manifest (or relevant extract) is attached</i>	
Proszę zapewnić załączenie listy załogi statku <i>Confirm a copy of ship's crew list is attached</i>		TAK K YES	Proszę zapewnić załączenie listy pasażerów. <i>Confirm a copy of the ship's passenger list is attached</i>	TAK YES	
Inne informacje związane z ochroną statku <i>Other security related information</i>					
Czy są jakieś informacje związane z ochroną które należałoby zgłosić? <i>Is there any security-related matter you wish to report?</i>		TAK YES	Proszę podać szczegóły: <i>Provide details:</i>		NIE NO
Agent statku w porcie przybycia <i>Agent of ship at intended port of arrival</i>					
Nazwisko <i>Name:</i>		Dane kontaktowe (Nr tel.) <i>Contact details (Tel. no.):</i>			

Osoba, która wypełniała zgłoszenie***Identification of person providing the information***

Tytuł lub stanowisko (niepotrzebne skreślić) Kapitan/SSO/CSO/Agent statku (jw.) <i>Title or Position (delete as appropriate): Master / SSO / CSO / Ship's agent (as above)</i>	Nazwisko: <i>Name:</i>	Podpis: <i>Signature:</i>
Data/Czas/Miejsce wypełnienia zgłoszenia <i>Date/Time/Place of completion of report</i>		

UZASADNIENIE

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zwartej w art. 43 ust. 2 ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich, zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza zgłoszenia wstępnego, mając na uwadze zakres informacji niezbędnych do zgłoszenia statku.

Wzór zgłoszenia wstępnego określony został w załączniku do rozporządzenia i zawiera on wszelkie niezbędne informacje, które pozwalają określić czy statek mający zamiar wpłynąć do polskiego portu spełnia wymagania w zakresie ochrony. Informacje zawarte w zgłoszeniu wstępnym pozwolą ponadto przekazać oficerom ochrony obiektów portowych informacje dotyczące np. aktualnego poziomu ochrony na statku, a tym samym zapewnić należyłą ochronę w obiektach portowych.

Projektowane rozporządzenie 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), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na kapitana statku oraz dyrektorów urzędów morskich, którzy przyjmują zgłoszenia wstępne.

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny.

5. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie poddany szerokim konsultacjom społecznym z podmiotami reprezentującymi środowisko morskie.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie programów szkoleń, wzoru świadectwa przeszkolenia oficera ochrony armatora i oficera ochrony obiektu portowego, wzoru dokumentu identyfikacyjnego oficera ochrony obiektu portowego oraz wysokości opłat pobieranych za wystawienie tych dokumentów

Na podstawie art. 52 ust. 6 oraz art. 53 ust. 2 ustawy z dnia..... 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Przepisy rozporządzenia określają:

- 1) wzór świadectwa przeszkolenia w zakresie kursu oficera ochrony armatora i oficera ochrony obiektu portowego, o których mowa w art. 52 ust. 1 ustawy;
- 2) wzór dokumentu identyfikacyjnego oficera ochrony obiektu portowego, o którym mowa w art. 53 ust. 1 ustawy;
- 3) wysokość opłat, pobieranych za wystawienie dokumentów, o których mowa w pkt 1;
- 4) programy szkoleń PFSO oraz CSO.

2. Wzór świadectwa przeszkolenia oficera ochrony armatora określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

3. Wzór świadectwa przeszkolenia oficera ochrony obiektu portowego określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

4. Wzór dokumentu identyfikacyjnego oficera ochrony obiektu portowego określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

5. Wysokość opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 3 określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

6. Programy szkoleń PFSO i CSO określają odpowiednio załączniki nr 5 i 6 do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie w po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia

Załącznik nr 1



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
OFICERA OCHRONY ARMATORA**

**Certificate of Training
for a Company Security Officer**

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji SOLAS 1974 z późniejszymi zmianami z
upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd
Morski w

*Issued under the provisions
of the SOLAS Convention 1974 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland
by Maritime Office.....*

Hologram
Urzędu
Morskiego

No.

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia / Date and place of birth

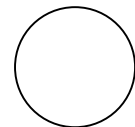
posiada przeszkolenie zgodnie z wymaganiami Prawidła XI-2
Konwencji SOLAS oraz Części A/13.1 Kodeksu ISPS.

*has been duly trained In acc. with the requirements of
Regulation XI-2 of SOLAS Convention and Section A/13.1 of
ISPS Code.*

.....
Miejsce i data wydania / Place and date of issue of this Certificate

Miejsce na fotografię
43x 33 mm
photo

Ważne do
Valid till



.....
Podpis posiadacza
Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA
OFICERA OCHRONY
OBIEKTU PORTOWEGO**

**Certificate of Training
for a Port Facility Security Officer**

Wystawione na podstawie postanowień
Konwencji SOLAS 1974 z późniejszymi zmianami z
upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd
Morski w

*Issued under the provisions
of the SOLAS Convention 1974 as amended,
under the authority of the Government of the Republic of Poland
by Maritime Office.....*

Hologram
Urzędu
Morskiego

No.

Zaświadcza się niniejszym, że:
This is to certify that:

.....
Nazwisko/Surname

.....
Imię/Name

.....
Data i miejsce urodzenia / Date and place of birth

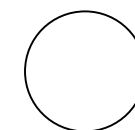
Posiada przeszkolenie zgodnie z wymaganiami Prawidła
XI-2 Konwencji SOLAS oraz Części A/18.1 Kodeksu ISPS.

*has been duly trained in acc. with the requirements of
Chapter XI-2 of SOLAS Convention and Section A/18.1 of
ISPS Code.*

.....
Miejsce i data wydania / Place and date of issue of this Certificate

Miejsce na fotografię
43x 33 mm
photo

Ważne do
Valid till



.....
Podpis posiadacza
Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Karta identyfikacyjna oficera ochrony obiektu portowego
Port Facility Security Officer ID Card

.....
Nazwa obiektu portowego/Port Facility Name



.....
Imię i nazwisko/Name and Surname

.....
Nr certyfikatu /PFSO Certificate No.

.....
Ważny od - do / Valid from – until

.....
Urząd wystawiający/Issued by

.....
Podpis posiadacza
Holder's signature

.....
Nazwisko i podpis upoważnionej osoby
Name and signature of duly authorized official

Hologram
Urzędu
Morskiego

**TARYFA OPŁAT ZA PRZEPROWADZENIE CZYNNOŚCI URZĘDOWYCH
ZWIĄZANYCH Z WYDANIEM ŚWIADECTW PRZEKOLENIA CSO I PFSO ORAZ
DOKUMENTU IDENTYFIKACYJNEGO PFSO**

1. Za wydanie świadectwa przeszkolenia oficera ochrony armatora 20 j.t.
2. Za wydanie świadectwa przeszkolenia oficera ochrony obiektu portowego 20 j.t

JEDNOSTKA TARYFOWA

Wartość złotowa jednostki taryfowej stanowi równowartość 0,2 SDR - Specjalnych Praw Ciągnięcia liczona według średniego kursu walutowego z poprzedniego tygodnia podanego w tabelach kursowych Narodowego Banku Polskiego.

PROGRAM SZKOLENIA OFICERA OCHRONY OBIEKTU PORTOWEGO (PFSO)

Lp.	Zagadnienia	Liczba godzin	
		W ²	C ³
I.	II.	III.	IV.
1.	Wprowadzenie - przedstawienie celu i programu szkolenia, rodzaje aktualnych zagrożeń w żegludze.	1	
2.	Rozwój polityki bezpieczeństwa na morzu:	2	
	a) międzynarodowe organizacje morskie,		
	b) prawodawstwo międzynarodowe i polskie,		
	c) definicje dotyczące bezpieczeństwa i ochrony,		
	d) postępowanie z tajnymi informacjami i łącznością dotyczącą bezpieczeństwa,		
	e) podejmowanie działań prawnych w sytuacjach zagrożenia.		
3.	Konwencja SOLAS - relacja między Kodeksem ISM i Kodeksem ISPS.	1	
4.	Terroryzm - dzieje, istota, motywy:	2	
	a) historia,		
	b) definicje,		
	c) rodzaje,		
	d) terroryzm morski - specyfika i przykłady.		
5.	Rozpoznawanie, identyfikacja i sposoby postępowania z przedmiotami niebezpiecznymi (broń, materiały wybuchowe, niebezpieczne narzędzia, narkotyki):	1	1
	a) podział,		
	b) ogólna charakterystyka,		
	c) zasada działania,		
	d) potencjalne zagrożenia.		
6.	Ocena ryzyka portu i urządzeń portowych, wyposażenie bezpieczeństwa:	1,5	
	a) metody oceny ryzyka,		
	b) narzędzia oceny ryzyka,		
	c) przegląd bezpieczeństwa portu,		
	d) wyposażenie i systemy ochrony portu,		
	e) ograniczenie operacyjne,		
	f) testowanie, kalibracja i utrzymanie systemów (pożarowy, wodny).		
7.	Zachowania ludzkie:	1	

² Wykłady³ Ćwiczenia

	a) typy zachowań,		
	b) rozpoznawanie osób potencjalnie zagrażających,		
	c) zarządzanie tłumem,		
	d) syndrom sztokholmski.		
8.	Stosunki interpersonalne, komunikacja:	1	1
	a) negocjacje,		
	b) komunikacja niewerbalna,		
	c) przykładowe postawy terrorysty i negocjatora,		
	d) ćwiczenia z komunikacji niewerbalnej,		
	e) przeprowadzanie rozmów negocjacyjnych.		
9.	Przeszukanie portu, pomieszczeń i osób:	1	1
	a) ogólne zasady przeprowadzania przeszukiwań,		
	b) plan przeszukania portu,		
	c) plan przeszukania statku,		
	d) zasady obszukiwania osób,		
	e) przeszukanie pomieszczenia,		
	f) zasady obezwładniania osób niebezpiecznych.		
10.	Działania w celu zapewnienia bezpieczeństwa na statku:	1,5	
	a) działania wymagane przez różne poziomy bezpieczeństwa,		
	b) utrzymywanie bezpieczeństwa na styczności port-statek,		
	c) zastosowanie deklaracji bezpieczeństwa,		
	d) implementacje procedur bezpieczeństwa.		
11.	Organizacja bezpieczeństwa, zakresy obowiązków i odpowiedzialność na poszczególnych stanowiskach:	1	
	a) zasady ogólne,		
	b) kraje-sygnatariusze,		
	c) armator,		
	d) port,		
	e) statek,		
	f) oficer ochrony armatora,		
	g) oficer ochrony portu,		
	h) oficer ochrony statku,		
	i) personel portowy z wyznaczonymi obowiązkami bezpieczeństwa.		
12.	Plan ochrony portu i ocena planu ochrony portu:	1	3
	a) właściwości,		
	b) zawartość,		
	c) zabezpieczenie, stopień tajności,		
	d) wprowadzenie planu ochrony,		
	e) utrzymanie i modyfikacja planu,		
	f) plan ochrony statku i ocena planu ochrony statku.		
13.	Gotowość w sytuacjach awaryjnych, ćwiczenia oraz manewry:	1	

	a) planowanie wariantów sytuacyjnych,		
	b) ćwiczenia i manewry,		
	c) ocena ćwiczeń i manewrów.		
14.	Procedury administracyjne dotyczące ochrony:	1	
	a) audyt i inspekcje stanu zabezpieczenia,		
	b) dokumentacja,		
	c) raportowanie wyników kontroli zabezpieczenia,		
	d) nadzór i kontrola.		
	RAZEM GODZIN: 23	17	6

PROGRAM SZKOLENIA OFICERA OCHRONY ARMATORA (CSO)

Lp.	Zagadnienia	Liczba godzin	
		W ⁴	C ⁵
I.	II.	III.	IV.
1.	Wprowadzenie - przedstawienie celu i programu szkolenia.	0,5	
2.	Rozwój polityki bezpieczeństwa na morzu:	1	
	a) międzynarodowe organizacje morskie,		
	b) prawodawstwo międzynarodowe i polskie,		
	c) definicje dotyczące bezpieczeństwa i ochrony,		
	d) podejmowanie działań prawnych w sytuacjach zagrożenia.		
3.	Konwencja SOLAS - relacja między Kodeksem ISM i Kodeksem ISPS.	1,5	
4.	Terroryzm - dzieje, istota, motywy:	2	
	a) historia,		
	b) definicje,		
	c) rodzaje,		
	d) terroryzm morski - specyfika i przykłady.		
5.	Rozpoznawanie, identyfikacja i sposoby postępowania z przedmiotami niebezpiecznymi (broń, materiały wybuchowe, niebezpieczne narzędzia, narkotyki):	1	1
	a) podział,		
	b) ogólna charakterystyka,		
	c) zasada działania,		
	d) potencjalne zagrożenia.		
6.	Poziomy ochrony:	1	
	a) definicje poziomów ochrony,		
	b) wymagane procedury,		
	c) wprowadzanie procedur ochrony.		
7.	Ocena ryzyka na statku:	1	
	a) metody oceny ryzyka,		
	b) narzędzia oceny ryzyka,		
	c) przegląd statku,		
	d) wyposażenie statku i systemy ochrony na statku,		
	e) ograniczenie operacyjne,		
	f) testowanie, kalibracja i utrzymanie systemów na statku (pożarowy, wodny, balastowy).		

⁴ Wykłady⁵ Ćwiczenia

8.	Plan ochrony portu, utrzymywania ochrony na statku na styku statek-port.	1	
9.	Rodzaje aktualnych zagrożeń w żegludze morskiej:	1	
	a) porwania,		
	b) nielegalni pasażerowie,		
	c) piractwo,		
	d) podłożenia ładunków wybuchowych,		
	e) procedury ewakuacji na statku.		
10.	Zachowania ludzkie:	1	
	a) typy zachowań,		
	b) rozpoznawanie osób potencjalnie zagrażających,		
	c) zarządzanie tłumem,		
	d) syndrom sztokholmski.		
11.	Stosunki interpersonalne, komunikacja:	1	1
	a) negocjacje,		
	b) komunikacja niewerbalna,		
	c) przykładowe postawy terrorysty i negocjatora,		
	d) ćwiczenia z komunikacji niewerbalnej,		
	e) przeprowadzanie rozmów negocjacyjnych.		
12.	Przeszukiwanie różnych rodzajów statków, pomieszczeń i osób - postępowanie:	1	1
	a) ogólne zasady przeprowadzania przeszukiwań,		
	b) plan przeszukiwania statku, pomieszczeń,		
	c) zasady obszukiwania osób,		
	d) przeszukiwanie pomieszczeń,		
	e) kontrolowanie osób,		
	f) zasady obezwładniania osób niebezpiecznych.		
13.	Organizacja bezpieczeństwa, zakresy obowiązków i odpowiedzialność na poszczególnych stanowiskach:	2	
	a) zasady ogólne,		
	b) kraje-sygnatariusze,		
	c) wskazane instytucje działające w imieniu państwa flagi,		
	d) armator statku,		
	e) kapitan statku,		
	f) oficer ochrony armatora,		
	g) oficer ochrony portu,		
	h) oficer ochrony statku.		
14.	Procedury administracyjne dotyczące ochrony:	1	
	a) audyt i inspekcje stanu zabezpieczenia,		
	b) dokumentacja,		
	c) raportowanie wyników kontroli zabezpieczenia,		
	d) nadzór i kontrola.		
15.	Plan ochrony statku i ocena planu ochrony statku:	1	3

	a) właściwości,		
	b) zawartość,		
	c) zabezpieczenie, stopień tajności,		
	d) wprowadzenie planu ochrony,		
	e) utrzymanie i modyfikacja planu.		
	RAZEM GODZIN: 23	17	6

UZASADNIENIE

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zwartej w art. 52 ust. 6 oraz art. 53 ust. 2 ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich, zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi w drodze rozporządzenia programy szkolenia oficera ochrony armatora i oficera ochrony obiektu portowego, wzory świadectwa przeszkolenia oficera ochrony armatora i oficera ochrony obiektu portowego, wzór dokumentu identyfikacyjnego oficera ochrony obiektu portowego oraz wysokości opłat pobieranych za wystawienie tych dokumentów.

Wzór świadectwa przeszkolenia oficera ochrony armatora określa załącznik nr 1 do rozporządzenia. Wzór świadectwa przeszkolenia ochrony obiektu portowego określa załącznik nr 2 do rozporządzenia. Wzór dokumentu identyfikacyjnego oficera ochrony obiektu portowego określa załącznik nr 3 do rozporządzenia. Wysokość opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 3 określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

Programy przeszkolenia PFSO i CSO określają odpowiednio załączniki nr 5 i 6 do rozporządzenia. Zostały one opracowane w oparciu o kursy modelowe IMO 3.20 i 3.21 – odpowiednio dla CSO i PFOS, oraz okólniki Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (MSC Circ. 1154 z dnia 23 maja 2005 r. w sprawie wskazówek dla szkolenia i certyfikacji CSO oraz MSC Circ. 1188 z dnia 22 maja 2006 r. w sprawie wskazówek dla szkolenia i certyfikacji PFSO).

Projektowane rozporządzenie 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), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na zarządzających obiektem portowym, armatorów oraz osób odpowiednio przez nich wyznaczonych, które mają pełnić funkcję oficera ochrony obiektu portowego oraz oficera ochrony armatora.

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny.

5. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie poddany szerokim konsultacjom społecznym z podmiotami reprezentującymi środowisko morskie.

03/18zb

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie wzoru wniosku o udzielenie upoważnienia do pełnienia funkcji
uznanej organizacji ochrony

Na podstawie art. 58 ust. 2 ustawy z dnia 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr ..., poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wzór wniosku o udzielenie upoważnienia do pełnienia funkcji uznanej organizacji ochrony, stanowiący załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

WZÓR

WNIOSEK O UDZIELENIE UPOWAŻNIENIA DO PEŁNIENIA FUNKCJI
UZNANEJ ORGANIZACJI OCHRONY (RSO)

w zakresie ochrony statków/obiektów portowych[♦]

I. DANE PODMIOTU UBIEGAJĄCEGO SIĘ O WYZNACZENIE NA RSO

1. Nazwa Podmiotu:	
2. Adres siedziby podmiotu:	Adres pocztowy
	Adres e-mail
	Numer telefonu Numer faksu
3. Dane osoby odpowiedzialnej i adres do korespondencji w czasie trwania postępowania o uznanie kwalifikacji: <i>(o zmianie adresu należy niezwłocznie powiadomić właściwy organ w formie pisemnej)</i>	Imiona i nazwisko
	Stanowisko
	Adres pocztowy
	Adres e-mail
	Numer telefonu Numer faksu

II. UDOKUMENTOWANIE UMIEJĘTNOŚCI I KWALIFIKACJI (NARZĘDZI I ŚRODKÓW) UMOŻLIWIAJĄCYCH PROWADZENIE DZIAŁALNOŚCI JAKO RSO

1. Specjalistyczna wiedza w dziedzinie istotnych aspektów ochrony:

.....

2. Odpowiednia znajomość zasad eksploatacji statków:

.....

3. Odpowiednia znajomość portów morskich, zarządzania operacjami przeładunkowymi, znajomość zasad obrotu portowo-morskiego (jeśli ma świadczyć usługi w odniesieniu do obiektów portowych):

.....

4. Zdolność do oceny prawdopodobnych zdarzeń i ryzyka w zakresie ochrony, które mogą pojawić się w czasie eksploatacji statków i obiektów portowych, np.: w relacji statek/statek, statek/port itp. oraz sposobów minimalizacji takiego ryzyka:

.....

[♦] niepotrzebne skreślić

5. Zdolność do utrzymywania, doskonalenia i podnoszenia wiedzy specjalistycznej personelu:
.....
6. Sprawowanie funkcji kontrolnych oraz nadzoru nad personelem i ponoszenie odpowiedzialności zawodowej :
.....
7. Zdolność do utrzymywania odpowiednich środków zapewniających uniknięcie nieuprawnionego ujawnienia lub dostępu do materiałów ważnych dla ochrony:
.....
8. Znajomość wymagań rozdziału XI-2 oraz części A Kodeksu ISPS, a także krajowej i międzynarodowej legislacji i wymagań w tym zakresie:
.....
9. Wiedza o bieżących zagrożeniach i sposobach ich zapobiegania:
.....
10. Wiedza w zakresie rozpoznawania i wykrywania wszystkich rodzajów broni biologicznej, chemicznej, masowego rażenia, substancji i urządzeń niebezpiecznych:
.....
11. Wiedza na temat rozpoznawania w sposób wolny od dyskryminacji cech charakterystycznych i osobowych wzorów zachowań osób, które mogą zagrozić bezpieczeństwu, tak aby nie naruszyć dóbr osobistych i zasad takich jak: tolerancja, wolność sumienia i wyznania, równość itp.
.....
12. Znajomość środków ochrony, metod zastosowania i im zapobieganiu:
.....
13. Znajomość systemów ochrony i nadzoru oraz ich wyposażenia, a także ograniczeń wynikających z eksploatacji portów/statków:
.....
14. Posiadanie przez wytypowanych pracowników aktualnych poświadczeń bezpieczeństwa krajowego i unijnego upoważniającego do dostępu do informacji niejawnych (minimum zastrzeżone):
.....
15. Udokumentowane pisemnie i stosownym certyfikatem posiadanie pomieszczenia do przechowywania i wytwarzania dokumentów niejawnych od klauzuli zastrzeżone i wyżej:
.....

III. WYKAZ PROCEDUR I WZORÓW DOKUMENTÓW PROCESU CERTYFIKACJI SYSTEMU OCHRONY STATKU

1.
2.
3.

IV. ZAŁĄCZNIKI

1.
2.
3.

Imię/nazwisko/podpis osoby odpowiedzialnej:

Data:

UZASADNIENIE

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zwartej w art. 58 ust. 2 ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich, zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór wniosku o udzielenie upoważnienia RSO, mając na uwadze zakres wymaganych informacji.

Wzór wniosku określony został w załączniku do rozporządzenia.

Projektowane rozporządzenie 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 lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na wszystkie podmioty, które będą chciały uzyskać upoważnienie do pełnienia funkcji uznanej organizacji ochrony w zakresie zadań związanych z ochroną żeglugi i portów morskich oraz na ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, jako podmiot uprawniony do udzielania ww. upoważnienia.

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny.

5. Konsultacje społeczne

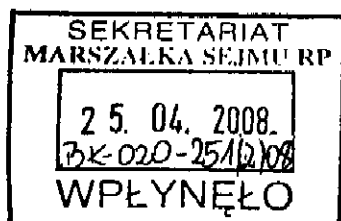
Projekt rozporządzenia zostanie poddany szerokim konsultacjom społecznym z podmiotami reprezentującymi środowisko morskie.

PREZES RADY MINISTRÓW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Donald Tusk

Warszawa, dnia 24 kwietnia 2008 r.

RM 10-21-08



Pan Bronisław KOMOROWSKI
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Nawiązując do pisma Pana Marszałka z dnia 9 kwietnia 2008 r., przekazuję, zgodnie z wymogami art. 34 ust. 4a Regulaminu Sejmu, projekt brakującego aktu wykonawczego do przesłanego w dniu 31 marca 2008 r. rządowego projektu ustawy

o ochronie żeglugi i portów morskich.

Donald Tusk

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego

Na podstawie art. 14 ust. 3 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693 oraz z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) zakres, terminy oraz tryb przeprowadzania inspekcji statku morskiego, zwanego dalej "statkiem", w zakresie budowy, stałych urządzeń i wyposażenia oraz zarządzania bezpieczną eksploatacją w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i bezpieczeństwa życia na morzu;
- 2) rodzaje i wzory dokumentów bezpieczeństwa statku;
- 3) zakres, terminy oraz tryb przeprowadzania inspekcji statku morskiego w zakresie ochrony statku.

§ 2. 1. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do:

- 1) jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji;
- 2) statków nowo wybudowanych, przebudowanych, odbudowanych lub remontowanych udających się w podróż próbną przed rozpoczęciem żeglugi;
- 3) statków morskich używanych do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości całkowitej nie większej niż 15 m, które nie są używane do prowadzenia działalności gospodarczej.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594)

2. Karta bezpieczeństwa może być wydana na wniosek armatora statku, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, po przeprowadzeniu inspekcji wstępnej. Do wydawania oraz przedłużania ważności tej karty stosuje się odpowiednio przepisy § 6 ust. 2a oraz § 24 ust. 1a.

§ 3. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) Konwencja SOLAS - Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzoną w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319), wraz z Protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016 i 1017);
- 2) pasażer - każdą osobę, z wyjątkiem:
 - a) kapitana i członków załogi lub innych osób zatrudnionych lub zaangażowanych w jakimkolwiek charakterze na statku dla jego potrzeb,
 - b) dziecka w wieku poniżej jednego roku;
- 3) statek pasażerski - statek, który przewozi więcej niż 12 pasażerów;
- 4) prom pasażerski typu ro-ro - statek pasażerski posiadający urządzenia umożliwiające wjazd i wyjazd z niego pojazdów drogowych oraz kolejowych;
- 5) statek towarowy - statek, o którym mowa w Prawidle I/2 Konwencji SOLAS;
- 6) statek specjalistyczny - statek wyposażony w specjalne urządzenia związane z jego przeznaczeniem i mający na pokładzie personel specjalistyczny, znajdujący się na nim w związku z jego przeznaczeniem, niezależnie od załogi statku, którego liczba łącznie z pasażerami jest większa niż 12 osób;
- 7) statek rybacki - statek przeznaczony do połowu, skupu, przetwórstwa lub transportu organizmów morskich, a także do celów szkoleniowych oraz naukowo-badawczych w zakresie rybołówstwa morskiego;
- 8) szybki statek pasażerski - jednostkę szybką przewożącą więcej niż 12 pasażerów;
- 9) jednostka dynamicznie unoszona - statek posiadający możliwość poruszania się po powierzchni lub nad powierzchnią wody, którego charakterystyka różni się od charakterystyki statków wypornościowych, do których mają zastosowanie obowiązujące konwencje międzynarodowe;
- 10) jednostka szybka - statek określony w Prawidle 1 rozdziału X Konwencji SOLAS;
- 11) rocznica - dzień i miesiąc każdego roku, taki sam, jak w dacie upływu ważności danego dokumentu bezpieczeństwa statku;

- 12) regularna żegluga promów pasażerskich typu ro-ro - żeglugę pomiędzy co najmniej dwoma tymi samymi portami lub do i z tego samego portu bez zawinięć pośrednich, uprawianą przez prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, niezależnie od jego bandery:
 - a) zgodnie z opublikowanym rozkładem, lub
 - b) składającą się z ciągu podróży następujących z określoną regularnością
- w trakcie której przekroczona zostaje odległość 20 mil morskich od brzegu, a przynajmniej jednym z portów w tej żegludze jest port Rzeczypospolitej Polskiej;
- 13) uznana instytucja klasyfikacyjna - instytucję klasyfikacyjną uznaną zgodnie z przepisami ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej "ustawą o bezpieczeństwie morskim";
- 14) państwo przyjmujące - państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną Umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, do portu którego lub z portu którego prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski dokonuje podróży w regularnej żegludze promów pasażerskich typu ro-ro;
- 15) incydent morski - zdarzenie na morzu lub wodach z nim połączonych, na których statki morskie uprawiają żeglugę, spowodowane przez lub mające związek z takimi działaniami statku, przez które ten albo inny statek lub osoba zostały narażone na niebezpieczeństwo, lub w wyniku którego statek mógł doznać poważnego uszkodzenia konstrukcji lub mogła zostać wyrządzona szkoda w środowisku naturalnym;
- 16) audyt - zespół czynności wykonywanych przez organ inspekcyjny, polegających na sprawdzeniu, czy prawidłowo funkcjonuje wprowadzony u armatora i na statku system zarządzania bezpieczeństwem;
- 17) krótka podróż morska - podróż, w czasie której statek nie oddala się na odległość większą niż 200 mil morskich od portu lub miejsca, w którym pasażerowie i załoga mogą znaleźć bezpieczne schronienie, przy czym odległość pomiędzy portem, z którego rozpoczęto podróż, a końcowym portem przeznaczenia oraz podróż powrotna nie mogą przekraczać 600 mil morskich; końcowym portem przeznaczenia jest ostatni odwiedzony w planowanej podróży port, z którego statek rozpoczyna podróż powrotną do portu, w którym ją rozpoczął;
- 18) żegluga międzynarodowa - żeglugę pomiędzy portami Rzeczypospolitej Polskiej a portami innych państw;
- 19) żegluga krajowa - żeglugę po morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej.

Rozdział 2

Zakres i terminy przeprowadzania inspekcji

§ 4. 1. Statek, w celu zapewnienia spełniania wymagań w zakresie budowy, stałych urządzeń i wyposażenia oraz zarządzania bezpieczną eksploatacją, podlega inspekcjom:

- 1) wstępnej;
- 2) okresowej;
- 3) doraźnej.

2. W ramach inspekcji wstępnej, przed dopuszczeniem do regularnej żeglugi promów pasażerskich typu ro-ro, promy pasażerskie typu ro-ro oraz szybkie statki pasażerskie podlegają weryfikacji wstępnej.

3. W ramach inspekcji okresowej oraz doraźnej, w trakcie regularnej żeglugi promów pasażerskich typu ro-ro, promy pasażerskie typu ro-ro oraz szybkie statki pasażerskie podlegają przeglądowi specjalnemu.

4. Przegląd specjalny, o którym mowa w ust. 3, prowadzony w ramach inspekcji okresowej oraz doraźnej odbywa się nie rzadziej niż raz na 12 miesięcy.

§ 5. 1. Inspekcja wstępna obejmuje:

- 1) potwierdzenie zgodności z wymaganiami umów międzynarodowych, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim;
- 2) potwierdzenie zgodności zasadniczej charakterystyki statku ze świadectwem pomiarowym;
- 3) sprawdzenie ważności dokumentów potwierdzających dokonanie na statku przeglądów, o których mowa w ustawie o bezpieczeństwie morskim;
- 4) potwierdzenie spełnienia wymagań określonych w wiążących Rzeczpospolitą Polską umowach i porozumieniach międzynarodowych w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu, innych niż określone w pkt 1;
- 5) sprawdzenie, czy na statku znajdują się oryginały dokumentów potwierdzających wymogi, o których mowa w pkt 1-4, z wyjątkiem dokumentu zgodności.

2. Inspekcja okresowa obejmuje sprawdzenie, czy stan statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia nie uległ zmianie w stosunku do stanu ustalonego podczas inspekcji wstępnej i jest zgodny z wymaganiami przepisów, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 4.

§ 6. 1. Inspekcję wstępną przeprowadza się:

- 1) przed rozpoczęciem żeglugi - na statkach nowo wybudowanych, przebudowanych lub odbudowanych;
- 2) jeżeli dokumenty bezpieczeństwa statku utraciły ważność w trakcie okresowego wyłączenia statku z eksploatacji;
- 3) w przypadku zmiany przynależności statku z obcej na polską - po zmianie tej przynależności.

2. Inspekcję okresową przeprowadza się nie rzadziej niż raz na 12 miesięcy, z zastrzeżeniem ust. 3-5.

3. Inspekcję okresową statków morskich używanych do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości całkowitej od 15 do 24 m, które nie są używane do prowadzenia działalności gospodarczej, przeprowadza się pomiędzy 2 i 3 rocznicą daty wydania dla nich dokumentu bezpieczeństwa.

4. Inspekcja okresowa dla odnowienia dokumentu bezpieczeństwa statku może zostać zakończona w okresie do 3 miesięcy przed datą upływu ważności dokumentu, nie powodując zmiany daty rocznicy nowego dokumentu.

5. Dopuszcza się sześciomiesięczny przedział czasu - od 3 miesięcy przed do 3 miesięcy po upływie każdej rocznicy dokumentu bezpieczeństwa statku - dla przeprowadzenia inspekcji okresowej.

6. Inspekcję doraźną przeprowadza się w przypadkach określonych w art. 11 ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Rozdział 3

Tryb przeprowadzania inspekcji

§ 7. Inspekcje, o których mowa w § 4 ust. 1, weryfikację wstępną w ramach inspekcji wstępnej, o której mowa w § 4 ust. 2, oraz przegląd specjalny w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej, o którym mowa w § 4 ust. 3, przeprowadza organ inspekcyjny, o którym mowa w art. 7 ust. 2 ustawy o bezpieczeństwie morskim.

§ 8. 1. Inspekcje, weryfikacje wstępne w ramach inspekcji wstępnej oraz przeglądy specjalne w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej, o których mowa w § 7, przeprowadza się jako inspekcje bandery albo inspekcje portu.

2. Inspekcje w zakresie ochrony określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.

§ 9. W trakcie przeprowadzania inspekcji, weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej oraz przeglądu specjalnego w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej, o których mowa w § 7, na statkach powinien być obecny kapitan statku lub wyznaczona przez niego osoba.

§ 10. 1. Statek zgłoszony przez armatora lub kapitana statku do inspekcji wstępnej oraz okresowej, w tym do weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej oraz do przeglądu specjalnego w ramach inspekcji okresowej, powinien być przygotowany do sprawnego jej przeprowadzenia.

2. Przepis ust. 1 stosuje się również w przypadku inspekcji doraźnej, w tym w przypadku przeglądu specjalnego w ramach inspekcji doraźnej, przeprowadzanej na żądanie właściciela, armatora lub kapitana statku.

§ 11. 1. Przed dopuszczeniem do regularnej żeglugi promów pasażerskich typu ro-ro organ inspekcyjny powinien sprawdzić, czy:

- 1) prom pasażerski typu ro-ro i szybki statek pasażerski:
 - a) posiada ważne dokumenty bezpieczeństwa statku wystawione przez właściwy organ administracji państwa bandery lub w jej imieniu przez uznaną instytucję klasyfikacyjną,
 - b) przed wydaniem certyfikatów został poddany odpowiednim przeglądom, zgodnie ze zharmonizowanym systemem przeglądów i certyfikacji,
 - c) spełnia wymagania określone przez uznaną instytucję klasyfikacyjną lub równoważne przepisy państwa bandery dotyczące konstrukcji i utrzymania kadłuba, urządzeń maszynowych i elektrycznych oraz systemów kontrolnych,
 - d) jest wyposażony w rejestrator danych z podróży, zgodnie z wymaganiami określonymi przez ustawę o bezpieczeństwie morskim,
 - e) spełnia szczególne wymogi stateczności, przyjęte 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 regularną żeglugę promów pasażerskich typu ro-ro:
 - 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 dotyczące pasażerów są zgodne z wytycznymi Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej,

- 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) wszelkie uszkodzenia, trwałe zniekształcenia zamknięć otworów kadłuba i połączonych z nimi elementów kadłuba oraz wszelkie usterki w układach zabezpieczających takie zamknięcia, mogące wpływać na integralność statku, niezwłocznie zgłaszane są właściwemu organowi państwa bandery i państwa przyjmującego oraz niezwłocznie naprawiane zgodnie z ich wymaganiami,
 - g) przed wyruszeniem w podróż dostępny jest aktualny jej plan, opracowany zgodnie z wytycznymi Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej,
 - h) do wiadomości pasażerów, także w formie dostępnej dla osób z wadami wzroku, przekazywane są ogólne informacje o dostępnych na pokładzie pomocy i usługach dla osób starszych i niepełnosprawnych;
- 3) armator zgodził się, aby w uzasadniony sposób zainteresowane państwa członkowskie Unii Europejskiej lub państwa członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym 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 rejestratorach danych z podróży;
- 4) w stosunku do promów pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich noszących banderę inną niż bandera państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym - państwo bandery zaakceptowało zobowiązanie armatora do spełnienia wymogów weryfikacji wstępnych i przeglądów specjalnych;
- 5) w uzgodnieniu z właściwymi organami państw przyjmujących zostały ustanowione i wdrożone zintegrowane plany zwalczania nagłych zagrożeń.

2. Weryfikacja wstępna w ramach inspekcji wstępnej obejmuje czynności określone w ust. 1 pkt 2 oraz w procedurze przeglądu promu pasażerskiego typu ro-ro szybkiego statku pasażerskiego określonej w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

3. Organ inspekcyjny wyznacza datę przeprowadzenia weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej na dzień następujący w ciągu 30 dni od dnia potwierdzenia spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 3.

4. Pozytywny wynik weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej jest warunkiem niezbędnym do rozpoczęcia regularnej żeglugi promów pasażerskich typu ro-ro, z zastrzeżeniem ust. 5.

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

- 1) uprawiał regularną żeglugę promów pasażerskich typu ro-ro w warunkach eksploatacyjnych odpowiadających nowym warunkom takiej żeglugi oraz podlegał weryfikacji wstępnej lub przeglądowi specjalnemu w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, których wyniki zostały uwzględnione zaakceptowane przez organ inspekcyjny;
- 2) uprawiał regularną żeglugę promów pasażerskich typu ro-ro i podlegał weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej, o której mowa w § 4 ust. 2, oraz rozpoczyna taką żeglugę na innej trasie, na której istnieją uznane przez właściwe organy państw przyjmujących zbliżone warunki eksploatacyjne, spełniając wszystkie wymagania dotyczące bezpiecznej eksploatacji na tej trasie; na wniosek armatora właściwy organ administracji morskiej Rzeczypospolitej Polskiej może wcześniej potwierdzić swoje uznanie podobieństwa warunków eksploatacyjnych;
- 3) zaistniały niespodziewane okoliczności powodujące konieczność natychmiastowej zamiany, w miejsce innego statku, w celu utrzymania ciągłości regularnej żeglugi promów pasażerskich typu ro-ro, pod warunkiem, że:
 - a) sprawdzenie dokumentów bezpieczeństwa statku i oględziny statku nie wykazały niedociągnięć w spełnianiu wymogów niezbędnych do jego bezpiecznej eksploatacji,
 - b) weryfikacja wstępna zostanie przeprowadzona w ciągu jednego miesiąca od dnia dokonania takiej zamiany.

§ 12. 1. Przegląd specjalny prowadzony w ramach inspekcji doraźnej odbywa się zgodnie z procedurą przeglądu promu pasażerskiego typu ro-ro szybkiego statku pasażerskiego określoną w

załączniku nr 1 do rozporządzenia oraz procedurą inspekcji promu pasażerskiego typu ro-ro w czasie żeglugi regularnej określoną w załączniku nr 2 do rozporządzenia, z uwzględnieniem § 11 ust. 1 pkt 2.

2. Przegląd specjalny prowadzony w ramach inspekcji okresowej odbywa się zgodnie z procedurą przeglądu promu pasażerskiego typu ro-ro szybkiego statku pasażerskiego określoną w załączniku nr 1 do rozporządzenia. Za przegląd taki uznaje się inspekcję obejmującą czynności określone w ust. 1.

3. Przegląd specjalny, o którym mowa w ust. 2, przeprowadza się w przypadku dokonania na promie pasażerskim typu ro-ro lub szybkim statku pasażerskim napraw, zmian lub modyfikacji o istotnym znaczeniu.

4. W przypadku zmiany armatora, bandery lub klasyfikatora organ inspekcyjny, biorąc pod uwagę wyniki dotychczasowych weryfikacji i przeglądów przeprowadzonych na promie pasażerskim typu ro-ro lub szybkim statku pasażerskim, może zwolnić statek z przeglądu, o którym mowa w ust. 3, pod warunkiem, że zmiany te nie wpływają na jego bezpieczną eksploatację.

§ 13. 1. Organ inspekcyjny dokonujący czynności określonych w § 11 ust. 2 oraz § 12 ust. 1 i 2 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 przegląd specjalny w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej 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 do uczestniczenia w przeglądzie specjalnym w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej.

4. Planując przeprowadzenie przeglądu specjalnego w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej, bierze się pod uwagę harmonogram eksploatacyjny i remontowy statku.

5. Z przeprowadzonego przeglądu specjalnego w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej sporządza się sprawozdanie, którego kopię organ inspekcyjny przesyła Komisji Europejskiej, za pomocą baz danych nadzorowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA).

6. W przypadku powtarzających się rozbieżności z państwem przyjmującym co do spełnienia wymogów określonych w § 11 ust. 1 pkt 1-3, organ inspekcyjny informuje o tym Komisję Europejską w sposób określony w ust. 5, wskazując przyczyny niezgodności.

§ 14. 1. W przypadku uzasadnionego podejrzenia lub stwierdzenia, że stan statku, jego stałych urządzeń lub wyposażenia nie odpowiada stanowi stwierdzonemu w dokumentach uznanej instytucji klasyfikacyjnej, organ inspekcyjny rozszerza odpowiednio zakres inspekcji, o których mowa w § 4 ust. 1, weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej oraz przeglądu specjalnego w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej i zawiadamia o tym instytucję klasyfikacyjną oraz może zażądać przeprowadzenia przez tę instytucję ponownego przeglądu, o którym mowa w art. 15 ust. 1 pkt 2 ustawy o bezpieczeństwie morskim.

2. W przypadku uzasadnionego podejrzenia co do autentyczności dokumentów, o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 5, wystawionych przez:

- 1) właściwy organ administracji morskiej Rzeczypospolitej Polskiej lub uznaną instytucję klasyfikacyjną - sprawdza się ich autentyczność na miejscu;
- 2) właściwe organy innych administracji - dokonuje się sprawdzenia ich autentyczności korespondencyjnie w państwie bandery, bez zatrzymywania statku, i przekazuje informacje do portu, do którego udaje się statek.

§ 15. 1. W przypadku zatrzymania statku wskutek podjęcia działań określonych w art. 12 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim organ inspekcyjny zezwala na opuszczenie portu po uzyskaniu pozytywnego wyniku ponownie przeprowadzonej inspekcji.

2. Na podstawie pozytywnych wyników inspekcji, o której mowa w ust. 1, organ inspekcyjny wydaje dokumenty bezpieczeństwa statku.

§ 16. 1. Organ inspekcyjny dokonujący weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej oraz przeglądu specjalnego w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej, na podstawie art. 12 ust. 3 ustawy o bezpieczeństwie morskim nie zezwala na uprawianie przez statek regularnej żeglugi promów pasażerskich typu ro-ro, w przypadku gdy występują następujące uchybienia:

- 1) nie są spełnione wymogi określone w § 11 ust. 1 pkt 1-4;
- 2) czynności dokonane na podstawie § 11 ust. 2 albo § 12 ust. 1 i 2 zakończyły się wynikiem negatywnym, co powoduje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa statku lub życia załogi i pasażerów;
- 3) w sposób powodujący bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa statku lub życia załogi i pasażerów 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 Rady (WE) nr 3051/95 z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo na promach pasażerskich typu ro-ro (Dz. Urz. WE L 320 z 30.12.1995, str. 14 oraz L 19 z 24.01.1998, str. 35);

4) państwo bandery nie przeprowadziło konsultacji z właściwym organem administracji morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie wydawania certyfikatów zwolnienia z obowiązku spełnienia szczególnych wymogów stateczności albo pozwolenia na eksploatację jednostki szybkiej, określonych w § 22 ust. 4 i 5.

2. Decyzję niezezwalającą na uprawianie przez statek regularnej żeglugi promów pasażerskich typu ro-ro organ inspekcyjny, w wyniku przeprowadzonej weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej, o której mowa w ust. 1, wydaje w ciągu 30 dni od dnia inspekcji.

3. O decyzji niezezwalającej na uprawianie przez statek regularnej żeglugi promów pasażerskich typu ro-ro wydanej w wyniku czynności, o których mowa w ust. 1, organ inspekcyjny powiadamia niezwłocznie w formie pisemnej armatora, podając pełne uzasadnienie.

4. Potwierdzenie usunięcia uchybień, o których mowa w ust. 1, następuje odpowiednio w drodze ponownej weryfikacji wstępnej lub przeglądu specjalnego.

5. Organ inspekcyjny nie zezwala na uprawianie regularnej żeglugi promów pasażerskich typu ro-ro 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. Przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio.

§ 17. 1. Z przeprowadzonych inspekcji, o których mowa w § 4 ust. 1, weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej oraz przeglądu specjalnego w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej sporządza się protokół, który podpisuje inspektor i kapitan statku albo osoba przez niego wyznaczona.

2. Protokół sporządza się w 3 egzemplarzach. Po jednym egzemplarzu protokołu otrzymują kapitan statku albo osoba przez niego wyznaczona oraz armator statku. Trzeci egzemplarz dołącza się do akt sprawy.

3. W protokole wpisuje się polecenia i zalecenia dla armatora oraz kapitana statku, wydane na podstawie wyników przeprowadzonej inspekcji, weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej lub przeglądu specjalnego w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej.

4. Kapitan statku albo osoba przez niego wyznaczona, przed podpisaniem protokołu, może zgłosić dyrektorowi właściwego urzędu morskiego pisemne zastrzeżenia do ustaleń protokołu.

5. W terminie 7 dni od dnia zgłoszenia zastrzeżeń do ustaleń protokołu dyrektor właściwego urzędu morskiego:

- 1) uwzględnia zastrzeżenia i dokonuje zmian w protokole albo
- 2) odmawia, w drodze decyzji, uwzględnienia zmian w protokole.

6. Kapitan statku zgłasza na piśmie wykonanie poleceń i zaleceń wydanych na podstawie wyników przeprowadzonej inspekcji, weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej oraz przeglądu specjalnego w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej organowi inspekcyjnemu, który je wydał, w wyznaczonym przez ten organ terminie.

§ 18. Spełnienie przez armatora wymagań w zakresie zarządzania bezpieczną eksploatacją stwierdza organ inspekcyjny na podstawie przeprowadzonego audytu i wystawia odpowiedni dokument zgodności.

Rozdział 4

Rodzaje i wzory dokumentów bezpieczeństwa statku

§ 19. 1. Dokumenty bezpieczeństwa statku wydaje się w trzech egzemplarzach, które otrzymują kapitan statku, armator oraz organ inspekcyjny.

2. Oryginały dokumentów bezpieczeństwa statku, kopię dokumentu zgodności wystawionego armatorowi oraz dokumenty uznanej instytucji klasyfikacyjnej lub ich poświadczone kopie przechowuje się na statku, w miejscu dostępnym dla organu inspekcyjnego.

§ 20. 1. Statek pasażerski lub inny statek o pojemności brutto powyżej 500, uprawiający żeglugę międzynarodową, z wyjątkiem statku rybackiego, powinien posiadać następujące dokumenty bezpieczeństwa statku:

- 1) tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem lub certyfikat zarządzania bezpieczeństwem wystawiony na okres 5 lat i potwierdzany w okresie pomiędzy 24 a 36 miesiącem jego ważności;
- 2) kopię tymczasowego dokumentu zgodności lub kopię dokumentu zgodności wystawionego na okres 5 lat i corocznie potwierdzanego, przy czym potwierdzenie może nastąpić w okresie od 3 miesięcy przed do 3 miesięcy po dacie rocznicy.

2. Statek pasażerski, oprócz dokumentów bezpieczeństwa statku, o których mowa w ust. 1, powinien posiadać:

- 1) certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego wraz z wykazem wyposażenia (formularz P) - wystawiony na okres 1 roku;
- 2) certyfikat zwolnienia - jeżeli został wystawiony, na podstawie Prawidła I/12 Konwencji SOLAS;
- 3) wykaz ograniczeń żeglugi statku pasażerskiego sporządzony zgodnie z postanowieniami Konwencji SOLAS;
- 4) plan współpracy w poszukiwaniu i ratownictwie - jeżeli został wystawiony na podstawie Prawidła V/7.3 Konwencji SOLAS.

3. Statek towarowy, oprócz dokumentów bezpieczeństwa statku, o których mowa w ust. 1, powinien posiadać:

- 1) certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego wraz z wykazem wyposażenia (formularz C) - wystawiony na okres 5 lat i corocznie potwierdzany, przy czym potwierdzenie może nastąpić w okresie od 3 miesięcy przed do 3 miesięcy po dacie rocznicy;
- 2) certyfikat zwolnienia - jeżeli został wystawiony na podstawie Prawidła I/12 Konwencji SOLAS.

4. Jednostka szybka, oprócz dokumentów bezpieczeństwa statku, o których mowa w ust. 1, powinna posiadać następujące dokumenty wymagane w rozdziale X Konwencji SOLAS:

- 1) certyfikat bezpieczeństwa jednostki szybkiej wraz z wykazem wyposażenia (formularz H) - wystawiony na okres 5 lat i corocznie potwierdzany, przy czym potwierdzenie może nastąpić w okresie od 3 miesięcy przed do 3 miesięcy po dacie rocznicy;
- 2) pozwolenie na eksploatację jednostki szybkiej - wystawione na okres 5 lat.

5. Jednostka dynamicznie unoszona, oprócz dokumentów bezpieczeństwa statku, o których mowa w ust. 1, powinna posiadać następujące dokumenty:

- 1) certyfikat konstrukcji i wyposażenia jednostki dynamicznie unoszonej - wystawiony na okres 1 roku;
- 2) pozwolenie na eksploatację jednostki dynamicznie unoszonej - wystawione na okres 1 roku;
- 3) certyfikat zwolnienia - jeżeli został wystawiony na podstawie Prawidła I/12 Konwencji SOLAS.

6. Statek specjalistyczny o pojemności brutto 500 i większej, oprócz dokumentów bezpieczeństwa statku, o których mowa w ust. 1, powinien posiadać następujące dokumenty:

- 1) certyfikat bezpieczeństwa statku specjalistycznego wraz z wykazem wyposażenia (formularz SPS) - wystawiony na okres 5 lat, corocznie potwierdzany, przy czym potwierdzenie może nastąpić w okresie od 3 miesięcy przed do 3 miesięcy po dacie rocznicy;
- 2) certyfikat zwolnienia - jeżeli został wystawiony na podstawie Prawidła I/12 Konwencji SOLAS.

7. Certyfikat zwolnienia wystawia się na okres nie dłuższy niż okres ważności certyfikatu, do którego się odnosi.

8. Wzory dokumentów bezpieczeństwa statku, o których mowa w ust. 1, ust. 2 pkt 1-3 oraz ust. 3-6, określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 21. 1. Statki pasażerskie o długości pomiarowej 24 m i większej oraz szybkie statki pasażerskie, uprawiające pasażerską żeglugę krajową w rozumieniu przepisów o bezpiecznym uprawianiu żeglugi, powinny posiadać certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego w pasażerskiej żegludze krajowej, którego wzór określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1, jest wystawiany na okres jednego roku, a jego ważność może zostać przedłużona przez organ inspekcyjny o 30 dni od dnia upływu okresu jego ważności. W takim przypadku nowy okres ważności certyfikatu liczy się od dnia upływu daty jego ważności przed przedłużeniem.

3. Przed wydaniem statkowi uprawiającemu pasażerską żeglugę krajową pozwolenia na eksploatację jednostki szybkiej, o którym mowa w § 20 ust. 4 pkt 2, należy uwzględnić i uzgodnić z właściwymi organami administracji państwa przyjmującego warunki eksploatacyjne wynikające z lokalnych warunków żeglugi. Warunki te powinny zostać określone w wydanym pozwoleniu.

§ 22. 1. Statek pasażerski uprawiający regularną żeglugę promów pasażerskich typu ro-ro, oprócz dokumentów określonych w § 20 ust. 2 albo w § 21, powinien posiadać certyfikat bezpieczeństwa promu pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego, którego wzór określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

2. Organ inspekcyjny uznaje świadectwo wydane przez inne państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym potwierdzające spełnienie szczególnych wymogów stateczności przez prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, za równoważne certyfikatowi, o którym mowa w ust. 1.

3. Organ inspekcyjny akceptuje świadectwo wydane przez państwo inne niż określone w ust. 2, potwierdzające spełnienie szczególnych wymogów stateczności przez prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, za równoważne certyfikatowi, o którym mowa w ust. 1.

4. Wydanie lub uznanie statkowi uprawiającemu regularną żeglugę promów pasażerskich typu ro-ro certyfikatu zwolnienia, o którym mowa w § 20 ust. 2 pkt 2, przed przeprowadzeniem w trakcie weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej czynności, o których mowa w § 11 ust. 2, powinno zostać poprzedzone wyjaśnieniem występujących zastrzeżeń dotyczących zasadności

wydania tego certyfikatu, w drodze ustaleń z właściwym państwem przyjmującym lub administracją państwa bandery.

5. Przed wydaniem statkowi uprawiającemu regularną żeglugę promów pasażerskich typu ro-ro pozwolenia na eksploatację jednostki szybkiej, o którym mowa w § 20 ust. 4 pkt 2, należy uwzględnić ograniczenia operacyjne wynikające z lokalnych warunków żeglugi.

§ 23. 1. Statek rybacki o długości pomiarowej 24 m i większej powinien posiadać:

- 1) certyfikat zgodności statku rybackiego wraz z wykazem wyposażenia (formularz F) - wystawiony na okres 5 lat, corocznie potwierdzany, przy czym potwierdzenie może nastąpić w okresie od 3 miesięcy przed do 3 miesięcy po dacie rocznicy;
- 2) certyfikat zwolnienia statku rybackiego - jeżeli został wystawiony.

2. Wzory dokumentów bezpieczeństwa statku, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 24. 1. Statki inne niż wymienione w § 20-23 powinny posiadać odpowiednio:

- 1) kartę bezpieczeństwa - wystawioną na okres 5 lat, corocznie potwierdzaną, przy czym potwierdzenie może nastąpić w okresie od 3 miesięcy przed do 3 miesięcy po dacie rocznicy, z zastrzeżeniem ust. 1a;
- 2) kartę bezpieczeństwa na podróż jednorazową;
- 3) kartę bezpieczeństwa "Ł", którą wydaje się dla statków małych o prostej budowie, uprawiających żeglugę krajową - wystawianą na okres 5 lat, corocznie potwierdzaną, przy czym potwierdzenie może nastąpić w okresie od 3 miesięcy przed do 3 miesięcy po dacie rocznicy.

1a. Statek morski używany do celów sportowych lub rekreacyjnych, o długości całkowitej od 15 do 24 m, który nie jest używany do prowadzenia działalności gospodarczej, powinien posiadać kartę bezpieczeństwa wystawioną na okres 5 lat, potwierdzoną pomiędzy 2 i 3 rocznicą daty jej wydania.

2. Wzory dokumentów bezpieczeństwa statku, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

3. Statek towarowy o pojemności brutto od 300 do 500, uprawiający żeglugę międzynarodową, oprócz dokumentów bezpieczeństwa statku określonych w ust. 1, powinien posiadać certyfikat bezpieczeństwa radiowego statku towarowego, wystawiony na okres 5 lat i corocznie potwierdzany, wraz z wykazem wyposażenia w urządzenia radiowe (formularz R), którego wzór określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

§ 25. Okresy ważności dokumentów bezpieczeństwa statku, o których mowa w § 20, 23 oraz 24, mogą być przedłużone o okres do trzech miesięcy, w przypadku określonym w Prawidle I/14 Konwencji SOLAS.

§ 26. 1. Organ inspekcyjny może, bez przeprowadzenia inspekcji, przedłużyć jednorazowo dokumenty bezpieczeństwa statku na okres do trzech miesięcy, a dla statków uprawiających krótkie podróże morskie na okres do jednego miesiąca od daty utraty ich ważności, w celu dopłynięcia statku do portu, w którym może być przeprowadzona inspekcja.

2. W przypadku przedłużenia ważności dokumentów bezpieczeństwa statku przez konsula powiadamia on o tym fakcie dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku.

3. Konsul może, powiadamiając dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku, upoważnić wyznaczoną w tym celu osobę w porcie, w którym statek przebywa, lub uznaną instytucję klasyfikacyjną do wykonania czynności inspekcyjnych.

Rozdział 5

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 27. 1. Statki niepoddane inspekcji wstępnej, o której mowa w § 4 ust. 1 pkt 1, które w dniu wejścia w życie rozporządzenia uprawiają pasażerską żeglugę krajową w rozumieniu przepisów o bezpiecznym uprawianiu żeglugi, podlegają inspekcji wstępnej:

- 1) w ciągu 14 dni od dnia wejścia w życie rozporządzenia;
- 2) przy pierwszym zawinięciu statku do portu Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku, gdy przeprowadzenie inspekcji w okresie, o którym mowa w pkt 1, nie było możliwe.

2. Statki niepoddane weryfikacji wstępnej, o której mowa w § 4 ust. 2, które w dniu wejścia w życie rozporządzenia uprawiają regularną żeglugę promów pasażerskich typu ro-ro, podlegają weryfikacji wstępnej:

- 1) w ciągu 14 dni od dnia wejścia w życie rozporządzenia;
- 2) przy pierwszym zawinięciu do portu Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku, gdy przeprowadzenie inspekcji w okresie, o którym mowa w pkt 1, nie było możliwe.

§ 28. Dokumenty bezpieczeństwa statku wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

§ 29. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego (Dz. U. Nr 144, poz. 1211 oraz z 2007 r. Nr 175, poz. 1228).

§ 30. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

Załącznik nr 1

**PROCEDURA PRZEGLĄDU PROMU PASAŻERSKIEGO TYPU RO-RO I SZYBKIEGO
STATKU PASAŻERSKIEGO**

1. Przegląd promu pasażerskiego typu ro-ro i szybkiego statku pasażerskiego powinien 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 ich napędu, sprawdzenie układu sterowniczego, podniesienie łodzi i umieszczenie na pozycjach na pokładzie;
- 15) sprawdzenie wyposażenia wszystkich łodzi ratunkowych i ratowniczych;
- 16) próba głównego i pomocniczego urządzenia sterowego statku.

2. Przegląd powinien obejmować sprawdzenie i ocenę systemu planowego utrzymania statku.

3. Przegląd w szczególności powinien mieć na celu ocenę:

- 1) znajomości oraz sprawności wykonywania przez członków załogi procedur postępowania w sytuacjach awaryjnych oraz związanych z bezpieczeństwem statku;
- 2) procedur prowadzenia wacht nawigacyjnych 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 używanego na statku, niezbędnej do właściwego rozumienia i wykonywania tych procedur oraz prowadzenie właściwych zapisów w dzienniku okrętowym, poświadczających 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,
- e) zachowań ludzkich.

PROCEDURA INSPEKCJI PROMU PASAŻERSKIEGO TYPU RO-RO W CZASIE ŻEGLUGI REGULARNEJ

W ramach inspekcji promu pasażerskiego typu ro-ro w czasie żeglugi 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, umożliwiający 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 instruktaż 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) zgodności 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 mocnych 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 w warunkach ograniczonej widzialności i w sytuacjach niebezpiecznych;
- 5) znajomość obsługi drzwi przez załogę oraz świadomość zagrożeń związanych z ich nieprawidłowym użytkowaniem.

10. System patroli przeciwpożarowych, w tym system 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) liczbę członków załogi, zgodnie z rozkładem alarmowym, wystarczającą 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) główne 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 do nabrzeża.

WZÓR
WZORY DOKUMENTÓW BEZPIECZEŃSTWA STATKU
TYMCZASOWY CERTYFIKAT ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

 RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC OF POLAND		
TYMCZASOWY CERTYFIKAT ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM INTERIM SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE		
Nr / No :		
Wydany na podstawie postanowień <i>Issued under the provisions of</i>		
(nazwa odpowiedniego aktu prawnego wydanego przez państwo bandery / name of the relevant measure introduced by the Flag State)		
oraz zgodnie z postanowieniami <i>and under the provisions of</i>		
MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974, z poprawkami THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended		
w imieniu Rządu <i>under the authority of the Government of</i>		
(pełna nazwa urzędu państwa bandery / full official designation of the Flag State)		
przez <i>by</i>		
(pełna nazwa urzędu państwa upoważnionej instytucji / full official designation of the authorized organisation)		
Nazwa statku: <i>Name of ship:</i>		
Sygnał rozpoznawczy: <i>Distinctive number or letters:</i>		
Port macierzysty: <i>Port of registry:</i>		
Typ statku*: <i>Type of ship*:</i>		
Pojemność brutto: <i>Gross tonnage:</i>		
Nr MDO: <i>IMO No.:</i>		
Nazwa i adres Armatora: <i>Name and address of the Company:</i>		
ZAŚWIADCZA SIĘ, że System zarządzania bezpieczeństwem wyżej wymienionego statku był audytowany i jest zgodny z wymaganiami Międzynarodowego kodeksu z zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniu (Kodeks ISM), przyjęty Rezolucją A.741(18), po sprawdzeniu, że Dokument zgodności Armatora ma zastosowanie dla tego typu statku. THIS IS TO CERTIFY that the safety management system of the ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.		
Niniejszy Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem jest ważny do: <i>This Safety Management Certificate is valid until:</i>		pod warunkiem, że Dokument / Tymczasowy dokument zgodności pozostaje ważny (niepotrzebne skreślić). <i>subject to the Document / Interim Document of Compliance remaining valid (delete as appropriate).</i>
Wydany w: <i>Issued at:</i>		
Miejscowość, data / Place, date	Pieczęć / Seal	Podpis / Signature
Ważność Tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem przedłuża się do: <i>The validity of this Interim Safety Management Certificate is extended to:</i>		
Miejscowość, data / Place, date	Pieczęć / Seal	Podpis / Signature
* Wybrać jedną z następujących: <i>Select from among the following</i>		
stal powstęży, szybki stal pasażerski, szybki stal towarowy, masowica, stornilowica olejowy, chemiczowica, gazowica, <i>stainless steel, passenger high-speed craft, cargo high-speed craft, bulk carrier, oil tanker, chemical tanker, gas carrier, mobile offshore drilling unit, other cargo ship.</i>		
1/1		

WZÓR
CERTYFIKAT ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

CERTYFIKAT ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM
SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

Nr / No.:

Wydany na podstawie postanowień
Issued under the provisions of

.....
(nazwa odpowiedniego aktu prawnego wydane go przez państwo bandery / name of the relevant measure introduced by the Flag State)

oraz zgodnie z postanowieniami
and under the provisions of

MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974, z poprawkami
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended

w imieniu Rządu

under the authority of the Government of

(pełna nazwa urzędu państwa bandery / full official designation of the Flag State)

przez

by

(pełna nazwa urzędu upoważnionej instytucji / full official designation of the authorized organisation)

Nazwa statku:
Name of ship:

Sygnat rozpoznawczy:
Distinctive number or letters:

Port macierzysty:
Port of registry:

Typ statku*:
Type of ship:*

Pojemność brutto:
Gross tonnage:

Nr IMO:
IMO No.:

Nazwa i adres Amatora:
Name and address of the Company:

ZAŚWIADCZA SIĘ, że System zarządzania bezpieczeństwem wyżej wymienionego statku był audytowany i jest zgodny z wymaganiami Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniu (Kodeks ISM), po sprawdzeniu, że Dokument zgodności Amatora ma zastosowanie dla tego typu statku.
THIS IS TO CERTIFY that the safety management system of the ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.

Niniejszy Certifikat zarządzania bezpieczeństwem jest ważny do:
This Safety Management Certificate is valid until:

pod warunkiem okresowego sprawdzania i ważności Dokumentu zgodności.
subject to periodical verification and the validity of the Document of Compliance.

Wydany w:
Issued at:

Miejscowość, data / *Place, date*

Pieczęć / *Seal*

Podpis / *Signature*

OKRESOWE POTWIERDZENIE I DODATKOWE POTWIERDZENIE, JEŚLI JEST WYMAGANE
ENDORSEMENT FOR INTERMEDIATE VERIFICATION AND ADDITIONAL VERIFICATIONS, IF REQUIRED

Niniejszym stwierdza się, że podczas okresowego sprawdzenia zgodności z prawidłem 6.1 rozdziału IX Konwencji oraz paragrafa 13.8 Kodeksu ISM system zarządzania bezpieczeństwem okazał się zgodny z wymaganiami Kodeksu ISM.

This is to certify that, at the periodical verification in accordance with regulation 6.1 of chapter IX of the Convention and paragraph 13.8 of the ISM Code, the safety management system was found to comply with the requirements of the ISM Code.

Potwierdzenie pośrednie (powinno się odbyć między drugą a trzecią rocznicą) Intermediate verification (to be completed between the second and the third anniversary date)		
Mejscoowość, data / Place, date	Pieczęć / Seal	Podpis / Signature
Dodatkowe potwierdzenie (jeśli ma zastosowanie) Additional verification (if applicable)		
Mejscoowość, data / Place, date	Pieczęć / Seal	Podpis / Signature
Dodatkowe potwierdzenie (jeśli ma zastosowanie) Additional verification (if applicable)		
Mejscoowość, data / Place, date	Pieczęć / Seal	Podpis / Signature
Dodatkowe potwierdzenie (jeśli ma zastosowanie) Additional verification (if applicable)		
Mejscoowość, data / Place, date	Pieczęć / Seal	Podpis / Signature

* Wybrać jeden z następujących: statek pasażerski, szybki statek pasażerski, szybki statek towarowy, masowiec, zbiornikowiec olejowy, chemikaliowiec, gazowiec, ruchoma platforma wiertnicza, inny statek towarowy.
Insert from among the following: passenger ship, passenger high-speed craft, cargo high-speed craft, bulk carrier, oil tanker, chemical tanker, gas carrier, mobile offshore drilling unit, other cargo ship.

WZÓR
TYMCZASOWY DOKUMENT ZGODNOŚCI



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

TYMCZASOWY DOKUMENT ZGODNOŚCI
INTERIM DOCUMENT OF COMPLIANCE

Nr / No.:

Wydany na podstawie postanowień
Issued under the provisions of

.....
(nazwa odpowiedniego aktu prawnego wydanego przez państwo bandery / name of the relevant measure introduced by the Flag State)

oraz zgodnie z postanowieniami
and under the provisions of

MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974, z poprawkami
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended

w imieniu Rządu
under the authority of the Government of

(pełna nazwa urzędowa państwa bandery / full official designation of the Flag State)

przez
by

(pełna nazwa urzędowa upoważnionej instytucji / full official designation of the authorized organisation)

Nazwa i adres Armatora:
Name and address of the Company:

ZAŚWIADCZA SIĘ, że System zarządzania bezpieczeństwem wyżej wymienionego Armatora był audytowany i jest zgodny z wymaganiami Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniu (Kodeks ISM), przyjęty Rezolucją A.741(18), dla wymienionych niżej typów statków (niepotrzebne skreślić):

THIS IS TO CERTIFY that the safety management system of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the International Safety Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), adopted by the Organization by Resolution A.741(18), for the type(s) of ships listed below (delete as appropriate):

- Statek pasażerski / *Passenger ship*
- Szybki statek pasażerski / *Passenger high-speed craft*
- Szybki statek towarowy / *Cargo high-speed craft*
- Masowiec / *Bulk carrier*
- Zbiornikowiec olejowy / *Oil tanker*
- Chemikaliowiec / *Chemical tanker*
- Gazowiec / *Gas carrier*
- Inny statek towarowy / *Other cargo ship*
- Platforma wiertnicza / *Mobile offshore drilling unit*

Niniejszy Dokument zgodności jest ważny do:
This Document of Compliance is valid until:

Wydany w:
Issued at:

Miejscowość, data / *Place, date*

Pieczczę / *Seal*

Podpis / *Signature*

1/1

WZÓR
DOKUMENT ZGODNOŚCI



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

DOKUMENT ZGODNOŚCI
DOCUMENT OF COMPLIANCE

Nr / No.:

Wydany na podstawie postanowień
Issued under the provisions of

.....
(nazwa odpowiedniego aktu prawnego wydanego przez państwo bandery / name of the relevant measure introduced by the Flag State)

oraz zgodnie z postanowieniami
and under the provisions of

MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974, z poprawkami
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended

w imieniu Rządu
under the authority of the Government of

(pełna nazwa urzędowa państwa bandery / full official designation of the Flag State)

przez
by

(pełna nazwa urzędowa upoważnionej instytucji / full official designation of the authorized organisation)

Nazwa i adres Armatora:
Name and address of the Company:

ZAŚWIADCZA SIĘ, że System zarządzania bezpieczeństwem wyżej wymienionego Armatora był audytowany i jest zgodny z wymaganiami Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniu (Kodeks ISM), przyjęty Rezolucją A.741(18), dla wymienionych niżej typów statków (niepotrzebne skreślić):

THIS IS TO CERTIFY that the safety management system of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the International Safety Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), adopted by the Organization by Resolution A.741(18), for the type(s) of ships listed below (delete as appropriate):

- Statek pasażerski / *Passenger ship*
- Szybki statek pasażerski / *Passenger high-speed craft*
- Szybki statek towarowy / *Cargo high-speed craft*
- Masowiec / *Bulk carrier*
- Zbiornikowiec olejowy / *Oil tanker*
- Chemikaliowiec / *Chemical tanker*
- Gazowiec / *Gas carrier*
- Inny statek towarowy / *Other cargo ship*
- Platforma wiertnicza / *Mobile offshore drilling unit*

Niniejszy Dokument zgodności jest ważny do:
This Document of Compliance is valid until:

Wydany w:
Issued at:

Miejscowość, data / *Place, date*

Pieczczę / *Seal*

Podpis / *Signature*

1/3

POTWIERDZENIE ROCZNE¹
ENDORSEMENT FOR ANNUAL VERIFICATIONS¹

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, że podczas okresowego sprawdzenia zgodności z prawidłem 6.1 rozdziału IX Konwencji oraz prawidła 13.4 Kodeksu ISM system zarządzania bezpieczeństwem okazał się zgodny z wymaganiami Kodeksu ISM.

THIS IS TO CERTIFY that, at the periodical verification in accordance with regulation 6.1 of chapter IX of the Convention and paragraph 13.4 of the ISM Code, the safety management system was found to comply with the requirements of the ISM Code.

1. potwierdzenie roczne <i>1st annual verification</i>		
Miejscowość, data / Place, date	Pieczęć / Seal	Podpis / Signature
2. potwierdzenie roczne <i>2nd annual verification</i>		
Miejscowość, data / Place, date	Pieczęć / Seal	Podpis / Signature
3. potwierdzenie roczne <i>3rd annual verification</i>		
Miejscowość, data / Place, date	Pieczęć / Seal	Podpis / Signature
4. potwierdzenie roczne <i>4th annual verification</i>		
Miejscowość, data / Place, date	Pieczęć / Seal	Podpis / Signature

¹ Potwierdzenie roczne powinno być dokonane w ciągu trzech miesięcy przed lub po dacie rocznicy.
Annual verification are to be completed within three months before or after the anniversary date.

Załącznik do Dokumentu zgodności nr
Attachment to the DOC No.

WYKAZ ODDZIAŁÓW
LIST OF BRANCH OFFICES

Wydany dla:
Issued for:
na dzień:
on the:

1.

2.

3.

4.

5.

6.

7.

8.

Miejscowość, data / *Place, date*

Pieczczę / *Seal*

Podpis / *Signature*

WZÓR
CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA STATKU PASAŻERSKIEGO



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA STATKU PASAŻERSKIEGO
PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

Niniejszy Certifikat należy uzupełnić Wykazem wyposażenia (formularz P)
This Certificate shall be supplemented by Record of Equipment (Form P)

NA PODRÓŻ / KRÓTKĄ PODRÓŻ * MIĘDZYNARODOWĄ
FOR AN / A SHORT* INTERNATIONAL VOYAGE

Nr / No.:

Wydany na podstawie postanowień
Issued under the provisions of

.....
(nazwa odpowiedniego aktu prawnego wydanego przez państwo bandery / name of the relevant measure introduced by the Flag State)

oraz zgodnie z postanowieniami
and under the provisions of

MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974, z poprawkami
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended

zgodnie z rezolucją Zgromadzenia A.883(21) dotyczącą jednolitego światowego wdrożenia zharmonizowanego systemu nadzoru i certyfikacji
in accordance with Assembly Resolution A.883(21) relating to the global implementation of the Harmonized System of Survey and Certification

w imieniu Rządu
under the authority of the Government of

(pełna nazwa urzędowa państwa bandery / full official designation of the Flag State)

przez
by

(pełna nazwa urzędowa upoważnionej instytucji / full official designation of the authorized organisation)

Nazwa statku <i>Name of the ship</i>	Sygnal rozpoznawczy <i>Distinctive number or letters</i>	Port macierzysty <i>Port of registry</i>	Pojemność brutto <i>Gross tonnage</i>

Obszary, na których statek jest uprawniony do żeglugi (prawidło IV/2 Konwencji):
Areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2 of the Convention):

Numer IMO: **
*IMO number: ***

Data położenia stępki lub podobnego stadium budowy statku albo data rozpoczęcia prac nad znaczną przebudową, zmianami konstrukcyjnymi lub modyfikacją statku:
Date on which the keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced:

* Niepotrzebne skreślić. / *Delete as appropriate.*

** Numer identyfikacyjny IMO zgodny z Rezolucją A.600(15), jeśli ma zastosowanie.
IMO ship identification number in accordance with Resolution A.600(15), if any.

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, ŻE:

THIS IS TO CERTIFY, THAT:

- 1. Statek został poddany inspekcji zgodnie z wymaganiami przepisu 1/7 Konwencji.**
The ship has been surveyed in accordance with the requirements of Regulation 1/7 of the Convention.

- 2. Inspekcja wykazała, że:**
The survey showed that:

2.1. statek spełniał wymagania Konwencji dotyczące:

the ship complied with the requirements of the Convention as regards:

2.1.1. konstrukcji kadłuba, silników głównych, mechanizmów pomocniczych, kotłów i innych zbiorników ciśnieniowych;

the structure, main and auxiliary machinery, boilers and other pressure vessels;

2.1.2. wodoszczelności podziału grodziowego i jego szczegółów;

the watertight subdivision arrangements and details;

2.1.3. następujących podziałowych wodnic ładunkowych:

the following subdivision load lines:

Podziałowe wodnice ładunkowe wyznaczone i oznaczone na burtach w środku długości statku (przepis II-1/13) <i>Subdivision load lines assigned and marked on the ship's side at amidships (Regulation II-1/13)</i>	Wolna burta (mm) <i>Freeboard (mm)</i>	Do zastosowania, gdy pasażerowie są przewożeni w następujących pomieszczeniach o różnym przeznaczeniu <i>To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces</i>
C.1		
C.2		
C.3		

- 2.2. statek spełniał wymagania Konwencji dotyczące konstrukcyjnej ochrony pożarowej, instalacji i wyposażenia bezpieczeństwa pożarowego oraz planów obrony pożarowej;**
the ship complied with the requirements of the Convention as regards structural fire protection, fire safety systems and appliances and fire control plans;

- 2.3. środki ratunkowe oraz wyposażenie łodzi ratunkowych, tratw ratunkowych i łodzi ratowniczych były zgodne z wymaganiami Konwencji;**
the life-saving appliances and the equipment of lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;

- 2.4. statek był wyposażony w wyrzutnię linki ratunkowej oraz urządzenia radiowe używane w środkach ratunkowych, zgodnie z wymaganiami Konwencji;**
the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;

- 2.5. statek spełniał wymagania Konwencji dotyczące urządzeń radiowych;**
the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;

- 2.6. działanie urządzeń radiowych używanych w środkach ratunkowych odpowiadało wymaganiom Konwencji;**
the functioning of the radio installation used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;

- 2.7. statek spełniał wymagania Konwencji dotyczące urządzeń nawigacyjnych, środków do transportu pilotów na pokład oraz wydawnictw nawigacyjnych;**
the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;

- 2.8. statek był wyposażony w światła, znaki, środki sygnalizacji dźwiękowej i środki wzywania pomocy zgodnie z wymaganiami Konwencji i obowiązujących Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu;**
the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;

- 2.9. pod każdym innym względem statek spełniał stosowne wymagania Konwencji.**
in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention.

- 3. Certyfikat zwolnienia został / nie został* wydany.**
An Exemption Certificate has / has not been issued.*

* Niepotrzebne skreślić. / Delete as appropriate.

Niniejszy Certyfikat jest ważny do:

This Certificate is valid until:

.....
Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Adnotacje dodatkowe
Additional endorsements

Statek spełnia stosowne postanowienia Konwencji i niniejszy Certyfikat będzie akceptowany jako ważny, zgodnie z prawidem I/14(d) Konwencji, do dnia:

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation V14(d) of the Convention, be accepted as valid until:

.....
Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Niniejszy Certyfikat będzie akceptowany jako ważny, zgodnie z prawidem I/14(e)/ I/14(f)* Konwencji, do dnia:

This Certificate shall, in accordance with regulation V14(e)/ V14(f) of the Convention, be accepted as valid until:*

.....
Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

* Niepotrzebne skreślić. / Delete as appropriate.

WZÓR
WYKAZ WYPOSAŻENIA (FORMULARZ P)



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

WYKAZ WYPOSAŻENIA (FORMULARZ P)
RECORD OF EQUIPMENT (FORM P)

Na zgodność z postanowieniami

MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974, z poprawkami
zgodnie z Rezolucją Zgromadzenia A.883(21) dotyczącą jednolitego światowego wdrożenia zharmonizowanego systemu nadzorów i certyfikacji
For compliance with
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA 1974, as amended
in accordance with Assembly Resolution A.883(21) relating to the global implementation of the Harmonized System of Survey and Certification

Niniejszy Wykaz stanowi integralny załącznik do Certyfikatu bezpieczeństwa statku pasażerskiego Nr:
This Record shall be permanently attached to the Passenger Ship Safety Certificate No.:

Nazwa statku:

Sygnal rozpoznawczy:

Name of ship:

Distinctive No. or letters:

Minimalna liczba osób z kwalifikacjami wymaganymi dla obsługi urządzeń radiowych:

Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installations:

Liczba pasażerów, dla której wystawiono Certyfikat:

Number of passengers for which certified:

1 Dane o środkach ratunkowych
Details of life saving appliances

1	Łączna liczba osób, dla których są przewidziane środki ratunkowe <i>Total number of persons for which life-saving appliances are provided</i>		
		Lewa burta <i>Port side</i>	Prawa burta <i>Starboard side</i>
2	Łączna liczba łodzi ratunkowych: <i>Total number of lifeboats:</i>		
2.1	Łączna liczba osób, które można w nich pomieścić <i>Total number of persons accommodated by them</i>		
2.2	Liczba częściowo zakrytych łodzi ratunkowych (Kodeks LSA 4.5) <i>Number of partially enclosed lifeboats (LSA Code 4.5)</i>		
2.3	Liczba całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych (Kodeks LSA 4.6) <i>Number of totally enclosed lifeboats (LSA Code 4.6)</i>		
2.4	Inne łodzie ratunkowe: <i>Other lifeboats:</i>		
2.4.1	Liczba <i>Number</i>		
2.4.2	Typ <i>Type</i>		
3	Liczba motorowych łodzi ratunkowych (wliczonych do podanej wyżej łącznej liczby łodzi ratunkowych): <i>Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above):</i>		
3.1	Liczba łodzi ratunkowych wyposażonych w reflektory <i>Number of lifeboats fitted with searchlights</i>		
4	Liczba łodzi ratowniczych: <i>Number of rescue boats:</i>		
4.1	Liczba łodzi, które są wliczone do podanej wyżej łącznej liczby łodzi ratunkowych <i>Number of boats which are included in the total lifeboats shown above</i>		
5	Tratwy ratunkowe: <i>Liferafts:</i>		
5.1	Tratwy, dla których wymagane są urządzenia do wodowania uznanego typu: <i>Those for which approved launching appliances are required:</i>		
5.1.1	Liczba tratw ratunkowych <i>Number of liferafts</i>		
5.1.2	Liczba osób, które można w nich pomieścić <i>Number of persons accommodated by them</i>		
5.2	Tratwy, dla których nie są wymagane urządzenia do wodowania uznanego typu: <i>Those for which approved launching appliances are not required:</i>		
5.2.1	Liczba tratw ratunkowych <i>Number of liferafts</i>		
5.2.2	Liczba osób, które można w nich pomieścić <i>Number of persons accommodated by them</i>		

1/4

6	Pływaki ratunkowe: <i>Buoyant apparatus:</i>	
6.1.1	Liczba pływaków ratunkowych <i>Number of apparatus</i>	
6.1.2	Liczba osób, które mogą się na nich utrzymywać <i>Number of persons capable of being supported</i>	
7	Liczba kół ratunkowych <i>Number of life buoys</i>	
8	Liczba pasów ratunkowych <i>Number of life jackets</i>	
9	Kombinezony ratunkowe: <i>Immersion suits:</i>	
9.1	Łączna liczba <i>Total number</i>	
9.2	Liczba kombinezonów odpowiadających wymaganiom pasów ratunkowych <i>Number of suits complying with the requirements for life jackets</i>	
10	Liczba środków ochrony cieplnej ¹ <i>Number of thermal protective aids¹</i>	
11	Urządzenia radiowe używane w środkach ratunkowych: <i>Radio installations used in life-saving appliances:</i>	
11.1	Liczba transponderów radarowych <i>Number of radar transponders</i>	
11.2	Liczba radiotelefonów VHF do łączności dwukierunkowej <i>Number of two-way VHF radiotelephone apparatus</i>	

2 Dane o urządzeniach radiowych
Details of radio facilities

Urządzenie <i>Item</i>	Stan faktyczny <i>Actual provision</i>
1 System pierwotny: <i>Primary systems:</i>	
1.1 Urządzenia VHF: <i>VHF radio installation:</i>	
1.1.1 Koder DSC <i>DSC encoder</i>	
1.1.2 Odbiornik nasłuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>	
1.1.3 Radiotelefony <i>Radiotelephony</i>	
1.2 Urządzenia MF: <i>MF radio installation:</i>	
1.2.1 Koder DSC <i>DSC encoder</i>	
1.2.2 Odbiornik nasłuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>	
1.2.3 Radiotelefony <i>Radiotelephony</i>	
1.3 Urządzenia MF/HF: <i>MF/HF radio installation:</i>	
1.3.1 Koder DSC <i>DSC encoder</i>	
1.3.2 Odbiornik nasłuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>	
1.3.3 Radiotelefony <i>Radiotelephony</i>	
1.3.4 Telegrafia dalekopisowa <i>Direct-printing telegraphy</i>	

¹ Bez wymaganych w Kodeksie LSA: 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 i 5.1.2.2.13.
Excluding those required by LSA Code: 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 and 5.1.2.2.13.

1.4	Ziemska stacja okrętowa INMARSAT <i>INMARSAT ship earth station</i>	
2	Wtórne środki alarmowania <i>Secondary means of alerting</i>	
3	Urządzenia do odbioru morskich informacji dotyczących bezpieczeństwa: <i>Facilities for reception of maritime safety information:</i>	
3.1	Odbiomik NAVTEX <i>NAVTEX receiver</i>	
3.2	Odbiomik EGC <i>EGC receiver</i>	
3.3	Odbiomik HF radiotelegrafii dalekopisowej <i>HF direct-printing radiotelegraph receiver</i>	
4	Satelitarna radiopława awaryjna: <i>Satellite EPIRB:</i>	
4.1	COSPAS-SARSAT <i>COSPAS-SARSAT</i>	
4.2	INMARSAT <i>INMARSAT</i>	
5	Radiopława awaryjna VHF <i>VHF EPIRB</i>	
6	Transponder radarowy statku <i>Ship's radar transponder</i>	

3 Metody stosowane dla zapewnienia gotowości operacyjnej urządzeń radiowych (prawidła IV / 15.6 i 15.7 Konwencji)
Methods used to ensure availability of radio facilities (regulations IV / 15.6 and 15.7 of the Convention)

1	Dublowanie urządzeń <i>Duplication of equipment</i>	
2	Naprawy na lądzie <i>Shore-based maintenance</i>	
3	Możliwość wykonywania napraw na statku <i>At-sea maintenance capability</i>	

4 Dane szczegółowe systemów i wyposażenia nawigacyjnego
Details of navigational systems and equipment

Urządzenie <i>Item</i>	Stan faktyczny <i>Actual provision</i>
1.1 Kompas magnetyczny ^a <i>Standard magnetic compass^a</i>	
1.2 Zapasowy kompas magnetyczny ^a <i>Spare magnetic compass^a</i>	
1.3 Żyrokompas ^a <i>Gyro-compass^a</i>	
1.4 Kursowy powtarzacz żyrokompasu ^a <i>Gyro-compass heading repeater^a</i>	
1.5 Namiarowy powtarzacz żyrokompasu ^a <i>Gyro-compass bearing repeater^a</i>	
1.6 System kontroli kursu i kierunku (autopilot) ^a <i>Heading or track control system (autopilot)^a</i>	
1.7 Namiernik lub inne urządzenie do określania namiarów kompasowych ^a <i>Pelorus or compass bearing device^a</i>	
1.8 Środki korekcyj kursu i namiaru (tabela dewiacji) <i>Means of correcting heading and bearings (deviation table)</i>	
1.9 Przekaznik kursu do odbiornika (THD) ^a <i>Transmitting heading device (THD)^a</i>	
2.1 Mapy nawigacyjne / System map nawigacyjnych i informacji nawigacyjnej (ECDIS) ^a <i>Nautical charts / Electronic Chart Display and Information System (ECDIS)^a</i>	
2.2 Urządzenie rezerwowe (backup) dla ECDIS <i>Back-up arrangements for ECDIS</i>	
2.3 Publikacje nautyczne <i>Nautical publications</i>	
2.4 Urządzenie rezerwowe (backup) do elektronicznych publikacji nautycznych <i>Back-up arrangements for electronic nautical publications</i>	

3/4

3.1	Odbiornik światowego satelitarnego systemu nawigacyjnego lub naziemnego systemu radionawigacyjnego ^{**} <i>Receiver for a global / navigation satellite system / terrestrial radionavigation system **</i>	
3.2	Radar 9 GHz [*] <i>9 GHz Radar*</i>	
3.3	Drugi radar (3 GHz / 9 GHz ^{**}) [*] <i>Second radar (3 GHz / 9 GHz**) *</i>	
3.4	Urządzenie do automatycznego prowadzenia nakresów radarowych (ARPA) [*] <i>Automatic radar plotting aid (ARPA)*</i>	
3.5	Urządzenie do automatycznego śledzenia ech radarowych (ATA) [*] <i>Automatic tracking aid (ATA)*</i>	
3.6	Drugie urządzenie do automatycznego śledzenia ech radarowych (ATA) [*] <i>Second Automatic Tracking Aid (ATA)*</i>	
3.7	Elektroniczne urządzenie nakresowe (EPA) [*] <i>Electronic plotting aid (EPA)*</i>	
4	System automatycznej identyfikacji (AIS) <i>Automatic identification system (AIS)</i>	
5	Rejestrator danych z podróży (VDR) <i>Voyage data recorder (VDR)</i>	
6.1	Urządzenie do pomiaru prędkości i przebytej drogi (względem wody) [*] <i>Speed and distance measuring device (through the water)*</i>	
6.2	Urządzenie do pomiaru prędkości i przebytej drogi (nad dnem w kierunku wzdłużnym i poprzecznym) [*] <i>Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwartship direction)*</i>	
7	Echosonda [*] <i>Echo-sounding device*</i>	
8.1	Wskaźniki steru, obrotów śruby, steru strumieniowego, skoku śruby nastawnej oraz trybu ich pracy [*] <i>Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator*</i>	
8.2	Wskaźnik prędkości zwrotu [*] <i>Rate-of-turn indicator*</i>	
9	System odbioru dźwięku [*] <i>Sound reception system *</i>	
10	Telefon do awaryjnego stanowiska sterowego [*] <i>Telephone to emergency steering position*</i>	
11	Lampa do sygnalizacji dziennej [*] <i>Daylight signalling lamp*</i>	
12	Reflektor radarowy [*] <i>Radar Reflector*</i>	
13	Międzynarodowy kod sygnałowy <i>International Code of Signals</i>	

ZASWIADCZA SIĘ, że powyższy Wykaz jest prawidłowy pod każdym względem.
THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Wydany w:
Issued at:

Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

Po podpis / Signature

^{*} Alternatywne środki spełniające niniejsze wymagania są dozwolone zgodnie z przepisem W19 SOLAS. W takim przypadku środki te powinny być wyszczególnione. / *Alternative measures for fulfilling the requirements are permitted in compliance with SOLAS regulation W19. In that case such measures shall be itemized.*

^{**} Niepotrzebne skreślić. / *Delete as appropriate.*

WZÓR
CERTYFIKAT ZWOLNIENIA



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

CERTYFIKAT ZWOLNIENIA
EXEMPTION CERTIFICATE

Nr / No.:

Wydany na podstawie postanowień
Issued under the provisions of the

.....
(nazwa odpowiedniego aktu prawnego wydanego przez państwo bandery / name of the relevant measure introduced by the Flag State)

oraz zgodnie z postanowieniami
and under the provisions of

MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974, z poprawkami
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended

zgodnie z rezolucją Zgromadzenia A.883(21) dotyczącą jednolitego światowego wdrożenia zharmonizowanego systemu nadzoru i certyfikacji
in accordance with Assembly Resolution A.883(21) relating to the global implementation of the Harmonized System of Survey and Certification

w imieniu Rządu

under the authority of the Government of

(pełna nazwa urzędowa państwa bandery / full official designation of the Flag State)

przez

by

(pełna nazwa urzędowa upoważnionej instytucji / full official designation of the authorized organisation)

Nazwa statku:

Name of ship:

Sygnal rozpoznawczy:

Distinctive No. or letters:

Port macierzysty:

Port of registry:

Nr IMO:

IMO No.:

Pojemność brutto:

Gross tonnage:

ZAŚWIADCZA SIĘ, że statek, na podstawie upoważnienia nadanego w prawie Konwencji,
THIS IS TO CERTIFY that the ship is, under the authority conferred by regulation of the Convention,
został zwolniony od wymagań Konwencji,
exempted from the requirements of of the Convention,

Warunki, jeśli istnieją, na jakich wydano niniejszy Certyfikat zwolnienia:
Conditions, if any, on which the Exemption Certificate is granted:

Podróże, jeśli takie ustalono, dla których wydano niniejszy Certyfikat zwolnienia:
Voyages, if any, for which the Exemption Certificate is granted:

Certyfikat niniejszy jest ważny do:
This Certificate is valid until:

pod warunkiem, że Certyfikat
subject to the Certificate
którego niniejszy Certyfikat dotyczy, zachowuje ważność,
to which this Certificate is attached, remaining valid.

Wydany w:
Issued at:

Miejscowość, data / Place, date

Pieczczę / Seal

Podpis / Signature

Zwolnienia z SOLAS 74/78* / Exemptions from SOLAS 74/78**:**

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

Ograniczenia eksploatacyjne / Limitations on the operation* :**

Ograniczenia rejonu pływania / *Restrictions in operating areas:*

Ograniczenia pogodowe i stanu morza / *Weather and sea state restrictions:*

Dopuszczalne obciążenie / *Permissible load:*

Dopuszczalne przegiębienie / *Permissible trim:*

Dopuszczalna prędkość / *Permissible speed:*

Inne ograniczenia / Other limitations:

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

.....
Miejscowość, data / *Place, date*

Pieczczę / *Seal*

.....
Podpis / *Signature*

*** Jeśli występują. / *If any.*

WZÓR
WYKAZ OGRANICZEŃ ŻEGLUGI STATKU PASAŻERSKIEGO



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

WYKAZ OGRANICZEŃ ŻEGLUGI STATKU PASAŻERSKIEGO
LIST OF OPERATIONAL LIMITATIONS OF PASSENGER SHIP

Nr / No.:

Wydany na podstawie postanowień
Issued under the provisions of

.....
(nazwa odpowiedniego aktu prawnego wydanego przez państwo bandery / name of the relevant measure introduced by the Flag State)

oraz zgodnie z postanowieniami
and under the provisions of

MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZENSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974, z poprawkami
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended

w imieniu Rządu
under the authority of the Government of

(pełna nazwa urzędowa państwa bandery / full official designation of the Flag State)

przez
by

(pełna nazwa urzędowa upoważnionej instytucji / full official designation of the authorized organisation)

Nazwa statku <i>Name of the ship</i>	Numer IMO* <i>IMO Number*</i>	Port macierzysty <i>Port of registry</i>	Pojemność brutto <i>Gross tonnage</i>

Dane dotyczące statku** / *Ship's particulars***:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

* Numer identyfikacyjny IMO zgodnie z Rezolucją A.600(15), jeśli ma zastosowanie.
IMO ship identification number in accordance with Resolution A.600(15), if any.

** Podać stosowne dane (dotyczące np. liczby członków załogi i pasażerów, ładunku, zanurzenia, wolnej burty, prędkości, instytucji klasyfikacyjnych itp.).
List suitable data (concerning e.g. number of crew and passengers, cargo, draught, freeboard, speed, classification society etc.).

WZÓR
CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA STATKU TOWAROWEGO



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA STATKU TOWAROWEGO
CARGO SHIP SAFETY CERTIFICATE

Niniejszy Certifikat należy uzupełnić Wykazem wyposażenia (formularz C)
This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form C)

Nr / No.:

Wydany na podstawie postanowień
Issued under the provisions of

.....
(nazwa odpowiedniego aktu prawnego wydanego przez państwo bandery / name of the relevant measure introduced by the Flag State)

oraz zgodnie z postanowieniami
and under the provisions of

MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974, z poprawkami
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended

zgodnie z rezolucją Zgromadzenia A.883(21) dotyczącą jednolitego światowego wdrożenia zharmonizowanego systemu nadzoru i certyfikacji
in accordance with Assembly Resolution A.883(21) relating to the global implementation of the Harmonized System of Survey and Certification

w imieniu Rządu
under the authority of the Government of

(pełna nazwa urzędowa państwa bandery / full official designation of the Flag State)

przez
by

(pełna nazwa urzędowa upoważnionej instytucji / full official designation of the authorized organization)

Nazwa statku:
Name of the ship:

Sygnal rozpoznawczy:
Distinctive numbers or letters:

Port macierzysty:
Port of registry:

Nośność:²
Dead weight:²

Typ statku:
Type of ship:

Nr IMO:¹
IMO No.:

Pojemność brutto:
Gross tonnage:

Długość [m] (wg Prawidła III/3.12):
Length [m] (acc. to Reg. III/3.12):

Rejony żeglugi:³
Sea areas:³

Data położenia stępki lub podobnego stadium budowy statku albo data rozpoczęcia prac nad znaczną przebudową, zmianami konstrukcyjnymi lub modyfikacją statku:
Date on which the keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced:

¹ Numer identyfikacyjny IMO zgodny z Rezolucją A.600(15).

IMO ship identification number in accordance with Resolution A.600(15).

² Dotyczy tylko zbiorników olejowych, chemikaliów i gazowców (w tonach metrycznych).

For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

³ Obszary morskie, na których statek jest uprawniony do żeglugi (Prawidło IV/2).

Sea areas in which ship is certified to operate (Regulation IV/2).

ZAŚWADCZA SIE, ŻE:
THIS IS TO CERTIFY, THAT:

1. Statek został poddany inspekcji zgodnie z wymaganiami przepisów I/8, I/9 i I/10 Konwencji.
The ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulations I/8, I/9 and I/10 of the Convention.

2. Inspekcja wykazała, że:
The survey showed that:

2.1. stan kadłuba, urządzeń maszynowych i wyposażenia określonego w przepisie I/10 był zadowalający i statek spełniał odpowiednie wymagania rozdziałów II-1 i II-2 Konwencji (inne niż wymagania dotyczące instalacji i wyposażenia zapewniającego bezpieczeństwo przeciwpożarowe oraz planów ochrony przeciwpożarowej);
the condition of the structure, machinery and equipment as defined in regulation I/10 was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapter II-1 and chapter II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans);

2.2. dwie poprzednie inspekcje podwodnej części kadłuba odbyły się w dniach:
the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on:
i / and:

2.3. statek spełniał wymagania Konwencji dotyczące instalacji i wyposażenia zapewniającego bezpieczeństwo pożarowe oraz planów obrony pożarowej;
the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans;

2.4. środki ratunkowe oraz wyposażenie łodzi ratunkowych, tratw ratunkowych i łodzi ratowniczych były zgodne z wymaganiami Konwencji;
the life-saving appliances and the equipment of lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;

2.5. statek był wyposażony w wyrzutnię linki ratunkowej oraz urządzenia radiowe używane w środkach ratunkowych, zgodnie z wymaganiami Konwencji;
the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;

2.6. statek spełniał wymagania Konwencji dotyczące urządzeń radiowych;
the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;

2.7. działanie urządzeń radiowych używanych w środkach ratunkowych odpowiadało wymaganiom Konwencji;
the functioning of the radio installation used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;

2.8. statek spełniał wymagania Konwencji dotyczące urządzeń nawigacyjnych, środków do transportu pilotów na pokład oraz wydawnictw nawigacyjnych;
the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;

2.9. statek był wyposażony w światła, znaki, środki sygnalizacji dźwiękowej i środki wzywania pomocy zgodnie z wymaganiami Konwencji i obowiązujących Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu;
the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;

2.10. pod każdym innym względem statek spełniał stosowne wymagania Konwencji.
In all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention.

3. Certyfikat zwolnienia został / nie został * wydany.
An Exemption Certificate has / has not been issued.*

Niniejszy Certyfikat jest ważny do:

This Certificate is valid until:

pod warunkiem przeprowadzania przeglądów rocznych, pośrednich i okresowych oraz inspekcji podwodnej części kadłuba zgodnie z przepisami I/8, I/9 i I/10 Konwencji.

subject to the annual, intermediate and periodical surveys and inspections of the outside of the ship's bottom in accordance with regulations I/8, I/9 and I/10 of the Convention.

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

* Niepotrzebne skreślić. / Delete as appropriate.

2/6

**ADNOTACJE DOTYCZĄCE PRZEGLĄDÓW ROCZNYCH I POŚREDNICH
ODNOSZĄCYCH SIĘ DO KADŁUBA, URZĄDZEŃ MASZYNOWYCH I WYPOSAŻENIA
OKREŚLONEGO W PUNKCIE 2.1 NINIEJSZEGO CERTYFIKATU**

*ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS RELATING TO STRUCTURE,
MACHINERY AND EQUIPMENT REFERRED TO IN PARAGRAPH 2.1 OF THIS CERTIFICATE.*

**ZAŚWADCZA SIĘ, na podstawie przeglądu przeprowadzonego zgodnie z prawidem I/10 Konwencji,
że statek spełnia stosowne postanowienia Konwencji.**

*THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/10 of the Convention, the ship was
found to comply with the relevant requirements of the Convention.*

Przeгляд roczny / Annual survey:

.....
Miejsowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Przeгляд roczny/pośredni* / Annual/ intermediate survey*:

.....
Miejsowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Przeгляд roczny/pośredni* / Annual/ intermediate survey*:

.....
Miejsowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Przeгляд roczny / Annual survey:

.....
Miejsowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

PRZEGLĄD ROCZNY / POŚREDNI* ZGODNIE Z PRAWIDŁEM I/14 (h) (iii)

ANNUAL / INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION I/14 (h) (iii)*

**ZAŚWADCZA SIĘ, na podstawie przeglądu rocznego/pośredniego* przeprowadzonego zgodnie
z prawidem I/10 i I/14 (h) (iii) Konwencji, że statek spełnia stosowne postanowienia Konwencji.**

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate survey in accordance with regulation I/10 and I/14 (h) (iii)
of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.*

.....
Miejsowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

ADNOTACJE DOTYCZĄCE INSPEKCJI PODWODNEJ CZĘŚCI KADŁUBA
ENDORSEMENT FOR INSPECTIONS OF THE OUTSIDE OF THE SHIP'S BOTTOM

ZAŚMADCZA SIĘ, na podstawie inspekcji przeprowadzonej zgodnie z prawidłem I/10 Konwencji, że statek spełnia stosowne postanowienia Konwencji.
THIS IS TO CERTIFY that, at an inspection required by regulation I/10 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Pierwsza inspekcja / First inspection:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Druga inspekcja / Second inspection:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

**ADNOTACJE DOTYCZĄCE PRZEGLĄDÓW ROCZNYCH I OKRESOWYCH
ODNOSZĄCYCH SIĘ DO ŚRODKÓW RATUNKOWYCH I POZOSTAŁEGO WYPOSAŻENIA
OKREŚLONEGO W PUNKTACH 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 I 2.9 NINIEJSZEGO CERTYFIKATU**
*ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND PERIODICAL SURVEYS RELATING TO LIFE-SAVING APPLIANCES
AND OTHER EQUIPMENT REFERRED TO IN PARAGRAPHS 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 AND 2.9 OF THIS CERTIFICATE*

ZAŚMADCZA SIĘ, na podstawie przeglądu przeprowadzonego zgodnie z prawidłem I/8 Konwencji, że statek spełnia stosowne postanowienia Konwencji.
THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/8 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Przeгляд roczny / Annual survey:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Przeгляд roczny/okresowy* / Annual/periodical survey*:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Przeгляд roczny/okresowy* / Annual/periodical survey*:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Przeгляд roczny / Annual survey:

.....
Miejsowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

PRZEGLĄD ROCZNY / OKRESOWY* ZGODNIE Z PRAWIDŁEM I/14 (h) (iii)
ANNUAL / PERIODICAL SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION I/14 (h) (iii)*

ZAŚWADCZA SIĘ, na podstawie przeglądu rocznego/pośredniego* przeprowadzonego zgodnie z prawidłem I/8 i I/14 (h) (iii) Konwencji, że statek spełnia stosowne postanowienia Konwencji.
THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate survey in accordance with regulation I/8 and I/14 (h) (iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.*

.....
Miejsowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

**ADNOTACJE DOTYCZĄCE PRZEGLĄDÓW OKRESOWYCH
ODNOŚZĄCYCH SIĘ DO URZĄDZEŃ RADIOWYCH
OKREŚLONYCH W PUNKTACH 2.6 I 2.7 NINIEJSZEGO CERTYFIKATU**
*ENDORSEMENT FOR PERIODICAL SURVEYS RELATING TO RADIO INSTALLATIONS
REFERRED TO IN PARAGRAPHS 2.6 AND 2.7 OF THIS CERTIFICATE*

ZAŚWADCZA SIĘ, na podstawie przeglądu przeprowadzonego zgodnie z prawidłem I/9 Konwencji, że statek spełnia stosowne postanowienia Konwencji.
THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/9 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Przeгляд okresowy / Periodical survey:

.....
Miejsowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Przeгляд okresowy / Periodical survey:

.....
Miejsowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Przeгляд okresowy / Periodical survey:

.....
Miejsowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Przeгляд okresowy / Periodical survey:

.....
Miejsowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

PRZEGLĄD OKRESOWY ZGODNIE Z PRAWIDŁEM I/14 (h) (iii)
PERIODICAL SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION V14 (h) (iii)

ZAŚWADCZA SIĘ, na podstawie przeglądu okresowego przeprowadzonego zgodnie z prawidłem I/9 i I/14 (h) (iii) Konwencji, że statek spełnia stosowne postanowienia Konwencji.
THIS IS TO CERTIFY that, at a periodical survey in accordance with regulation V9 and V14 (h) (iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

.....
Miejsowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

ADNOTACJE DODATKOWE
ADDITIONAL ENDORSEMENTS

Statek spełnia stosowne postanowienia Konwencji i niniejszy Certyfikat będzie akceptowany jako ważny, zgodnie z prawidłem I/14 (c) Konwencji, do dnia:
The ship complies with the relevant requirements of the Convention and this Certificate shall, in accordance with regulation V14 (c) of the Convention, be accepted as valid until:

.....
Miejsowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Statek spełnia stosowne postanowienia Konwencji i niniejszy Certyfikat będzie akceptowany jako ważny, zgodnie z prawidłem I/14 (d) Konwencji, do dnia:
The ship complies with the relevant requirements of the Convention and this Certificate shall, in accordance with regulation V14 (d) of the Convention, be accepted as valid until:

.....
Miejsowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Niniejszy Certyfikat będzie akceptowany jako ważny, zgodnie z prawidłem I/14 (e) / I/14 (f)* Konwencji, do dnia:
This Certificate shall, in accordance with regulation V14 (e) / V14 (f) of the Convention, be accepted as valid until:*

.....
Miejsowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Zgodnie z prawidłem I/14 (h) Konwencji, nową datą rocznicy jest:
In accordance with regulation V14 (h) of the Convention, the new anniversary date is:

.....
Miejsowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Zgodnie z prawidłem I/14 (h) Konwencji, nową datą rocznicy jest:
In accordance with regulation V14 (h) of the Convention, the new anniversary date is:

.....
Miejsowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

WZÓR
WYKAZ WYPOSAŻENIA (FORMULARZ C)



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

WYKAZ WYPOSAŻENIA (FORMULARZ C)
RECORD OF EQUIPMENT (FORM C)

Na zgodność z postanowieniami

MIEDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974, z poprawkami
zgodnie z Rezolucją Zgromadzenia A.883(21) dotyczącą jednolitego światowego wdrożenia zharmonizowanego systemu nadzoru i certyfikacji

For compliance with

THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA 1974, as amended
in accordance with Assembly Resolution A.883(21) relating to the global implementation of the Harmonized System of Survey and Certification

Niniejszy Wykaz stanowi integralny załącznik do Certyfikatu bezpieczeństwa statku towarowego Nr:
This Record shall be permanently attached to the Cargo Ship Safety Certificate No.:

Nazwa statku:
Name of ship:

Sygnal rozpoznawczy:
Distinctive No. or letters:

Minimalna liczba osób z kwalifikacjami wymaganymi dla obsługi urządzeń radiowych:
Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installations:

1 Dane o środkach ratunkowych
Details of life-saving appliances

1 Łączna liczba osób, dla których są przewidziane środki ratunkowe <i>Total number of persons for which life-saving appliances are provided</i>		
	Lewa burta <i>Port side</i>	Prawa burta <i>Starboard side</i>
2 Łączna liczba łodzi ratunkowych: <i>Total number of lifeboats:</i>		
2.1 Łączna liczba osób, które można w nich pomieścić <i>Total number of persons accommodated by them</i>		
2.2 Liczba całkowicie zamkniętych łodzi ratunkowych (Kodeks LSA 4.6) <i>Number of totally enclosed lifeboats (LSA Code 4.6)</i>		
2.3 Liczba łodzi ratunkowych z niezależną instalacją dostarczającą powietrze (Kodeks LSA 4.6 i 4.8) <i>Number of lifeboats with a self-contained air support system (LSA Code 4.6 and 4.8)</i>		
2.4 Liczba łodzi ratunkowych zabezpieczonych przed ogniem (Kodeks LSA 4.6 i 4.9) <i>Number of fire-protected lifeboats (LSA Code 4.6 and 4.9)</i>		
2.5 Inne łodzie ratunkowe: <i>Other lifeboats:</i>		
2.5.1 Liczba <i>Number</i>		
2.5.2 Typ <i>Type</i>		
2.6 Liczba łodzi ratunkowych wodowanych przez swobodny spadek: <i>Number of free-fall lifeboats:</i>		
2.6.1 Całkowicie zamkniętych (Kodeks LSA 4.7) <i>Totally enclosed (LSA Code 4.7)</i>		
2.6.2 Z niezależną instalacją (Kodeks LSA 4.7 i 4.8) <i>Self-contained (LSA Code 4.7 and 4.8)</i>		
2.6.3 Zabezpieczonych przed ogniem (Kodeks LSA 4.7 i 4.9) <i>Fire-protected (LSA Code 4.7 and 4.9)</i>		
3 Liczba motorowych łodzi ratunkowych (wliczonych do podanej wyżej łącznej liczby łodzi ratunkowych): <i>Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above):</i>		
3.1 Liczba łodzi ratunkowych wyposażonych w reflektory <i>Number of lifeboats fitted with searchlights</i>		
4 Liczba łodzi ratowniczych: <i>Number of rescue boats:</i>		
4.1 Liczba łodzi, które są wliczone do podanej wyżej łącznej liczby łodzi ratunkowych <i>Number of boats which are included in the total lifeboats shown above</i>		

1/4

5	Tratwy ratunkowe: <i>Liferafts:</i>	
5.1	Tratwy, dla których wymagane są urządzenia do wodowania uznanego typu: <i>Those for which approved launching appliances are required:</i>	
5.1.1	Liczba tratw ratunkowych <i>Number of liferafts</i>	
5.1.2	Liczba osób, które można w nich pomieścić <i>Number of persons accommodated by them</i>	
5.2	Tratwy, dla których nie są wymagane urządzenia do wodowania uznanego typu: <i>Those for which approved launching appliances are not required:</i>	
5.2.1	Liczba tratw ratunkowych <i>Number of liferafts</i>	
5.2.2	Liczba osób, które można w nich pomieścić <i>Number of persons accommodated by them</i>	
5.3	Liczba tratw ratunkowych wymaganych prawidem III/31.1.4 <i>Number of liferafts required by regulation III/31.1.4</i>	
6	Liczba kół ratunkowych <i>Number of lifebuoys</i>	
7	Liczba pasów ratunkowych <i>Number of lifejackets</i>	
8	Kombinezony ratunkowe: <i>Immersion suits:</i>	
8.1	Łączna liczba <i>Total number</i>	
8.2	Liczba kombinezonów odpowiadających wymaganiom pasów ratunkowych <i>Number of suits complying with the requirements for lifejackets</i>	
9	Liczba środków ochrony cieplnej ¹ <i>Number of thermal protective aids¹</i>	
10	Urządzenia radiowe używane w środkach ratunkowych: <i>Radio installations used in life-saving appliances:</i>	
10.1	Liczba transponderów radarowych <i>Number of radar transponders</i>	
10.2	Liczba radiotelefonów VHF do łączności dwukierunkowej <i>Number of two-way VHF radiotelephone apparatus</i>	

2 Dane o urządzeniach radiowych *Details of radio facilities*

Urządzenie <i>Name</i>	Stan faktyczny <i>Actual provision</i>
1 System pierwotny: <i>Primary systems:</i>	
1.1 Urządzenia VHF: <i>VHF radio installation:</i>	
1.1.1 Kodler DSC <i>DSC encoder</i>	
1.1.2 Odbiomnik nastuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>	
1.1.3 Radiotelefoonia <i>Radio telephony</i>	
1.2 Urządzenia MF: <i>MF radio installation:</i>	
1.2.1 Kodler DSC <i>DSC encoder</i>	
1.2.2 Odbiomnik nastuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>	
1.2.3 Radiotelefoonia <i>Radio telephony</i>	

¹ Bez wymaganych w Kodeksie LSA: 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 i 5.1.2.2.13.
Excluding those required by LSA Code: 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 and 5.1.2.2.13.

1.3	Urządzenia MF/HF: <i>MF/HF radio installation:</i>			
1.3.1	Koder DSC <i>DSC encoder</i>			
1.3.2	Odbiornik nastuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>			
1.3.3	Radiotelefony <i>Radiotelephony</i>			
1.3.4	Telegrafia dalekopisowa <i>Direct-printing telegraphy</i>			
1.4	Ziemska stacja okrętowa INMARSAT <i>INMARSAT ship earth station</i>			
2	Wtórne środki alarmowania <i>Secondary means of alerting</i>			
3	Urządzenia do odbioru morskich informacji dotyczących bezpieczeństwa: <i>Facilities for reception of maritime safety information:</i>			
3.1	Odbiornik NAVTEX <i>NAVTEX receiver</i>			
3.2	Odbiornik EGC <i>EGC receiver</i>			
3.3	Odbiornik HF radiotelegrafi dalekopisowej <i>HF direct-printing radiotelegraph receiver</i>			
4	Satelitarna radiopława awaryjna: <i>Satellite EPIRB:</i>			
4.1	COSPAS-SARSAT <i>COSPAS-SARSAT</i>			
4.2	INMARSAT <i>INMARSAT</i>			
5	Radiopława awaryjna VHF <i>VHF EPIRB</i>			
6	Transponder radarowy statku <i>Ship's radar transponder</i>			

3 Metody stosowane dla zapewnienia gotowości operacyjnej urządzeń radiowych (prawa IV/15.6 i 15.7 Konwencji)
Methods used to ensure availability of radio facilities (regulations IV/15.6 and 15.7 of the Convention)

1	Dublowanie urządzeń <i>Duplication of equipment</i>			
2	Naprawy na lądzie <i>Shore-based maintenance</i>			
3	Możliwość wykonywania napraw na statku <i>At-sea maintenance capability</i>			

4 Dane szczegółowe systemów i wyposażenia nawigacyjnego
Details of navigational systems and equipment

Urządzenie <i>Item</i>	Stan faktyczny <i>Actual provision</i>
1.1 Kompas magnetyczny* <i>Standard magnetic compass*</i>	
1.2 Zapasowy kompas magnetyczny* <i>Spare magnetic compass*</i>	
1.3 Żyroskopas* <i>Gyro-compass*</i>	
1.4 Kursowy powtarzacz żyroskopasu* <i>Gyro-compass heading repeater*</i>	
1.5 Namiarowy powtarzacz żyroskopasu* <i>Gyro-compass bearing repeater*</i>	
1.6 System kontroli kursu i kierunku (autopilot)* <i>Heading or track control system (automatic pilot)*</i>	
1.7 Namierznik lub inne urządzenie do określania namiarów kompasowych* <i>Pelorus or compass bearing device*</i>	

1.8	Środki korekcji kursu i namiaru (tabela dewiacji) <i>Means of correcting heading and bearings (deviation table)</i>		
1.9	Przekaznik kursu do odbiornika (THD) [†] <i>Transmitting heading device (THD)[†]</i>		
2.1	Mapy nawigacyjne / System map nawigacyjnych i informacji nawigacyjnej (ECDIS) ^{**} <i>Nautical charts / Electronic Chart Display and Information System (ECDIS)^{**}</i>		
2.2	Urządzenie rezerwowe (backup) dla ECDIS <i>Back-up arrangements for ECDIS</i>		
2.3	Publikacje nautyczne <i>Nautical publications</i>		
2.4	Urządzenie rezerwowe (backup) do elektronicznych publikacji nautycznych <i>Back-up arrangements for electronic nautical publications</i>		
3.1	Odbiornik światowego satelitarnego systemu nawigacyjnego lub naziemnego systemu radionawigacyjnego ^{***} <i>Receiver for a global navigation satellite system / terrestrial radionavigation system^{***}</i>		
3.2	Radar 9 GHz [†] <i>9 GHz Radar[†]</i>		
3.3	Drugi radar (3 GHz / 9 GHz) ^{**†} <i>Second radar (3 GHz / 9 GHz)^{**†}</i>		
3.4	Urządzenie do automatycznego prowadzenia nakręś w radarowych (ARPA) [†] <i>Automatic radar plotting aid (ARPA)[†]</i>		
3.5	Urządzenie do automatycznego śledzenia ech radarowych (ATA) [†] <i>Automatic tracking aid (ATA)[†]</i>		
3.6	Drugie urządzenie do automatycznego śledzenia ech radarowych (ATA) [†] <i>Second Automatic Tracking Aid (ATA)[†]</i>		
3.7	Elektroniczne urządzenie nakręśowe (EPA) [†] <i>Electronic plotting aid (EPA)[†]</i>		
4	System automatycznej identyfikacji (AIS) <i>Automatic identification system (AIS)</i>		
5	Rejestrator danych z podróży (VDR) <i>Voyage data recorder (VDR)</i>		
6.1	Urządzenie do pomiaru prędkości i przebytej drogi (względem wody) [†] <i>Speed and distance measuring device (through the water)[†]</i>		
6.2	Urządzenie do pomiaru prędkości i przebytej drogi (nad dnem w kierunku wzdłużnym i poprzecznym) [†] <i>Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwartship direction)[†]</i>		
7	Echosonda [†] <i>Echo-sounding device[†]</i>		
8.1	Wskaźniki steru, obrotów śruby, steru strumieniowego, skłonu śruby nastawnej oraz trybu ich pracy [†] <i>Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator[†]</i>		
8.2	Wskaźnik prędkości zwrotu [†] <i>Rate-of-turn indicator[†]</i>		
9	System odbioru dźwięku [†] <i>Sound reception system[†]</i>		
10	Telefon do awaryjnego stanowiska sterowego [†] <i>Telephone to emergency steering position[†]</i>		
11	Lampa do sygnalizacji dziennej [†] <i>Daylight signalling lamp[†]</i>		
12	Reflektor radarowy [†] <i>Radar Reflector[†]</i>		
13	Międzynarodowy kod sygnałowy <i>International Code of Signals</i>		

ZASWADCZA SIĘ, że powyższy Wykaz jest prawidłowy pod każdym względem.
THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Wydany w:
Issued at:

Miejscowość, data / Place, date

Pieczczę / Seal

Podpis / Signature

[†] Alternatywne środki spełniające większe wymagania są dozwolone zgodnie z prawidem W19 SOLAS. W takim przypadku środki te powinny być wyszczególnione. / Alternative measures for fulfilling the requirements are permitted in compliance with SOLAS regulation W19. In that case such measures shall be itemized.

^{**} Niepotrzebne skreślić. / Delete as appropriate.

WZÓR
CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA JEDNOSTKI SZYBKIEJ



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA JEDNOSTKI SZYBKIEJ
HIGH-SPEED CRAFT SAFETY CERTIFICATE

Niniejszy Certyfikat należy uzupełnić Wykazem wyposażenia (formularz H)
This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form H)

Nr / No.:

Wydany na podstawie postanowień
Issued under the provisions of

.....
(nazwa odpowiedniego aktu prawnego wydanego przez państwo bandery / name of the relevant measure introduced by the Flag State)

oraz zgodnie z postanowieniami
and under the provisions of

MIĘDZYNARODOWEGO KODEKSU BEZPIECZEŃSTWA DLA JEDNOSTKI SZYBKIEJ (Rezolucja MSC.36(63))
INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR HIGH-SPEED CRAFT (Resolution MSC.36(63))

w imieniu Rządu
under the authority of the Government of

(pełna nazwa urzędowa państwa bandery / full official designation of the Flag State)

przez

by

(pełna nazwa urzędowa upoważnionej instytucji / full official designation of the authorized organisation)

Nazwa jednostki:
Name of craft:

Model producenta / nr budowy:
Manufacturer's model / hull no.:

Sygnal rozpoznawczy:
Distinctive No or letters:

Nr IMO:
IMO no.:

Port macierzysty:
Port of registry:

Konstrukcyjna linia wodna odpowiadająca znakom zanurzenia:
Design waterline corresponding to draught marks of:

na dziobie
forward

na rufie
aft

Kategoria jednostki:
Category of craft:

Typ jednostki:
Craft type:

Jeśli innego typu, podać szczegóły:
If other type give details:

Data położenia stępki lub kiedy statek był w podobnym stadium budowy albo data rozpoczęcia znacznej przebudowy jednostki:
Date on which keel was laid or craft was at a similar stage of construction or on which a major conversion was commenced:

ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:
THIS IS TO CERTIFY:

- Wyżej wymieniona jednostka została poddana przeglądowi zgodnie z odpowiednimi wymaganiami Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa dla jednostki szybkiej.
That the above-mentioned craft has been duly surveyed in accordance with the applicable provisions of the International Code of Safety for High-Speed Craft.
- Przegląd wykazał konstrukcję, wyposażenie, mechanizmy, urządzenia radiowe oraz materiały jednostki, a także ich stan jest pod każdym względem zadowalający, a jednostka spełnia odpowiednie wymagania Kodeksu.
That the survey showed: structure, equipment, fittings, radio station arrangements and materials of the craft and condition thereof are in all respects satisfactory and the craft complies with the relevant provisions of the Code.
- Na jednostce znajdują się środki ratunkowe dla całkowitej liczby osób nie większej niż i są to:
That the life-saving appliances are provided for a total number of persons: and no more as follows:

- 4 Zgodnie z punktem 1.11 Kodeksu, w odniesieniu do jednostki przyznano następujące zamienniki:
That, in accordance with 1.11 of the Code, the following equivalents have been granted in respect of the craft:
 Punkt: / Paragraph: Zamiennik: / Equivalent arrangement:

Certyfikat niniejszy jest ważny do:
This Certificate is valid until:

Wydany w:
Issued at:

Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

Adnotacje dotyczące przeglądów okresowych
Endorsement for periodical surveys

ZAŚWIADCZA SIĘ, na podstawie przeglądu przeprowadzonego zgodnie z punktem 1.5 Kodeksu, że jednostka spełnia stosowne postanowienia Kodeksu.

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by 1.5 of the Code, this craft was found to comply with the relevant provisions of the Code.

Przeгляд okresowy. / *Periodical survey:*

Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

Przeгляд okresowy. / *Periodical survey:*

Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

Przeгляд okresowy. / *Periodical survey:*

Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

Przeгляд okresowy. / *Periodical survey:*

Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

**Adnotacje dotyczące przedłużenia ważności Certyfikatu,
jeżeli jest krótsza niż 5 lat i ma zastosowanie punkt 1.8.8 Kodeksu
Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years where 1.8.8 of the Code applies**

Jednostka spełnia stosowne wymagania Kodeksu i niniejszy Certyfikat będzie akceptowany jako ważny, zgodnie z punktem 1.8.8 Kodeksu, do dnia:

This craft complies with the relevant requirements of the Code, and this Certificate should, in accordance with 1.8.8 of the Code, be accepted as valid until:

Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

**Adnotacje w przypadku, gdy przeprowadzono przegląd odnowieniowy i ma zastosowanie punkt 1.8.9 Kodeksu
Endorsement where the renewal survey has been completed and 1.8.9 of the Code applies**

Jednostka spełnia stosowne wymagania Kodeksu i niniejszy Certyfikat będzie akceptowany jako ważny, zgodnie z punktem 1.8.9 Kodeksu, do dnia:

This craft complies with the relevant requirements of the Code, and this Certificate should, in accordance with 1.8.9 of the Code, be accepted as valid until:

Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

**Adnotacje dotyczące przedłużenia ważności Certyfikatu w celu dopłynięcia do portu,
gdzie odbędzie się przegląd, gdy ma zastosowanie punkt 1.8.10 Kodeksu
Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey
where 1.8.10 of the Code applies**

Niniejszy Certyfikat będzie akceptowany jako ważny, zgodnie z punktem 1.8.10 Kodeksu, do:

This Certificate should, in accordance with 1.8.10 of the Code, be accepted as valid until:

Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

**Adnotacje dotyczące przesunięcia daty rocznicy, gdy ma zastosowanie punkt 1.8.13 Kodeksu
Endorsement for advancement of anniversary date where 1.8.13 of the Code applies**

Zgodnie z punktem 1.8.13 Kodeksu, nową datą rocznicy jest:
In accordance with 1.8.13 of the Code, the new anniversary date is:

Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

Zgodnie z punktem 1.8.12 Kodeksu, nową datą rocznicy jest:
In accordance with 1.8.12 of the Code, the new anniversary date is:

Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

WZÓR
WYKAZ WYPOSAŻENIA (FORMULARZ H)



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

WYKAZ WYPOSAŻENIA (FORMULARZ H)
RECORD OF EQUIPMENT (FORM H)

Na zgodność z postanowieniami
MIĘDZYNARODOWEGO KODEKSU BEZPIECZEŃSTWA DLA JEDNOSTKI SZYBKIEJ (Rezolucja MSC.36(63))
For compliance with
THE INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR HIGH-SPEED CRAFT (Resolution MSC.36(63))

Niniejszy Wykaz stanowi integralny załącznik do Certyfikatu bezpieczeństwa jednostki szybkiej Nr:
This Record shall be permanently attached to the High-Speed Craft Safety Certificate No.:

Nazwa jednostki: Sygnal rozpoznawczy:
Name of craft: Distinctive No. or letters:

Minimalna liczba osób z kwalifikacjami wymaganymi dla obsługi urządzeń radiowych:
Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installations:

Liczba osób, dla której wystawiono Certyfikat:
Number of passengers for which certified:

1 Dane o środkach ratunkowych
Details of life-saving appliances

1 Łączna liczba osób, dla których są przewidziane środki ratunkowe <i>Total number of persons for which life-saving appliances are provided</i>	Lewa burta <i>Port side</i>	Prawa burta <i>Starboard side</i>
2 Łączna liczba łodzi ratunkowych: <i>Total number of lifeboats:</i>		
2.1 Łączna liczba osób, które można w nich pomieścić <i>Total number of persons accommodated by them</i>		
2.2 Liczba częściowo zakrytych łodzi ratunkowych (Kodeks LSA 4.5) <i>Number of partially enclosed lifeboats (LSA Code 4.5)</i>		
2.3 Liczba całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych (Kodeks LSA 4.6) <i>Number of totally enclosed lifeboats (LSA Code 4.6)</i>		
2.4 Inne łodzie ratunkowe: <i>Other lifeboats:</i>		
2.4.1 Liczba <i>Number</i>		
2.4.2 Typ <i>Type</i>		
3 Liczba łodzi ratowniczych: <i>Number of rescue boats:</i>		
3.1 Liczba łodzi, które są wliczone do podanej wyżej łącznej liczby łodzi ratunkowych <i>Number of boats which are included in the total lifeboats shown above</i>		
4 Traty ratunkowe spełniające wymagania Kodeksu LSA, dla których przewidziane są urządzenia do wodowania: <i>Liferafts complying with LSA Code for which suitable means of launching are provided:</i>		
4.1.1 Liczba tratw ratunkowych <i>Number of liferafts</i>		
4.1.2 Liczba osób, które można w nich pomieścić <i>Number of persons accommodated by them</i>		
5 Otwarte odwracalne traty ratunkowe (Załącznik nr 10 do Kodeksu HSC): <i>Open reversible liferafts (Annex 10 of the HSC Code):</i>		
5.1.1 Liczba tratw ratunkowych <i>Number of liferafts</i>		
5.1.2 Liczba osób, które można w nich pomieścić <i>Number of persons accommodated by them</i>		
6 Liczba morskich systemów ewakuacyjnych (MES): <i>Number of Marine Evacuation System (MES):</i>		
6.1. Liczba osób obsługiwanych przez te systemy <i>Number of persons served by the m</i>		

1/4

7	Liczba kół ratunkowych <i>Num ber of lifebuoys</i>	
8	Liczba pasów ratunkowych: <i>Num ber of lifejackets:</i>	
8.1	Liczba pasów dla dorosłych <i>Num ber suitable for adults</i>	
8.2	Liczba pasów dla dzieci <i>Num ber suitable for children</i>	
9	Kombinezony ratunkowe: <i>Im mersion suits:</i>	
9.1	Łączna liczba <i>Total num ber</i>	
9.2	Liczba kombinezonów odpowiadających wymaganiom pasów ratunkowych <i>Num ber of suits com plying with the requirem ents for lifejackets</i>	
10	Liczba kombinezonów ochronnych: <i>Num ber of anti-exposure suits:</i>	
10.1	Łączna liczba <i>Total num ber</i>	
10.2	Liczba kombinezonów odpowiadających wymaganiom pasów ratunkowych <i>Num ber of suits com plying with the requirem ents for lifejackets</i>	
11	Urządzenia radiowe używane w środkach ratunkowych: <i>Radio installations used in life-saving appliances:</i>	
11.1	Liczba transponderów radarowych <i>Num ber of radar transponders</i>	
11.2	Liczba radiotelefonów VHF do łączności dwukierunkowej <i>Num ber of two-way VHF radiotelephone apparatus</i>	

2 Dane szczegółowe systemów i wyposażenia nawigacyjnego
Details of navigational systems and equipment

Urządzenie <i>Item</i>	Stan faktyczny <i>Actual provision</i>
1.1 Kompas magnetyczny <i>Magnetic compass</i>	
1.2 Przełącznik kursu do odbiornika <i>Transmitting heading device (THD)</i>	
1.3 Żyrokompas <i>Gyro-compass</i>	
2 Urządzenie do pomiaru prędkości i drogi <i>Speed and distance measuring device</i>	
3 Echosonda <i>Echo-sounding device</i>	
4.1 Radar 9 GHz <i>9 GHz radar</i>	
4.2 Drugi radar (3 GHz / 9 GHz*) <i>Second radar (3 GHz / 9 GHz*)</i>	
4.3 Urządzenie do automatycznego prowadzenia nakresów radarowych (ARPA) / Urządzenie do automatycznego śledzenia obiektów radarowych (ATA)* <i>Automatic radar plotting aid (ARPA) / Automatic tracking aid (ATA)*</i>	
5 Odbiornik światowego systemu nawigacji satelitarnej / Naziemny system nawigacji / Inne środki określenia pozycji** <i>Receiver for global navigation satellite system / Terrestrial navigation system / Other means of position fixing**</i>	
6.1 Wskaźnik prędkości zwrotu <i>Rate-of-turn indicator</i>	
6.2 Wskaźnik położenia steru / Wskaźnik kierunku siły sterującej* <i>Rudder angle indicator / Direction of steering thrust indicator *</i>	
7.1 Mapy morskie / Elektroniczny system wyświetlania mapy (ECDIS)* <i>Nautical charts / Electronic chart display and information system (ECDIS)*</i>	
7.2 Urządzenie rezerwowe (backup) dla ECDIS <i>Backup arrangements for ECDIS</i>	
7.3 Wydawnictwa nautyczne <i>Nautical publications</i>	

7.4	Urządzenie rezerwowe do wydawnictw nautycznych <i>Back-up arrangements for nautical publications</i>			
8	Reflektor poszukiwawczy <i>Searchlight</i>			
9	Lampa do sygnalizacji dziennej <i>Daylight signalling lamp</i>			
10	Wyposażenie noktowizyjne <i>Night vision equipment</i>			
11	Wskaźniki trybu działania systemów napędu głównego <i>Means to show the mode of the propulsion systems</i>			
12	Urządzenie do automatycznego sterowania (autopilot) <i>Automatic steering aid (Automatic pilot)</i>			
13	Reflektor radarowy / Inne środki ** <i>Radar reflector / Other means **</i>			
14	System wykrywania dźwięku <i>Sound reception system</i>			
15	System automatycznej identyfikacji (AIS) <i>Automatic identification system (AIS)</i>			
16	Rejestrator danych z podróży (VDR) <i>Voyage data recorder (VDR)</i>			

3 Dane o urządzeniach radiowych *Details of radio facilities*

Urządzenie <i>Item</i>	Stan faktyczny <i>Actual provision</i>
1 System pierwotny: <i>Primary systems:</i>	
1.1 Urządzenia VHF: <i>VHF radio installation:</i>	
1.1.1 Koder DSC <i>DSC encoder</i>	
1.1.2 Odbiornik nastuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>	
1.1.3 Radiotelefonia <i>Radio telephony</i>	
1.2 Urządzenia MF: <i>MF radio installation:</i>	
1.2.1 Koder DSC <i>DSC encoder</i>	
1.2.2 Odbiornik nastuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>	
1.2.3 Radiotelefonia <i>Radio telephony</i>	
1.3 Urządzenia MF/HF: <i>MF/HF radio installation:</i>	
1.3.1 Koder DSC <i>DSC encoder</i>	
1.3.2 Odbiornik nastuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>	
1.3.3 Radiotelefonia <i>Radio telephony</i>	
1.3.4 Telegrafia dalekopisowa <i>Direct-printing telegraphy</i>	
1.4 Ziemska stacja okrętowa INMARSAT <i>INMARSAT ship earth station</i>	
2 Wtórne środki alarmowania <i>Secondary means of alerting</i>	
3 Urządzenia do odbioru morskich informacji dotyczących bezpieczeństwa: <i>Facilities for reception of maritime safety information:</i>	
3.1 Odbiornik NAVTEX <i>NAVTEX receiver</i>	

3.2	Odbiomik EGC <i>EGC receiver</i>	
3.3	Odbiomik HF radiotelegرافي dalekopisowej <i>HF direct-printing radiotelegraph receiver</i>	
4	Satelitarna radiopława awaryjna: <i>Satellite EPIRB:</i>	
4.1	COSPAS-SARSAT <i>COSPAS-SARSAT</i>	
4.2	INMARSAT <i>INMARSAT</i>	
5	Radiopława awaryjna VHF <i>VHF EPIRB</i>	
6	Transponder radarowy statku <i>Ship's radar transponder</i>	

4 Metody dla zapewnienia gotowości operacyjnej urządzeń radiowych (14.14.6, .7 i .8 Kodeksu HSC)
Methods used to ensure availability of radio facilities (14.14.6, .7 and .8 of the HSC Code)

1	Dublowanie urządzeń <i>Duplication of equipment</i>
2	Naprawy na lądzie <i>Shore-based maintenance</i>
3	Możliwość wykonywania napraw na statku <i>At-sea maintenance capability</i>

ZASWADCZA SIĘ, że powyższy Wykaz jest prawidłowy pod każdym względem.
THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Wydany w:
Issued at:

Miejscowość, data / *Place, date*

Pieczczę / *Seal*

Podpis / *Signature*

* Niepotrzebnie skreślić / *Delete as appropriate.*
** Jeśli konieczne, należy wyszczególnić / *Itemize other means.*

WZÓR
POZWOLENIE NA EKSPLOATACJĘ JEDNOSTKI SZYBKIEJ



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

POZWOLENIE NA EKSPLOATACJĘ JEDNOSTKI SZYBKIEJ
PERMIT TO OPERATE HIGH-SPEED CRAFT

Nr / No.:

Wydane na podstawie postanowień
Issued under the provisions of

.....
(nazwa odpowiedniego aktu prawnego wydanego przez państwo bandery / name of the relevant measure introduced by the Flag State)

oraz zgodnie z postanowieniami
and under the provisions of

MIEJDZYNARODOWEGO KODEKSU BEZPIECZEŃSTWA DLA JEDNOSTKI SZYBKIEJ (Rezolucja MSC.36(63))
INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR HIGH-SPEED CRAFT (Resolution MSC.36(63))

w imieniu Rządu
under the authority of the Government of

(pełna nazwa urzędowa państwa bandery / full official designation of the Flag State)

przez

by

(pełna nazwa urzędowa upoważnionej instytucji / full official designation of the authorized organization)

Nazwa jednostki:

Name of craft:

Signal rozpoznawczy:

Distinctive no or letters:

Port macierzysty:

Port of registry:

Armator:

Craft's Operator:

Rejony lub trasy eksploatacji:

Areas or routes of operation:

Port(y) bazow(y)e:

Base port(s):

Maksymalna odległość od miejsca schronienia:

Maximum distance from place of refuge:

Liczba: maksymalna dopuszczalna pasażerów:

Number: passengers maximum permitted:

Model producenta / nr budowy:

Manufacturer's model / hull no.:

Nr IMO:

IMO no.:

Kategoria jednostki:

Category of craft:

Najgorsze zakładane warunki eksploatacji:

Worst intended conditions:

minimalna wymagana załogi:

manning scale required:

Inne ograniczenia eksploatacyjne:

Other operational restrictions:

Pozwolenie niniejsze potwierdza, że wyżej wymienione warunki eksploatacji odpowiadają wymaganiom ogólnym 1.2.2 do 1.2.7 Kodeksu.

This Permit confirms that the service mentioned above has been found to be in accordance with general requirements of 1.2.2 to 1.2.7 of the Code.

Pozwolenie niniejsze jest ważne do:

This Permit is valid until

pod warunkiem, że Certyfikat bezpieczeństwa jednostki szybkiej zachowuje ważność.

subject to the High-Speed Craft Safety Certificate remaining valid.

Wydane w

Issued at:

Miejsowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

1/1

WZÓR
CERTYFIKAT KONSTRUKCJI I WYPOSAŻENIA JEDNOSTKI DYNAMICZNIE UNOSZONEJ



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**CERTYFIKAT KONSTRUKCJI I WYPOSAŻENIA
JEDNOSTKI DYNAMICZNIE UNOSZONEJ**
DYNAMICALLY SUPPORTED CRAFT
CONSTRUCTION AND EQUIPMENT CERTIFICATE

Nr / No :

Wydany na podstawie postanowień
Issued under the provisions of

.....
(nazwa odpowiedniego aktu prawnego wydanego przez państwo bandery / name of the relevant measure introduced by the Flag State)

oraz zgodnie z postanowieniami
and under the provisions of

KODEKSU BEZPIECZEŃSTWA DLA JEDNOSTKI DYNAMICZNIE UNOSZONEJ (Rezolucja A.373(X))
CODE OF SAFETY FOR DYNAMICALLY SUPPORTED CRAFT (Resolution A.373(X))

w imieniu Rządu

under the authority of the Government of

(pełna nazwa urzędu państwa bandery / full official designation of the Flag State)

przez

by

(pełna nazwa urzędu upoważnionej instytucji / full official designation of the authorized organisation)

Nazwa jednostki:

Name of craft:

Sygnal rozpoznawczy:

Distinctive no. or letters:

Nr IMO:

IMO no.:

Port macierzysty:

Port of registry:

Typ jednostki:

Type of craft:

Data położenia stępki lub kiedy statek był w podobnym stadium budowy albo data rozpoczęcia znacznej przebudowy jednostki:
Date on which keel was laid or craft was at a similar stage of construction or on which a major conversion was commenced:

ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:
THIS IS TO CERTIFY:

- 1 Wyżej wymieniona jednostka została poddana przeglądowi zgodnie z odpowiednimi wymaganiami Kodeksu bezpieczeństwa dla jednostki dynamicznie unoszonej.
That the above-mentioned craft has been duly surveyed in accordance with the applicable provisions of the Code of Safety for Dynamically Supported Craft.
- 2 Przegląd wykazał, iż jednostka spełnia odpowiednio postanowienia Kodeksu pod względem:
That the survey showed that the craft complied with the relevant provisions of the Code as regards:
 - 2.1 konstrukcji kadłuba, szkieletów głównych, mechanizmów pomocniczych oraz systemów;
the structure, main and auxiliary machinery and systems;
 - 2.2 pływerności, stateczności i podziału górnego;
the buoyancy, stability and subdivision;
 - 2.3 obsługi, sterowności i osiągnięć.
the handling, controllability and performance.

- 3 Na jednostce znajdują się środki ratunkowe dla całkowitej liczby osób, jak następuje:
That the life-saving appliances are provided for a total number of persons and no more as follows:
 tratwratunkowych mogących pomieścić: osób;
life rafts capable of accommodating: persons;
 kół ratunkowych;
life buoys;
 pasów ratunkowych.
life jackets.
- 4 Jednostka spełnia wymagania Kodeksu w odniesieniu do instalacji radiowej, jak następuje (producent/typ):
That the craft complied with the requirements of the Code as regards radio installation, as follows (make/type):
- 5 Jednostka spełnia wymagania Kodeksu w zakresie urządzeń ochrony przeciwpożarowej, wykrywczycy i gaśniczych oraz jest zaopatrzona w urządzenia nawigacyjne, światła i znaki nawigacyjne, urządzenia do nadawania sygnałów wzywania pomocy zgodnie z postanowieniami Kodeksu oraz Konwencji w sprawie obowiązujących międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu.
That the craft complied with the requirements of the Code as regards fire prevention, fire detecting and fire-extinguishing appliances and was provided with navigational instruments, navigation lights and shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the provisions of the Code and also the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.
- 6 Plany oraz dane techniczne odnoszące się do projektu, konstrukcji i wyposażenia związane z bezpieczną eksploatacją jednostki są zgodne z wymaganiami Kodeksu.
That the maintenance schedule and the technical information for design, construction and equipment related to the safe operation of the craft is in accordance with the requirements of the Code.
- 7 Pod wszystkimi innymi względami jednostka spełnia wymagania Kodeksu, jeśli wymagania te mają zastosowanie.
That in all other respects the craft complied with the requirements of the Code so far as these requirements apply thereto.

Certyfikat niniejszy jest ważny do:
This Certificate is valid until:

Wydany w
Issued at

Miejscowość, data / Place, date

Pieczczę / Seal

Podpis / Signature

WZÓR
POZWOLENIE NA EKSPLOATACJĘ JEDNOSTKI DYNAMICZNIE UNOSZONEJ



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**POZWOLENIE NA EKSPLOATACJĘ
JEDNOSTKI DYNAMICZNIE UNOSZONEJ**
DYNAMICALLY SUPPORTED CRAFT PERMIT TO OPERATE

Nr / No.:

Wydane na podstawie postanowień
Issued under the provisions of

.....
(nazwa odpowiedniego aktu prawnego wydanego przez państwo bandery / name of the relevant measure introduced by the Flag State)

oraz zgodnie z postanowieniami
and under the provisions of

KODEKSU BEZPIECZEŃSTWA DLA JEDNOSTKI DYNAMICZNIE UNOSZONEJ (Rezolucja A.373(X))
CODE OF SAFETY FOR DYNAMICALLY SUPPORTED CRAFT (Resolution A.373(X))

w imieniu Rządu
under the authority of the Government of

(pełna nazwa urzędowa państwa bandery / full official designation of the Flag State)

przez
by

(pełna nazwa urzędowa upoważnionej instytucji / full official designation of the authorized organisation)

Nazwa jednostki:
Name of craft:

Sygnal rozpoznawczy:
Distinctive No or letters:

Port macierzysty:
Port of registry:

Armator:
Craft's Operator:

Nr IMO:
IMO No.:

ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:
THIS IS TO CERTIFY:

wyżej wymieniona jednostka może być eksploatowana na podstawie tego pozwolenia tylko wtedy, kiedy ważny jest Certyfikat konstrukcji i wyposażenia statku dynamicznie unoszonego.
that the above-mentioned craft can be operated under this permit only when valid Dynamically Supported Craft Construction and Equipment Certificate.

Rejon eksploatacji:
Area of operation:

Warunki eksploatacji i ograniczenia:
Operating conditions and limitations:

Pozwolenie niniejsze jest ważne do:
This Permit is valid until:

Wydane w:
Issued at:

Miejsowość, data / *Place, date*

Pieczęć / *Seal*

Podpis / *Signature*

1/1

WZÓR
CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA STATKU SPECJALISTYCZNEGO



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA STATKU SPECJALISTYCZNEGO
SPECIAL PURPOSE SHIP SAFETY CERTIFICATE

Niniejszy Certifikat należy uzupełnić Wykazem wyposażenia (formularz SPS)
This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form SPS)

Nr / No.:

Wydany na podstawie postanowień
Issued under the provisions of

.....
(nazwa odpowiedniego aktu prawnego wydanego przez państwo bandery / name of the relevant measure introduced by the Flag State)

oraz zgodnie z postanowieniami
and under the provisions of

KODEKSU BEZPIECZEŃSTWA STATKÓW SPECJALISTYCZNYCH (Rezolucja Zgromadzenia A.535(13)) z poprawkami
CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS (Assembly Resolution A.535(13)), as amended

w imieniu Rządu

under the authority of the Government of

(pełna nazwa urzędowa państwa bandery / full official designation of the Flag State)

przez

by

(pełna nazwa urzędowa upoważnionej instytucji / full official designation of the authorized organisation)

Nazwa statku:

Name of ship:

Sygnal rozpoznawczy:

Distinctive No or letters:

Port macierzysty:

Port of registry:

Maksymalna liczba personelu specjalistycznego (łącznie z pasażerami):

Maximum number of special personnel (incl. passengers to be carried):

Statek specjalistyczny:

Special purpose ship:

Data budowy:

Date of build:

Rejony żeglugi:

Trade areas:

Nr MO:

IMO No.:

Pojemność brutto:

Gross tonnage:

ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

THIS IS TO CERTIFY THAT

- 1 Wymieniony statek został poddany inspekcji zgodnie z punktem 1.6 Kodeksu.
The above mentioned ship has been surveyed in accordance with 1.6 of the Code;
- 2 Inspekcja wykazała, iż:
The survey showed that:
 - 2.1 statek spełniał wymagania Kodeksu dotyczące:
the ship complied with the provision of the Code as regards:
 - 2.1.1 kadłuba, urządzeń głównych i pomocniczych, kotłów oraz innych zbiorników ciśnieniowych;
the structure, main and auxiliary machinery, boilers and other pressure vessels;
 - 2.1.2 podziału wodoszczelnego kadłuba i szczegółów;
the watertight subdivision arrangements and details;

1/5

- 2.2 statek spełniał wymagania Kodeksu dotyczące ochrony przeciwpożarowej, urządzeń do wykrywania pożaru oraz planu ochrony przedwypozarowej;
the ship complied with the provisions of the Code as regards structural fire protection, fire safety systems and appliances and fire control plans;
- 2.3 środki ratunkowe oraz wyposażenie łodzi ratunkowych, tratw ratunkowych i łodzi ratowniczych odpowiadały postanowieniom Kodeksu;
the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the provisions of the Code;
- 2.4 statek był wyposażony w wyrzutnię linki ratunkowej oraz urządzenia radiowe używane w środkach ratunkowych, zgodnie z postanowieniami Kodeksu;
the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the provisions of the Code;
- 2.5 statek spełniał wymagania Kodeksu dotyczące urządzeń radiowych;
the ship complied with the provisions of the Code as regards radio installations;
- 2.6 działanie urządzeń radiowych używanych w środkach ratunkowych odpowiadało postanowieniom Kodeksu;
the functioning of the radio installation used in life-saving appliances complied with the provision of the Code;
- 2.7 statek spełniał wymagania Kodeksu dotyczące urządzeń nawigacyjnych, środków do transportu pilotów na pokład oraz wydawnictw nawigacyjnych;
the ship complied with the provisions of the Code as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;
- 2.8 statek był wyposażony w światła, znaki, środki sygnalizacji dźwiękowej i środki wzywania pomocy zgodnie z postanowieniami Kodeksu i obowiązujących Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu;
the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the provisions of the Code and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
- 2.9 pod każdym innym względem statek spełniał stosowne postanowienia Kodeksu.
in all other respects the ship complied with the relevant provisions of the Code.
- 3 Certyfikat zwolnienia został / nie został* wydany.
An Exemption Certificate has/ has not been issued.*
- 4 Statek posiada / nie posiada* certyfikaty wydane zgodnie z Konwencją SOLAS 74 wraz z poprawkami.
The ship has/ has not been provided with Certificates issued under the 1974 SOLAS Convention, as amended.*

Certyfikat niniejszy jest ważny do:
This Certificate is valid until:

Wydany w
Issued at:

Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

* Niepotrzebne skreślić / Delete as appropriate.

Adnotacje dotyczące przeglądów rocznych odnoszących się do kadłuba, urządzeń maszynowych i wyposażenia określonego w punkcie 2.1 niniejszego Certyfikatu

Endorsement for annual surveys relating to hull, machinery and equipment referred to in section 2.1 of this Certificate

ZAŚWIADCZA SIĘ, na podstawie przeglądu przeprowadzonego zgodnie z punktem 1.6 Kodeksu, że statek spełnia stosowne postanowienia Kodeksu.

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by 1.6 of the Code, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Code.

Przeгляд roczny: / *Annual survey:*

Miejsowość, data / *Place, date*

Pieczęć / *Seal*

Podpis / *Signature*

Przeгляд roczny pośredni * / *Annual/Intermediate * survey:*

Miejsowość, data / *Place, date*

Pieczęć / *Seal*

Podpis / *Signature*

Przeгляд roczny pośredni * / *Annual/Intermediate * survey:*

Miejsowość, data / *Place, date*

Pieczęć / *Seal*

Podpis / *Signature*

Przeгляд roczny: / *Annual survey:*

Miejsowość, data / *Place, date*

Pieczęć / *Seal*

Podpis / *Signature*

Adnotacje dotyczące przeglądów rocznych i okresowych odnoszących się do środków ratunkowych i pozostałego wyposażenia określonego w punktach 2.2, 2.3, 2.4, 2.6, 2.7, 2.8 i 2.9 niniejszego Certyfikatu
Endorsement for annual and periodical surveys relating to life-saving appliances and other equipment referred to in sections 2.2, 2.3, 2.4, 2.6, 2.7, 2.8 and 2.9 of this Certificate

ZAŚWIADCZA SIĘ, na podstawie przeglądu przeprowadzonego zgodnie z punktem 1.6 Kodeksu, że statek spełnia stosowne postanowienia Kodeksu.

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by 1.6 of the Code, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Code.

Przeгляд roczny: / *Annual survey:*

Miejscowość, data / *Place, date*

Pieczęć / *Seal*

Podpis / *Signature*

Przeгляд roczny/okresowy* / *Annual/Periodical* survey:*

Miejscowość, data / *Place, date*

Pieczęć / *Seal*

Podpis / *Signature*

Przeгляд roczny/okresowy* / *Annual/Periodical* survey:*

Miejscowość, data / *Place, date*

Pieczęć / *Seal*

Podpis / *Signature*

Przeгляд roczny: / *Annual survey:*

Miejscowość, data / *Place, date*

Pieczęć / *Seal*

Podpis / *Signature*

* Niepotrzebne skreślić. / *Delete as appropriate.*

**Adnotacje dotyczące przeglądów okresowych odnoszących się do urządzeń radiowych
określonych w punkcie 2.5 niniejszego Certyfikatu**
*Endorsement for periodical surveys relating to radio installations
referred to in section 2.5 of this Certificate*

ZAŚWIADCZA SIĘ, na podstawie przeglądu przeprowadzonego zgodnie z punktem 1.6 Kodeksu, że statek spełnia stosowne postanowienia Kodeksu.

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by 1.6 of the Code, this ship was found to comply with the relevant provisions of the Code.

Przeгляд okresowy: / *Periodical survey:*

Miejsowość, data / *Place, date*

Pieczęć / *Seal*

Podpis / *Signature*

Przeгляд okresowy: / *Periodical survey:*

Miejsowość, data / *Place, date*

Pieczęć / *Seal*

Podpis / *Signature*

Przeгляд okresowy: / *Periodical survey:*

Miejsowość, data / *Place, date*

Pieczęć / *Seal*

Podpis / *Signature*

Przeгляд roczny: / *Annual survey:*

Miejsowość, data / *Place, date*

Pieczęć / *Seal*

Podpis / *Signature*

Potwierdzenie dla rozszerzenia Certyfikatu
Endorsement for the extension of the Certificate

Statek odpowiada jednoznacznie postanowieniom Kodeksu i ten Certyfikat będzie przyjęty zgodnie z 1.7.3 do:

The ship complies with the relevant provisions of the Code and

this Certificate should in accordance with 1.7.3. be accepted as valid until:

Miejsowość, data / *Place, date*

Pieczęć / *Seal*

Podpis / *Signature*

WZÓR
WYKAZ WYPOSAŻENIA (FORMULARZ SPS)



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

WYKAZ WYPOSAŻENIA (FORMULARZ SPS)
RECORD OF EQUIPMENT (FORM SPS)

Na zgodność z postanowieniami
KODEKSU BEZPIECZEŃSTWA STATKÓW SPECJALISTYCZNYCH (Rezolucja Zgromadzenia A.535(13)) z poprawkami
For compliance with
CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS (Assembly Resolution A.535(13)), as amended

Niniejszy Wykaz stanowi integralny załącznik do Certyfikatu bezpieczeństwa statku specjalistycznego Nr:
This Record shall be permanently attached to the Special Purpose Ship Certificate No.:

Nazwa statku:
Name of ship:

Sygnal rozpoznawczy:
Distinctive No. or letters:

Liczba personelu specjalistycznego (łącznie z pasażerami), dla której jest wydan Certyfikat:
Number of special personnel (including passengers) for which certified:

Minimalna liczba osób z kwalifikacjami wymaganymi dla obsługi urządzeń radiowych:
Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installations:

1 Dane o środkach ratunkowych
Details of life-saving appliances

1	Łączna liczba osób, dla których są przewidziane środki ratunkowe <i>Total number of persons for which life-saving appliances are provided</i>		
		Lewa burta <i>Port side</i>	Prawa burta <i>Starboard side</i>
2	Łączna liczba łodzi ratunkowych: <i>Total number of lifeboats:</i>		
2.1	Łączna liczba osób, które można w nich pomieścić <i>Total number of persons accommodated by them</i>		
2.2	Liczba częściowo zakrytych łodzi ratunkowych (Kodeks LSA 4.5) <i>Number of partially enclosed lifeboats (LSA Code 4.5)</i>		
2.3	Liczba całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych (Kodeks LSA 4.6) <i>Number of totally enclosed lifeboats (LSA Code 4.6)</i>		
2.4	Inne łodzie ratunkowe: <i>Other lifeboats:</i>		
2.4.1	Liczba <i>Number</i>		
2.4.2	Type <i>Type</i>		
3	Liczba motorowych łodzi ratunkowych (wliczonych do podanej wyżej łącznej liczby łodzi ratunkowych): <i>Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above):</i>		
3.1	Liczba łodzi ratunkowych wyposażonych w reflektor poszukiwawczy <i>Number of lifeboats fitted with searchlights</i>		
4	Liczba łodzi ratowniczych: <i>Number of rescue boats:</i>		
4.1	Liczba łodzi, które są wliczone do podanej wyżej łącznej liczby łodzi ratunkowych <i>Number of boats which are included in the total lifeboats shown above</i>		
5	Tratwy ratunkowe: <i>Life rafts:</i>		
5.1	Tratwy, dla których wymagane są urządzenia do wodowania uznanego typu: <i>Those for which approved launching appliances are required:</i>		
5.1.1	Liczba tratw ratunkowych <i>Number of life rafts</i>		
5.1.2	Liczba osób, które można w nich pomieścić <i>Number of persons accommodated by them</i>		

5.2	Trawny, dla których nie są wymagane urządzenia dowodowania uznanego typu: <i>Those for which approved launching appliances are not required:</i>	
5.2.1	Liczba tratw ratunkowych <i>Num ber of life rafts</i>	
5.2.2	Liczba osób, które można w nich pomieścić <i>Num ber of persons accommodated by them</i>	
6	Pływaki ratunkowe: <i>Buoyant apparatus:</i>	
6.1	Liczba pływaków ratunkowych <i>Num ber of apparatus</i>	
6.2	Liczba osób, która może być przez nie utrzymywana <i>Num ber of persons capable of being supported</i>	
7	Liczba kół ratunkowych <i>Num ber of lifebuoys</i>	
8	Liczba pasów ratunkowych <i>Num ber of life jackets</i>	
9	Kombinezony ratunkowe: <i>Immersion suits:</i>	
9.1	Łączna liczba <i>Total num ber</i>	
9.2	Liczba kombinezonów odpowiadających wymaganiom pasów ratunkowych <i>Num ber of suits complying with the requirements for life jackets</i>	
10	Liczba środków ochrony ciepłej ¹ <i>Num ber of thermal protective aids¹</i>	
11	Urządzenia radiowe używane w środkach ratunkowych: <i>Radio installations used in life-saving appliances:</i>	
11.1	Liczba transponderów radarowych <i>Num ber of radar transponders</i>	
11.2	Liczba radiotelefonów VHF do łączności dwukierunkowej <i>Num ber of two-way VHF radiotelephone apparatus</i>	

2 Dane o urządzeniach radiowych
Details of radio facilities

	Urządzenie <i>Item</i>	Stan faktyczny na statku <i>Actual provision</i>
1	Wyposażenie pierwotne: <i>Primary systems:</i>	
1.1	Urządzenia VHF: <i>VHF radio installation:</i>	
1.1.1	Koder DSC <i>DSC encoder</i>	
1.1.2	Odbiornik nastuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>	
1.1.3	Radiotelefonia <i>Radiotelephony</i>	
1.2	Urządzenia MF: <i>MF radio installation:</i>	
1.2.1	Koder DSC <i>DSC encoder</i>	
1.2.2	Odbiornik nastuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>	
1.2.3	Radiotelefonia <i>Radiotelephony</i>	
1.3	Urządzenia MF/HF: <i>MF/HF radio installation:</i>	
1.3.1	Koder DSC <i>DSC encoder</i>	
1.3.2	Odbiornik nastuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>	
1.3.3	Radiotelefonia <i>Radiotelephony</i>	
1.3.4	Telegrafia dalekopisowa <i>Direct-printing telegraphy</i>	
1.4	Ziemska stacja okrętowa INMARSAT <i>INMARSAT ship earth station</i>	

2/3

2	Wtórne środki alarmowania <i>Secondary means of alerting</i>		
3	Urządzenia do odbioru morskich informacji dotyczących bezpieczeństwa: <i>Facilities for reception of maritime safety information:</i>		
3.1	Odbiornik NAVTEX <i>NAVTEX receiver</i>		
3.2	Odbiornik EGC <i>EGC receiver</i>		
3.3	Odbiornik HF radiotelegrafii dalekopisowej <i>HF direct-printing radiotelegraph receiver</i>		
4	Satelita radiopława awaryjna: <i>Satellite EPIRB:</i>		
4.1	COSPAS-SARSAT <i>COSPAS-SARSAT</i>		
4.2	INMARSAT <i>INMARSAT</i>		
5	Radiopława awaryjna VHF <i>VHF EPIRB</i>		
6	Transponder radarowy statku <i>Ship's radar transponder</i>		

3 Metody stosowane dla zapewnienia gotowości operacyjnej urządzeń radiowych (prawdło IV/15.6 i 15.7 Konwencji)
Methods used to ensure availability of radio facilities (regulations IV/15.6 and 15.7 of the Convention)

1	Dublowanie urządzeń <i>Duplication of equipment</i>		
2	Naprawy na lądzie <i>Shore-based maintenance</i>		
3	Możliwość wykonywania napraw na statku <i>At-sea maintenance capability</i>		

ZAŚWIADCZA SIĘ, że powyższy Wykaz jest prawidłowy pod każdym względem.
THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Wydany w:
Issued at:

Miejscowość, data / Place, date

Pieczczę / Seal

Podpis / Signature

¹ Bez wymaganych w Kodeksie LSA: 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 i 5.1.2.2.13.
Excluding those required by LSA Code : 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 and 5.1.2.2.13.

WZÓR

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA STATKU PASAŻERSKIEGO W PASAŻERSKIEJ ŻEGLUDZE KRAJOWEJ



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA STATKU PASAŻERSKIEGO
W PASAŻERSKIEJ ŻEGLUDZE KRAJOWEJ**
*PASSENGER SHIP ENGAGED ON DOMESTIC VOYAGES
SAFETY CERTIFICATE*

Nr / No.:

Wydany na podstawie postanowień
Issued under the provisions of

(nazwa odpowiedniego aktu prawnego wydanego przez państwo bandery / name of the relevant measure introduced by the flag State)

oraz potwierdzający zgodność poniższego statku z postanowieniami
and confirming compliance of the vessel named hereafter with the provisions of

DYREKTYWY 98/18/WE
COUNCIL DIRECTIVE 98/18/EC

W SPRAWIE PRZEPISÓW I NORM BEZPIECZEŃSTWA DLA STATKÓW PASAŻERSKICH
ON SAFETY RULES AND STANDARDS FOR PASSENGER SHIPS

w imieniu Rządu

under the authority of the Government of

(pełna nazwa urzędowa państwa bandery / full official designation of the flag State)

przez

by

(pełna nazwa urzędowa upoważnionej instytucji / full official designation of the authorised organisation)

Nazwa statku <i>Name of the ship</i>	Sygnal rozpoznawczy <i>Distinctive numbers or letters</i>	Port macierzysty <i>Port of registry</i>	Liczba pasażerów <i>Number of passengers</i>

Numer IMO ¹⁾

IMO number ¹⁾

Długość:

Length:

Data położenia stępki lub podobnego stadium budowy statku:

Date on which the keel was laid or ship was at a similar stage of construction:

Data przeglądu zasadniczego:

Date of initial survey:

Klasa statku stosownie do obszarów, na których statek jest upoważniony do żeglugi: A / B / C / D *

*Class of ship in accordance with the sea area in which the ship is certified to operate: A / B / C / D **

z uwzględnieniem następujących ograniczeń lub wymagań dodatkowych ²⁾

subject to following restrictions or additional requirements ²⁾

* Niepotrzebne skreślić. / Delete as appropriate.

¹⁾ Numer identyfikacyjny IMO zgodny z Rezolucją A.600(15), jeśli ma zastosowanie.
IMO ship identification number in accordance with Resolution A.600(15), if any.

²⁾ Wykaz mających zastosowanie, stosownie do lokalnych okoliczności, ograniczeń wynikających ze specyfiki trasy żegludowej, obszaru morza, ograniczeń dotyczących okresu eksploatacji lub innych wymagań dodatkowych.
Record of any restriction applicable by reason of either the route, area of operation or restricted period of operation or any additional requirement due to specific local circumstances.

Przeгляд zasadniczy
Initial survey

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ,
THIS IS TO CERTIFY,

1. że statek został poddany inspekcji zgodnie z Artykułem 10 Dyrektywy 98/18/WE,
that the ship has been surveyed in accordance with Article 10 of Council Directive 98/18/EC,
2. że inspekcja wykazała, że statek całkowicie spełnia wymagania Dyrektywy 98/18/WE, oraz
that the survey showed that the ship fully complies with the requirements of Council Directive 98/18/EC, and
3. że statek jest, na podstawie Artykułu 7 ust. 3 Dyrektywy 98/18/WE, zwolniony z następujących wymagań Dyrektywy:
that the ship is, under the authority conferred by Article 7(3) of Council Directive 98/18/EC, exempted from the following requirements of the Directive:

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

Warunki udzielenia zwolnień, jeśli ma to zastosowanie:
Conditions, if any, on which the exemptions are granted:

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

4. że zostały wyznaczone następujące podziałowe wodnice ładunkowe:
that the following subdivision load lines have been assigned:

Podziałowe wodnice ładunkowe wyznaczone i odchowane na burtach w środku długości statku (Prawidło II-1/13) <i>Subdivision load lines assigned and marked on the ship's side at amidships (Regulation II-1/13)</i>	Wolna burta (mm) <i>Freeboard (mm)</i>	Uwagi odnośnie innych warunków eksploatacji <i>Remarks with regard to alternative service conditions</i>
C.1 ²⁾		
C.2		
C.3		

Niniejszy Certyfikat jest ważny do (data następnego przeglądu odnowieniowego),
This Certificate is valid until (date of next renewal survey)

zgodnie z Artykułem 10 Dyrektywy 98/18/WE.
in accordance with Article 10 of Council Directive 98/18/EC.

.....
Miejsowość, data
Place, date

.....
Pieczęć
Seal

.....
Podpis
Signature

²⁾ Cyfry arabskie umieszczone za literą „C” w rubryce dotyczącej podziałowych wodnic ładunkowych można zastąpić cyframi rzymskimi lub literami, jeśli Administracja Państwa Bandery uzna za niezbędne odróżnienie ich od międzynarodowych symboli podziałowych wodnic ładunkowych.
The Arabic numerals following the letter 'C' in the subdivision load line notations may be replaced by Roman numerals or letters if the Administration of the flag State considers this necessary to distinguish them from the international subdivision load line notations.

Przeglądy okresowe
Periodical surveys

NINIE JSZYM ZAŚWIAD CZA SIĘ, że przegląd okresowy przeprowadzony zgodnie z wymaganiami Artykułu 10 Dyrektywy 98/18/WE wykazał, że statek spełnia wszystkie stosowne wymagania Dyrektywy 98/18/WE.

THIS IS TO CERTIFY that a periodical survey as required by Article 10 of Council Directive 98/18/EC has been carried out and that the survey showed that the ship was found to comply with all the relevant requirements of Council Directive 98/18/EC.

.....
Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

.....
Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

.....
Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

.....
Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

WZORY DOKUMENTÓW BEZPIECZEŃSTWA RYBACKIEGO
CERTYFIKAT ZGODNOŚCI STATKU RYBACKIEGO



RZECZPOSPOLITA POLSKA
 REPUBLIC OF POLAND

CERTYFIKAT ZGODNOŚCI STATKU RYBACKIEGO
FISHING VESSEL CERTIFICATE OF COMPLIANCE

Niniejszy Certifikat należy uzupełnić Wykazem wyposażenia (formularz F)
This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form F)

Dla nowego / istniejącego* statku rybackiego
For a new / existing fishing vessel*

Nr / No.:

Wydany na podstawie postanowień
Issued under the provisions of the

.....
(nazwa odpowiedniego aktu prawnego wydanego przez państwo bandery / name of the relevant measure introduced by the Flag State)

oraz zgodnie z postanowieniami
and under the provisions of

DYREKTYWY 97/70/WE USTANAWIAJĄCEJ ZHARMONIZOWANY SYSTEM BEZPIECZEŃSTWA
OF COUNCIL DIRECTIVE 97/70/EC SETTING UP A HARMONIZED SAFETY REGIME

DLA STATKÓW RYBACKICH O DŁUGOŚCI 24 M I WIĘKSZEJ
FOR FISHING VESSELS OF 24 METERS IN LENGTH AND OVER

w imieniu Rządu

under the authority of the Government of

(pełna nazwa urzędowa państwa bandery / full official designation of the Flag State)

przez

by

(pełna nazwa urzędowa upoważnionej instytucji / full official designation of the authorized organisation)

Nazwa statku <i>Name of the ship</i>	Sygnat rozpoznawczy <i>Distinctive numbers or letters</i>	Port macierzysty <i>Port of registry</i>	Długość ¹ <i>Length¹</i>

Data zawarcia umowy dotyczącej budowy lub znaczącej przebudowy:²

Date of building or major conversion contract:²

Data położenia stępki lub podobnego stadium budowy statku:²

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction:²

Data dostawy lub zakończenia znaczącej przebudowy:²

Date of delivery or completion of major conversion:²

* Niepotrzebne skreślić. / Delete as appropriate.

¹Długość wg definicji w Artykule 2(6) Dyrektywy Rady 97/70/WE.

Length as defined in Article 2(6) of Council Directive 97/70/EC.

²Stosownie do definicji w Artykule 2(2) Dyrektywy Rady 97/70/WE.

In accordance with the definitions of Article 2(2) of Council Directive 97/70/EC.

PRZEGLĄD ZASADNICZY
INITIAL SURVEY

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, ŻE:
THIS IS TO CERTIFY THAT:

- 1. statek został poddany przeglądowi zgodnie z prawidem I/6 (1) (a) Załącznika do Protokołu Torremolińskiego z 1993 r.;**
the ship has been surveyed in accordance with the Regulation I/6 (1) (a) of the Annex to the Torremolinos Protocol of 1993;
- 2. przegląd wykazał, iż:**
the survey showed that:
 - 2.1. statek w pełni odpowiada wymaganiom Dyrektywy Rady 97/70/WE; oraz**
the ship fully complies with the requirements of Council Directive 97/70/EC; and
 - 2.2. maksymalne dozwolone zanurzenie eksploatacyjne związane z każdym z warunków eksploatacyjnych statku podano w zatwierdzonej informacji o stateczności z dnia:**
the maximum permissible operating draught associated with each operating condition for the vessel is contained in the approved stability booklet dated: ;
- 3. wystawiono / nie wystawiono* Certyfikat zwolnienia.**
an Exemption Certificate has / has not been issued.*

Certyfikat niniejszy jest ważny do

pod warunkiem poddania statku przeglądom
zgodnie z przepisami I/6 (1) (b) (ii) oraz (iii)
oraz (c)

This Certificate is valid until subject to surveys in accordance with Regulation I/6 (1) (b) (ii) and (iii) and (c).

Wystawiono
Issued at

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

W przypadku podpisania należy potwierdzić poniższe oświadczenie:

If signed, the following paragraph is to be added:

NIEJ PODPISANY OŚWIADCZA, ŻE ZOSTAŁ WŁAŚCIWIE UPOWIĄZONY DO WYSTAWIENIA NINIEJSZEGO CERTYFIKATU.
THE UNDERSIGNED DECLARES THAT HE IS DULY AUTHORISED TO ISSUE THIS CERTIFICATE.

.....
Podpis / Signature

* Niepotrzebne skreślić. / Delete as appropriate.

**POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI CERTYFIKATU NA OKRES KARENCJI,
GDY STOSUJE SIĘ PRAWIDŁO I/11 UST. 1**

*ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE
FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION V11 (1) APPLIES*

Ten certyfikat, zgodnie z prawidłem I/11 ust. 1, będzie ważny do dnia:

This certificate shall, in accordance with Regulation V11 (1), be accepted as valid until:

.....
Miejsowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

**POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI CERTYFIKATU
DO CHWILI DOJŚCIA DO PORTU PRZEGLĄDU LUB NA OKRES KARENCJI,
GDY STOSUJE SIĘ PRAWIDŁA I/11 UST. 2 LUB I/11 UST. 4**

*ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE
UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE
WHERE REGULATION V11 (2) OR REGULATION V11 (4) APPLIES*

Ten certyfikat, zgodnie z prawidłem I/11 ust. 2 / prawidłem I/11 ust. 4*, będzie ważny do dnia:

This certificate shall, in accordance with Regulation V11 (2) / Regulation V11 (4),
be accepted as valid until:*

.....
Miejsowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

* Niepotrzebne skreślić. / Delete as appropriate.

**ADNOTACJE DOTYCZĄCE PRZEGLĄDÓW ROCZNYCH I OKRESOWYCH
ODNOSZĄCYCH SIĘ DO ŚRODKÓW RATUNKOWYCH I POZOSTAŁEGO WYPOSAŻENIA**
*ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND PERIODICAL SURVEYS RELATING TO
LIFE-SAVING APPLIANCES AND OTHER EQUIPMENT, MACHINERY AND EQUIPMENT*

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, na podstawie przeglądu przeprowadzonego zgodnie z prawidem I/6 (1) (b) (ii), że statek spełnia stosowne postanowienia.

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey as required by regulation V/6 (1) (b) (ii), this ship was found to comply with the relevant requirements.

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

**ADNOTACJE DOTYCZĄCE PRZEGLĄDÓW OKRESOWYCH
ODNOSZĄCYCH SIĘ DO URZĄDZEŃ RADIOWYCH**
ENDORSEMENT FOR PERIODICAL SURVEYS RELATING TO RADIO INSTALLATIONS

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, na podstawie przeglądu przeprowadzonego zgodnie z prawidem I/6 (1) (b) (iii), że statek spełnia stosowne postanowienia.

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey as required by regulation V/6 (1) (b) (iii), this ship was found to comply with the relevant requirements.

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Drugi okresowy przegląd sprzętu radiowego:
Second periodical radio survey:

.....
Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Trzeci okresowy przegląd sprzętu radiowego:
Third periodical radio survey:

.....
Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

ADNOTACJE DOTYCZĄCE PRZEGLĄDU POŚREDNIEGO
ENDORSEMENT FOR INTERMEDIATE SURVEY

NINIE JSZYM STWIERDZA SIĘ, na podstawie przeglądu przeprowadzonego zgodnie z prawidem I/6 (1) (c), że statek spełnia stosowne postanowienia.

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey as required by regulation I/6 (1) (c), this ship was found to comply with the relevant requirements.

.....
Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

WZÓR
WYKAZ WYPOSAŻENIA (FORMULARZ F)



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

WYKAZ WYPOSAŻENIA (FORMULARZ F)
RECORD OF EQUIPMENT (FORM F)

Na zgodność z postanowieniami
DYREKTYWY RADY 97/70/WE USTANAWIAJĄCEJ
ZHARMONIZOWANY SYSTEM BEZPIECZEŃSTWA DLA STATKÓW RYBACKICH O DŁUGOŚCI 24 M I WIĘKSZEJ
For compliance with
COUNCIL DIRECTIVE 97/70/EC SETTING UP
A HARMONIZED SAFETY REGIME FOR FISHING VESSELS WITH A LENGTH OF 24 METRES IN LENGTH AND OVER

Niniejszy Wykaz stanowi integralny załącznik do Karty Bezpieczeństwa Statku Rybackiego Nr:
This Record shall be permanently attached to the Fishing Vessel Safety Certificate No.:

Nazwa statku:
Name of ship:

Sygnal rozpoznawczy:
Distinctive numbers or letters:

Port matczyński:
Port of registry:

Długość¹:
Length¹:

1 Dane o środkach ratunkowych
Details of life-saving appliances

1	Łączna liczba osób, dla których są przewidziane środki ratunkowe <i>Total number of persons for life-saving appliances are provided</i>		
		Lewa burta <i>Port side</i>	Prawa burta <i>Starboard side</i>
2	Łączna liczba łodzi ratunkowych: <i>Total number of lifeboats:</i>		
2.1	Łączna liczba osób, które można w nich pomieścić <i>Total number of persons accommodated by the m</i>		
2.2	Liczba całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych (Prawidło VII/18) <i>Number of partially enclosed lifeboats (Regulation VII/18)</i>		
2.3	Liczba całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych (Prawidło VII/19) <i>Number of totally enclosed lifeboats (Regulation VII/19)</i>		
3	Liczba łodzi ratunkowych: <i>Number of rescue boats:</i>		
3.1	Liczba łodzi wliczonych do podanej wyżej łącznej liczby łodzi <i>Number of boats which are included in the total number of lifeboats shown above</i>		
4	Tratwy ratunkowe: <i>Life rafts:</i>		
4.1	Tratwy, dla których wymagane są urządzenia do wodowania uznanego typu: <i>Those for which approved launching appliances are required:</i>		
4.1.1	Liczba tratw ratunkowych <i>Number of life rafts</i>		
4.1.2	Liczba osób, które można w nich pomieścić <i>Number of persons accommodated by the m</i>		
4.2	Tratwy, dla których nie są wymagane urządzenia do wodowania uznanego typu: <i>Those for which approved launching appliances are not required:</i>		
4.2.1	Liczba tratw ratunkowych <i>Number of life rafts</i>		
4.2.2	Liczba osób, które mogą pomieścić te tratwy <i>Number of persons accommodated by the m</i>		

¹ Długość wg definicji w Artykule 2(6) Dyrektywy Rady 97/70/WE.
Length as defined in Article 2(6) of Council Directive 97/70/EC.

		Lewa burta Port side	Prawa burta Starboard side
5	Liczba kół ratunkowych <i>Number of lifebuoys</i>		
6	Liczba pasów ratunkowych <i>Number of lifejackets</i>		
7	Kombinezony ratunkowe: <i>Immersion suits:</i>		
7.1	Ogólna liczba <i>Total number</i>		
7.2	Liczba kombinezonów ratunkowych odpowiadających wymaganiom pasów ratunkowych <i>Number of immersion suits complying with the requirements for lifejackets</i>		
8	Liczba środków ochrony cieplnej ² <i>Number of thermal protective aids²</i>		
9	Środki łączności używane w środkach ratunkowych: <i>Radio installations used in life-saving appliances:</i>		
9.1	Liczba transponderów radarowych <i>Number of radar transponders</i>		
9.2	Liczba radiotelefonów UKF do łączności dwustronnej <i>Number of two-way VHF radiotelephone apparatus</i>		

2 Dane o urządzeniach radiowych
Details of radio facilities

	Urządzenie <i>Item</i>	Stan faktyczny <i>Actual provision</i>
1	System pierwotny: <i>Primary systems:</i>	
1.1	Urządzenia UKF: <i>VHF radio installation:</i>	
1.1.1	Koder DSC <i>DSC encoder</i>	
1.1.2	Odbiomik nastuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>	
1.1.3	Radiotelefony <i>Radiotelephony</i>	
1.2	Urządzenia MF: <i>MF radio installation:</i>	
1.2.1	Koder DSC <i>DSC encoder</i>	
1.2.2	Odbiomik nastuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>	
1.2.3	Radiotelefony <i>Radiotelephony</i>	
1.3	Urządzenia MF/HF: <i>MF/HF radio installation:</i>	
1.3.1	Koder DSC <i>DSC encoder</i>	
1.3.2	Odbiomik nastuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>	
1.3.3	Radiotelefony <i>Radiotelephony</i>	
1.3.4	Telegrafia dalekopisowa <i>Direct-printing telegraphy</i>	
1.4	Ziemska stacja okrętowa INMARSAT <i>INMARSAT ship earth station</i>	
2	Wtórne środki alarmowania <i>Secondary means of alerting</i>	

²Bez wymaganych Prawidłami VII/17 (8) (xxi) i VII/20 (5) (a) (xxiv).
Excluding those required by Regulation VII/17 (8) (xxi) and VII/20 (5) (a) (xxiv).

Urządzenie Item	Stan faktyczny Actual provision
3 Urządzenia do odbioru morskich informacji dotyczących bezpieczeństwa: <i>Facilities for reception of maritime safety information:</i>	
3.1 Odbiornik NAVTEX <i>NAVTEX receiver</i>	
3.2 Odbiornik EGC <i>EGC receiver</i>	
3.3 Odbiornik HF radiotelegrafii dalekopisowej <i>HF direct-printing radiotelegraph receiver</i>	
4 Satelitarna radiopława awaryjna: <i>Satellite EPIRB:</i>	
4.1 COSPAS-SARSAT <i>COSPAS-SARSAT</i>	
4.2 INMARSAT <i>INMARSAT</i>	
5 Radiopława awaryjna UKF <i>VHF EPIRB</i>	
6 Transponder radarowy <i>Radar transponder</i>	

3 Metody stosowane dla zapewnienia gotowości operacyjnej urządzeń radiowych (prawdło IX/14)
Methods used to ensure availability of radio facilities (Regulation IX/14)

1 Dublowanie urządzeń <i>Duplication of equipment</i>
2 Naparwy na lądzie <i>Shore-based maintenance</i>
3 Możliwość wykonywania napraw na statku <i>At-sea maintenance capability</i>

ZAŚWIADCZA SIĘ, że powyższy Wykaz jest prawidłowy pod każdym względem.
THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Wydany w:
Issued at:

Miejsowość, data / *Place, date*

Pieczęć / *Seal*

Podpis / *Signature*

W przypadku podpisania należy potwierdzić poniższe oświadczenie:
If signed, the following paragraph is to be added:

NIŻEJ PODPISANY OŚWIADCZA, ŻE ZOSTAŁ WŁAŚCIWIE UPOWAŻNIONY DO WYSTAWIENIA NINIEJSZEGO CERTYFIKATU.
THE UNDERSIGNED DECLARES THAT HE IS DULY AUTHORISED TO ISSUE THIS CERTIFICATE.

Podpis / *Signature*

WZÓR
CERTYFIKAT ZWOLNIENIA STATKU RYBACKIEGO



RZE CZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

CERTYFIKAT ZWOLNIENIA STATKU RYBACKIEGO
FISHING VESSEL EXEMPTION CERTIFICATE

Dla nowego / istniejącego* statku rybackiego
For a new / existing fishing vessel*

Nr / No:

Wydany na podstawie postanowień
Issued under the provisions of the

.....
(nazwa odpowiedniego aktu prawnego wydanego przez państwo bandery / name of the relevant measure introduced by the Flag State)

oraz zgodnie z postanowieniami
and under the provisions of

DYREKTYWY 97/70/WE USTANAWIAJĄCEJ ZHARMONIZOWANY SYSTEM BEZPIECZEŃSTWA
OF COUNCIL DIRECTIVE 97/70/EC SETTING UP A HARMONIZED SAFETY REGIME
DLA STATKÓW RYBACKICH O DŁUGOŚCI 24 M I WIĘKSZEJ
FOR FISHING VESSELS OF 24 METRES IN LENGTH AND OVER

w imieniu Rządu
under the authority of the Government of.....
(pełna nazwa urzędowa państwa bandery / full official designation of the Flag State)

przez
by.....
(pełna nazwa urzędowa upoważnionej instytucji / full official designation of the authorized organisation)

Dane dotyczące statku / Particulars of the vessel

Nazwa statku <i>Name of the ship</i>	Sygnal rozpoznawczy <i>Distinctive numbers or letters</i>	Port macierzysty <i>Port of registry</i>	Długość <i>Length</i>

* Niepotrzebne skreślić. / *Delete as appropriate.*

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, ŻE
THIS IS TO CERTIFY

statek, na podstawie upoważnienia nadanego w prawie
that the ship is, under the authority conferred by regulation,
został zwolniony z wymagań
exempted from the requirements of

.....
.....

Warunki, jeśli istnieją, na jakich wydano niniejszy Certyfikat zwolnienia:
Conditions, if any, on which the Exemption Certificate is granted

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

Niniejszy certyfikat jest ważny do
This Certificate is valid until,
pod warunkiem, że Certyfikat zgodności statku rybackiego,
subject to the Fishing Vessel Certificate of Compliance,
którego niniejszy Certyfikat dotyczy, zachowuje ważność.
to which this Certificate is attached, remaining valid.

Wystawiono
Issued at

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

W przypadku podpisania należy potwierdzić poniższe oświadczenie:
If signed, the following paragraph is to be added:

NIŻEJ PODPISANY OŚWIADCZA, ŻE ZOSTAŁ WŁAŚCIWIE UPOWAŻNIONY DO WYSTAWIENIA NINIEJSZEGO CERTYFIKATU.
THE UNDERSIGNED DECLARES THAT HE IS DULY AUTHORISED TO ISSUE THIS CERTIFICATE.

.....
Podpis / Signature

**POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI CERTYFIKATU NA OKRES KARENCCI,
GDY STOSUJE SIĘ PRAWDŁO I/11 UST. 1**

*ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE
FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION V11 (1) APPLIES*

Ten certyfikat, zgodnie z prawidem I/11 ust. 1, będzie ważny do dnia:

This certificate shall, in accordance with Regulation V11 (1), be accepted as valid until

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

**POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI CERTYFIKATU
DO CHWILI DOJŚCIA DO PORTU PRZEGLĄDU LUB NA OKRES KARENCCI,
GDY STOSUJE SIĘ PRAWDŁO I/11 UST. 2 LUB PRAWDŁO I/11 UST. 4**

*ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE
UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE
WHERE REGULATION V11 (2) OR REGULATION V11 (4) APPLIES*

Ten certyfikat, zgodnie z prawidem I/11 ust. 2 / prawidem I/11 ust. 4*, będzie ważny do dnia:

*This certificate shall, in accordance with Regulation V11 (2) / Regulation V11 (4) *,
be accepted as valid until*

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

* Niepotrzebne skreślić. / Delete as appropriate.

WZÓR
KARTA BEZPIECZEŃSTWA

 KARTA BEZPIECZEŃSTWA Nr: Wydana na podstawie postanowień (nazwa odpowiedniego aktu prawnego Rzeczypospolitej Polskiej) w imieniu Rządu RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ przez Urząd Morski w			
Nazwa statku: .....	.....	.....	.....
Armator: .....	.....	.....	.....
Typ statku: .....	..... Materiał: ..	.....	Port macierzysty:
Rok budowy: .....	..... Stocznia: ..	.....	.....
Pojemność brutto: .....	..... Pojemność: ..	.....	Nośność:
Długość całkowita: .....	..... Długość między pionami: .....	.....	.....
Wzłina burta: .....	..... Wysokość boczna: ..	.....	Zanurzenie maks.:
Szerokość: .....	..... Klasa: ..	.....	Nr rejestru:
Ilość grodzi wodoszczelnych: .....	..... Sygnał rozpoznawczy: .....	.....	Kategoria statku:
Napęd: (ilość, typ, moc [kW], nr fabryczny)			
Urządzenia radiowe i nawigacyjne:			
Załoga ilość, dyplomy	Żegluga	Środki ratunkowe	(szkik, ilość osób)
Kapitan:	.....	- butle ratunkowe	..... dla osób
Oficerowie pokładowi:	.....	- butle ratunkowe	..... dla osób
Starszy mechanik:	.....	- talerz parunykowy	..... dla osób
Oficerowie mechaniczni:	.....	- talerz sztywny	..... dla osób
Radiooperator:	.....	- pływak ratunkowy	..... dla osób
Młyniarze pokładowi:	.....	- koła ratunkowe	..... dla osób
Motorzysta:	.....	- pasy ratunkowe	..... dla osób
Inni:	.....	- kombinowany ratunkowy	..... dla osób
Minimum / Maksimum	.....	.....	.....
Inne wymagania i warunki:			
STWIERDZA SIĘ, że w wyżej wymieniony statek został poddany inspekcji i dopuszczony do uprawiania żeglugi jako: w żegludze przy sile wiatru "B" i stanie morza "B" (wysokość fali m) w żegludze przy sile wiatru "B" i stanie morza "B" (wysokość fali m) Niniejsza Karta jest ważna do dnia: Niniejsza Karta traci ważność, jeżeli statek zostanie uszkodzony lub nastąpią zmiany konstrukcyjne zagrażające jego bezpieczeństwu lub w przypadku braku okresowego potwierdzenia. Wydano w:			
Miejscowość, data	Pieczęć	Podpis	1/3



SAFETY CERTIFICATE

No.:

Issued under the provisions of

(name of the relevant measure introduced by the Republic of Poland)

under the authority of the Government of the REPUBLIC OF POLAND

by Maritime Office in

Name of ship: _____
 Ship's operator: _____
 Type of Ship: _____ Material: _____ Port of registry: _____
 Year of build: _____ Shipbuilder: _____
 Gross tonnage: _____ Net tonnage: _____ Deadweight: _____
 Length overall: _____ Length between perpendiculars: _____
 Freeboard: _____ Depth moulded: _____ Draught max.: _____
 Breadth: _____ Class: _____ Register No.: _____
 Number of watertight bulkheads: _____ Distinctive No. or letters: _____ Category of ship: _____

Propulsion: (number and type, power, serial numbers, surface of sails, type of rig)

Radio and navigation facilities:

Crew	Voyages	Life saving appliances	(PCS, persons)
Number, licenses		- lifeboats accommodating	for persons
		- rescue boats	for persons
Master:		- inflatable life rafts accommodating	for persons
Deck officers:		- rigid life rafts accommodating	for persons
Chief engineer:		- buoyant apparatus supporting	for persons
Engine officers:		- life rafts	for persons
Radio operator:		- life jackets	for persons
Deck ratings:		- immersion suits	for persons
Engine room ratings:		total for	..... persons
Others:		Life throwing appliances	
Minimum/Maximum	/ /	Number of passenger allowed:	
		- in harbours service	..... persons
		- in restricted navigation	..... persons
		- in full navigation	..... persons
		- in navigation	..... persons
		Total number of crew and passengers:	
		- in harbours service	..... persons
		- in restricted navigation	..... persons
		- in full navigation	..... persons
		- in navigation	..... persons

Other requirements:

THIS IS TO CERTIFY that, as showed inspection carried out, the above mentioned ship _____
 on _____ wind not ____ °B and state of sea not ____ °B (height of wave ____ m)
 on _____ wind not ____ °B and state of sea not ____ °B (height of wave ____ m)

This Certificate is valid until:

This Certificate loses its validity after any damage sustained by the ship or unauthorised reconstruction affecting safety of the ship or without periodical survey.

Issued at:

Place, date

Seal

Signature

Adnotacje dotyczące inspekcji okresowych
Endorsement for periodical surveys

ZAŚWADCZA SIĘ, na podstawie przeprowadzonej inspekcji, że ten statek spełnia stosowne wymagania.
THIS IS TO CERTIFY that, at a survey, this ship was found to comply with the relevant requirements.

Inspekcja okresowa:
Periodical survey:

Miejscowość, data / *Place, date*

Pieczęć / *Seal*

Podpis / *Signature*

Inspekcja okresowa:
Periodical survey:

Miejscowość, data / *Place, date*

Pieczęć / *Seal*

Podpis / *Signature*

Inspekcja okresowa:
Periodical survey:

Miejscowość, data / *Place, date*

Pieczęć / *Seal*

Podpis / *Signature*

Inspekcja okresowa:
Periodical survey:

Miejscowość, data / *Place, date*

Pieczęć / *Seal*

Podpis / *Signature*

WZÓR
KARTA BEZPIECZEŃSTWA na podróż jednorazową



KARTA BEZPIECZEŃSTWA
na podróż jednorazową

Nr:

Wydana na podstawie postanowień

.....
(nazwa odpowiedniego aktu prawnego Rzeczypospolitej Polskiej)

w imieniu Rządu RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
przez Urząd Morski w

Nazwa statku:

Armator:

Rodzaj napędu:

Przeznaczenie statku:

Rok budowy:

Miejsce budowy:

Pojemność brutto:

Nazwa podmiotu występującego o wydanie niniejszej Karty:

STWIERDZA SIĘ, na podstawie przeprowadzonej inspekcji, że wyżej wymieniony statek spełnia wymagania
i może odbyć jednorazową podróż przy zachowaniu następujących warunków:

- 1 Rodzaj i trasa podróży:
- 2 Warunki pogodowe: dobra widzialność, wiatr do "B, stan morza do "B (wysokość fali m).
- 3 Dopuszczalna ilość osób uczestniczących w podróży:
- 4 Czas trwania podróży:
- 5 Wymagania szczególne:

Niniejsza Karta jest ważna od dnia do dnia

Wydano w:

Miejscowość, data

Pieczczę

Podpis

WZÓR
KARTA BEZPIECZEŃSTWA „L”



KARTA BEZPIECZEŃSTWA „L”

Nr:

Wydana na podstawie postanowień

(nazwa odpowiedniego aktu prawnego Rzeczypospolitej Polskiej)

w imieniu Rządu RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
przez Urząd Morski w

Nazwa statku:

Armator:

Typ statku: Materiał: Port macierzysty:

Rok budowy: Stocznia:

Pojemność brutto: Pojemność netto: Nośność:

Długość całkowita: Długość między pionami: Min. wolna burta:

Wolna burta: Wysokość boczna: Zanurzenie maks.:

Szerokość: Klasa: Nr rejestru:

Ilość grodzi wodoszczelnych: Sygnał rozpoznawczy: Kategoria statku:

Napęd (typ, moc, nr fabryczny, powierzchnia i rodzaj ożaglowania)

Kotwice (ilość, ciężar)

Łańcuch (lina kotwiczna) ilość, długość

Wyposażenie:

trawki ratunkowe	gałki	latanie okrętowe:
piwak ratunkowy	koc gałkowy	bińkowe zielone
kobki ratunkowe	rakawice ogólnocielne	bińkowe czerwone
pasy ratunkowe	włado p.poż.	rdzawe
kombiżony ratunkowe	topolek	pozytywne komb.
wyżłabliki ratunkowe	kompat	białe 360°
rakety spadocielowe czerwone	sonda	czerwone 360°
pościolki czerwone	róg mgłowy	związki maszbowe
plawka dymna pomarńczowa	dzwoń gong	związki
radar białe UKF	aple czka	
radar	lataka elektryczna	
GPS	dykologia	reflektor radarowy

Żałoga:

Inne wymagania i warunki:

STWIERDZA SIĘ, że wyżej wymieniony statek został poddany inspekcji i dopuszczony do:

w	przysię wiatru do	"B i stanie morza	"B (wysokość fali m)
w	przysię wiatru do	"B i stanie morza	"B (wysokość fali m)

Niniejsza Karta jest ważna do dnia:

Niniejsza Karta traci ważność, jeżeli statek zostanie uszkodzony lub nastąpią zmiany konstrukcyjne zagrażające jego bezpieczeństwu lub w przypadku braku okresowego potwierdzenia.

Wydano w:

Miejscowość, data Pieczęć Podpis 1/2

Adnotacje dotyczące inspekcji okresowych

ZAŚWIADCZA SIĘ, na podstawie przeprowadzonej inspekcji, że ten statek spełnia stosowne wymagania.

Inspekcja okresowa:

Miejscowość, data

Pieczęć

Podpis

Inspekcja okresowa:

Miejscowość, data

Pieczęć

Podpis

Inspekcja okresowa:

Miejscowość, data

Pieczęć

Podpis

Inspekcja okresowa:

Miejscowość, data

Pieczęć

Podpis

WZÓR
CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA RADIOWEGO STATKU TOWAROWEGO



RZE CZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA RADIOWEGO
STATKU TOWAROWEGO**
CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

Niniejszy Certifikat należy uzupełnić Wykazem wyposażenia w urządzenia radiowe (Formularz R)
This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment of Radio Facilities (Form R)

Nr / No.:

Wydany na podstawie postanowień
Issued under the provisions of

.....
(nazwa odpowiedniego aktu prawnego wydanego przez państwo bandery / name of the relevant measure introduced by the Flag State)

oraz zgodnie z postanowieniami
and under the provisions of

MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974, z poprawkami
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended

*zgodnie z rezolucją Zgromadzenia A 883(21) dotyczącą jednolitego światowego wdrożenia zharmonizowanego systemu nadzoru i certyfikacji
in accordance with Assembly Resolution A 883(21) relating to the global implementation of the Harmonized System of Survey and Certification*

w imieniu Rządu

under the authority of the Government of

(pełna nazwa urzędu państwa bandery / full official designation of the Flag State)

przez

by

(pełna nazwa urzędu upoważnionej instytucji / full official designation of the authorised organisation)

DANE STATKU:

PARTICULARS OF SHIP:

Nazwa statku:

Name of ship:

Sygnal rozpoznawczy:

Distinctive number or letters:

Port macierzysty:

Port of registry:

Pojemność brutto:

Gross tonnage:

Obszary, na których statek jest uprawniony do żeglugi (prawidło IV/2 Konwencji):

Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2 of the Convention):

.....

Numer IMO:¹

IMO Number:

Data, kiedy została położona stępka lub kiedy statek był w podobnym stadium budowy, albo data

rozpoczęcia prac nad znaczną przebudową, zmianami konstrukcyjnymi lub modyfikacją statku:

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date

on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced:

¹ Zgodnie z Systemem identyfikacyjnych numerów statków IMO, przyjętym przez Organizację rezolucją A.600(15).

In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by Resolution A.600(15).

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, ŻE:
THIS IS TO CERTIFY THAT:

1. statek został poddany przeglądowi zgodnie z wymaganiami przepisu 1/9 Konwencji;
the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/9 of the Convention;
2. przegląd wykazał, iż:
the survey showed that:
 - 2.1 statek spełniał wymagania Konwencji dotyczącym urządzeń radiowych;
the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;
 - 2.2 działanie urządzeń radiowych używanych w środkach ratunkowych odpowiadało wymaganiom Konwencji;
the functioning of the radio installation used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;
3. został / nie został* wydany Certyfikat zwolnienia.
the Exemption Certificate has/has not been issued.*

Niniejszy Certyfikat jest ważny do:

*This Certificate is valid until*²

pod warunkiem przeprowadzania przeglądów okresowych zgodnie z przepisem 1/9 Konwencji.
subject to the periodical surveys in accordance with regulation 1/9 of the Convention.

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

* Niepotrzebne skreślić/Delete as appropriate.

² Wpisać datę upływu ważności określoną zgodnie z przepisem 1/14(a) Konwencji. Dzień i miesiąc tej daty odpowiada dacie rocznicy, jak to określono w przepisie 1/2(n), chyba że datę tę zmieniło zgodnie z przepisem 1/14(h) Konwencji.
Insert the date of expiry specified in accordance with regulation 1/14(a) of the Convention. The day and the month of this correspond to the anniversary date as defined in regulation 1/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation 1/14(h).

POTWIERDZENIA PRZEGLĄDÓW OKRESOWYCH
ENDORSEMENT FOR PERIODICAL SURVEYS

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, że przegląd przeprowadzony zgodnie z wymaganiami przepisu 1/9 Konwencji wykazał, że statek spełnia odpowiednie wymagania Konwencji.

THIS IS TO CERTIFY THAT, at a survey required by regulation 1/9 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

1. przegląd okresowy
1st periodical survey

Miejscowość, data / Place, date

Pieczczę / Seal

Podpis / Signature

2. przegląd okresowy
2nd periodical survey

Miejscowość, data / Place, date

Pieczczę / Seal

Podpis / Signature

3. przegląd okresowy
3rd periodical survey

Miejscowość, data / Place, date

Pieczczę / Seal

Podpis / Signature

4. przegląd okresowy
4th periodical survey

Miejscowość, data / Place, date

Pieczczę / Seal

Podpis / Signature

**PRZEGLĄD OKRESOWY PRZEPROWADZONY ZGODNIE Z PRAWIDŁEM I/14 (h) (iii)
PERIODICAL SURVEY IN ACCORDANCE WITH REGULATION I/14 (h) (iii)**

Niniejszym stwierdza się, że przegląd okresowy przeprowadzony zgodnie z wymaganiami przepisu I/14 (h) (iii) Konwencji wykazał, że statek spełnia odpowiednie wymagania Konwencji.

This is to certify that, at a periodical survey in accordance with regulation I/14 (h) (iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Miejsowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

**POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI CERTYFIKATU WYDANEGO
NA OKRES DŁUŻSZY NIŻ 5 LAT, GDY MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO I/14 (c)
ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE
IF VALID FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION I/14 (c) APPLIES**

Statek spełnia odpowiednie wymagania Konwencji i niniejszy certyfikat, zgodnie z przepisem I/14 (c) Konwencji, należy uznawać jako ważny do:

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14 (c) of the Convention, be accepted as valid until:

Miejsowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

**POTWIERDZENIE W PRZYPADKU, GDY ZOSTAŁ ZAKOŃCZONY PRZEGLĄD
DLA ODNOWIENIA CERTYFIKATU I MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO I/14 (d)
ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED
AND REGULATION I/14 (d) APPLIES**

Statek spełnia odpowiednie wymagania Konwencji i niniejszy certyfikat, zgodnie z przepisem I/14 (d) Konwencji, należy uznawać jako ważny do:

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14 (d) of the Convention, be accepted as valid until:

Miejsowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

**POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI CERTYFIKATU
W CELU DOPLYNIĘCIA DO PORTU, W KTÓRYM BĘDZIE PRZEPROWADZONY PRZEGLĄD,
LUB NA OKRES ZWŁOKI W PRZYPADKU,
GDY MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO I/14 (e) LUB I/14 (f)**

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE
UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE
WHERE REGULATION I/14 (e) OR I/14 (f) APPLIES**

Niniejszy certyfikat, zgodnie z prawidłem I/14 (e), I/14 (f) * Konwencji,
należy uznawać jako ważny do:

*The ship shall, in accordance with regulation I/14 (e), I/14 (f) * of the Convention,
be accepted as valid until:*

Miejsowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

**POTWIERDZENIE PRZESUNIĘCIA DATY ROCZNICY W PRZYPADKU,
GDY MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO I/14 (h)**

**ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE
WHERE REGULATION I/14 (h) APPLIES**

Zgodnie z prawidłem I/14 (h) Konwencji nową datę rocznicy ustala się na:

In accordance with regulation I/14 (h) of the Convention, the new anniversary date is:

Miejsowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

Zgodnie z prawidłem I/14 (h) Konwencji nową datę rocznicy ustala się na:

In accordance with regulation I/14 (h) of the Convention, the new anniversary date is:

Miejsowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

* Npotrzebne skreślić. / Delete as appropriate.

WZÓR
WYKAZ WYPOSAŻENIA W URZĄDZENIA RADIOWE (FORMULARZ R)



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

WYKAZ WYPOSAŻENIA W URZĄDZENIA RADIOWE (FORMULARZ R)
RECORD OF EQUIPMENT OF RADIO FACILITIES (FORM R)

Na zgodność z postanowieniami
MIEDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974, z poprawkami
zgodnie z Rezolucją Zgromadzenia A.883(21) dotyczącą jednolitego światowego wdrożenia zharmonizowanego systemu nadzoru i certyfikacji

For compliance with
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended
in accordance with Assembly Resolution A.883(21) relating to the global implementation of the Harmonized System of Survey and Certification

Wykaz ten powinien być stale dołączony do Certyfikatu Bezpieczeństwa Radiowego Statku Towarowego Nr:
This Record shall be permanently attached to the Cargo Ship Safety Radio Certificate No.:

Nazwa statku:
Name of ship:

Sygnal rozpoznawczy:
Distinctive numbers or letters:

Minimalna liczba osób posiadających wymagane kwalifikacje do obsługi urządzeń radiowych:
Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installations:

Nr IMO:
IMO No.:

1 Dane o urządzeniach radiowych
Details of radio facilities

Urządzenie <i>Item</i>	Stan faktyczny <i>Actual provision</i>
1 System pierwotny: <i>Primary systems:</i>	
1.1 Urządzenia OKF: <i>VHF radio installation:</i>	
1.1.1 Koder DSC <i>DSC encoder</i>	
1.1.2 Odbiornik nastuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>	
1.1.3 Radiotelefony <i>Radiotelephony</i>	
1.2 Urządzenia średniofalowe MF: <i>MF radio installation:</i>	
1.2.1 Koder DSC <i>DSC encoder</i>	
1.2.2 Odbiornik nastuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>	
1.2.3 Radiotelefony <i>Radiotelephony</i>	
1.3 Urządzenia MF/HF: <i>MF/HF radio installation:</i>	
1.3.1 Koder DSC <i>DSC encoder</i>	
1.3.2 Odbiornik nastuchowy DSC <i>DSC watch receiver</i>	
1.3.3 Radiotelefony <i>Radiotelephony</i>	
1.3.4 Telegraf dalekopisowa <i>Direct-printing telegraphy</i>	
1.4 Nazemna stacja okrętowa INMARSAT <i>INMARSAT ship earth station</i>	
2 Wtórne środki alarmowania <i>Secondary means of alerting</i>	

Urządzenie Item	Stan faktyczny Actual provision
3	
<i>Urządzenia do odbioru morskich informacji dotyczących bezpieczeństwa: Facilities for reception of maritime safety information:</i>	
3.1	
<i>Odbiornik NAVTEX NAVTEX receiver</i>	
3.2	
<i>Odbiornik rozszerzonego wywołania grupowego (EGC) EGC receiver</i>	
3.3	
<i>Odbiornik HF radiotelegrafii dalekopisowej HF direct-printing radiotelegraph receiver</i>	
4	
<i>Radiopława satelitarna: Satellite EPIRB:</i>	
4.1	
<i>COSPAS-SARSAT COSPAS-SARSAT</i>	
4.2	
<i>INMARSAT INMARSAT</i>	
5	
<i>Radiopława awaryjna VHF VHF EPIRB</i>	
6	
<i>Transponder radarowy Vessel's radar transponder</i>	

2 Metody stosowane dla zapewnienia gotowości operacyjnej urządzeń radiowych (prawa IV/15.6 i 15.7 Konwencji)
Methods used to ensure availability of radio facilities (regulations IV/15.6 and 15.7 of the Convention)

1	<i>Dublowanie urządzeń Duplication of equipment</i>		
2	<i>Naprawy na lądzie Shore-based maintenance</i>		
3	<i>Możliwość wykonywania napraw na statku At-sea maintenance capability</i>		

ZASWIADCZA SIĘ, że powyższy Wykaz jest prawidłowy pod każdym względem.
 THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Wydany w
 Issued at:

Miejsowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

Zakres weryfikacji wstępnej systemu ochrony statku

I. OGÓLNE ASPEKTY OCHRONY

I. Inspekcja systemu ochrony statku znajdującego się porcie obejmuje co najmniej następujące ogólne aspekty systemu ochrony:

- 1) obserwacje dotyczące szczegółowych aspektów systemu ochrony statku, podczas zbliżania się do statku i podczas poruszania się po statku przez upoważnionego inspektora, biorąc pod uwagę poziom ochrony, lub poziomy, na których działają statek i obiekt portowy. Inspektor bierze pod uwagę tylko te aspekty, które zostają ujawnione podczas normalnych czynności kontrolnych na pokładzie statku,
- 2) sprawdzenie, czy na pokładzie statku znajduje się ważny międzynarodowy certyfikat ochrony statku lub tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku, wydany przez Administrację, uznaną organizację ochrony lub inny Umawiający się Rząd na prośbę Administracji,
- 3) sprawdzenie, że poziom ochrony, na którym statek działa co najmniej równy poziomowi ustalonemu przez Rząd dla obiektu portowego,
- 4) zidentyfikowanie oficera ochrony statku,
- 5) podczas sprawdzania innej dokumentacji, zaznajomienie się z dowodami, iż alarmy próbne w zakresie ochrony były przeprowadzane w odpowiednich przedziałach czasowych oraz określenie, czy miały miejsce jakiegokolwiek ćwiczenia w zakresie ochrony z udziałem statku,
- 6) sprawdzenie zapisów dotyczących ostatnich 10 zawinięć do obiektów portowych (Prawidło XI-2/9.2.1.3), włączając w to zapisy jakiegokolwiek działań w płaszczyźnie statek – statek, które tym czasie miały miejsce w powinny zawierać każdorazowo:
 - poziom ochrony na jakim znajduje się statek (Prawidło XI-2/9.2.1.3)
 - jakiegokolwiek specjalne lub dodatkowe środki ochrony, które zostały podjęte.
 - czy zostały zachowane właściwe środki ochrony, (Prawidło XI-2/9.2.1.5), włączając w to Deklarację Ochrony Statku jeśli została wydana.
- 7) ocena czy kluczowi członkowie załogi statku są w stanie efektywnie komunikować się ze sobą w sprawach związanych z ochroną.

II. SZCZEGÓLNE ASPEKTY OCHRONY

Szczególne aspekty ochrony nie zostały stworzone z zamiarem używania ich jako listy kontrolnej. Rozpatrywanie któregokolwiek z powyższych punktów ma na celu podjęcie decyzji przez upoważnionego w sprawach ochrony inspektora czy istnieją „wyraźne podstawy”. Jednocześnie od inspektorów upoważnionych w sprawach ochrony wymaga się profesjonalnej oceny, która brałaby pod uwagę poziom, lub poziomy ochrony, na których są i statek i obiekt portowy, i nie byłaby ona ograniczona do szczególnych aspektów ochrony wymienionych poniżej. Niezgodność z jednym lub więcej aspektami nie koniecznie musi prowadzić do uznania pełnej niezgodności z obowiązkowymi wymaganiami rozdziału XI–2 lub w części A Kodeksu ISPS.

1. Dostęp do statku w czasie postoju w porcie

Dla statków na poziomie ochrony 1 należy rozpatrzyć:

- Czy istnieją jakiegokolwiek formy kontroli na dojściach lub innych punktach dostępu do statku?(sekcja 7.2.2 w części A Kodeksu ISPS)
- Czy widocznym jest, że sprawdzana jest tożsamość osób wchodzących na statek? (sekcja 9.14.1 w części A Kodeksu ISPS)

Dodatkowo dla statków pasażerskich na poziomie ochrony 1, jeżeli aspekty tego typu można zaobserwować w trakcie wchodzenia na statek, należy rozpatrzyć:

- Czy w porozumieniu z obiektem portowym ustanowiono zabezpieczone miejsca dla przeszukiwań? (sekcja 9.14.2 w części B Kodeksu ISPS)
- Czy osoby sprawdzone i ich rzeczy osobiste oddzielane są od osób niesprawdzonych i ich rzeczy osobistych?(sekcja 9.14.4 w części B Kodeksu ISPS)

2. Monitorowanie ochrony statku

Dla statków na poziomie ochrony 1, jeżeli zauważono następujące działania na pokładzie należy rozpatrzyć czy :

- Czy wachty na pokładzie lub sprzęt monitorujący są używane w trakcie przebywania inspekcji na statku? (sekcja 9.42.2 w części B Kodeksu ISPS)
- Czy statek obserwuje obiekty zbliżające się tak od strony lądu jak i morza? (sekcja 9.42.2, 9.46.1 i 9.46.2 w części B Kodeksu ISPS)

Dla statków na poziomie ochrony 2 jeżeli na pokładzie można zaobserwować następujące działania:

- Czy sprzęt obserwacyjny jest używany i monitorowany w odpowiednich odstępach czasu? (sekcja 9.47.2 w części B Kodeksu ISPS)
- Czy na miejscu został skierowany dodatkowy personel do strzeżenia i patrolowania zastrzeżonych terenów? (sekcja 9.47.3 w części B Kodeksu ISPS)

3. Dostawa zapasów statkowych

Dla statków na poziomie ochrony 1, jeżeli zauważono następujące działania na pokładzie należy rozpatrzyć czy :

- Czy zapasy statkowe są sprawdzane przed załadunkiem pod kątem naruszenia lub fałszowania ładunku? (sekcja 9.33.3 w części B Kodeksu ISPS)
- Czy upewniono się wcześniej, czy lista załadunkowa zgadza się z ładowanym zaopatrzeniem? (sekcja 9.35.1 w części B)
- Czy po załadowaniu zapasy przechowywane są w sposób bezpieczny? (sekcja 9.35.2 w części B Kodeksu ISPS).

4. Obsługa ładunku

Sprawdzanie ładunku może polegać na :

- fizycznym oraz wizualnym sprawdzeniu; oraz
- użyciu do tego celu, sprzętu wykrywającego lub prześwietleniowego, urządzeń mechanicznych, lub psów;

Uwzględniając ustalenia dotyczące sprawdzania i plombowania ładunku na brzegu.

Dla statków towarowych, włączając w to samochodowce, promy pasażerskie ro – ro oraz statki pasażerskie na 1 poziomie ochrony jeżeli następujące mogą być zauważone w trakcie przebywania na pokładzie należy rozpatrzyć czy:

- ładunek, jednostki transportujące oraz przestrzenie ładunkowe zostały sprawdzone przed oraz w trakcie operacji ładunkowych? (sekcja 9.27.1 w części B Kodeksu ISPS)
- ładunek jest sprawdzany z dokumentacją dotyczącą tego ładunku? (sekcja 9.27.2 w części B)
- czy pojazdy sprawdzane są przed załadunkiem? (sekcja 9.27.4 w części B Kodeksu)
- Czy są sprawdzane plomby i inne metody zapobiegające fałszowaniu ładunku? (sekcja 9.27.4 w części B Kodeksu)

Dla statków towarowych, włączając w to samochodowce, promy pasażerskie ro – ro oraz statki pasażerskie na poziomie ochrony 2 jeżeli następujące mogą być zauważone w trakcie przebywania na pokładzie należy rozpatrzyć czy:

- zostały dokładnie sprawdzone: ładunek, jednostki transportujące oraz przestrzenie ładunkowe? (sekcja 9.30.1 w części B Kodeksu ISPS)
- miały miejsce dokładne kontrole dla upewnienia się czy ładowany jest właściwy ładunek. (sekcja 9.30.2 w części B Kodeksu ISPS)
- pojazdy sprawdzane są przed załadunkiem jeszcze dokładniej? (sekcja 9.30.3 w części B Kodeksu ISPS)
- kontrole plomb i innych metod zapobiegających fałszowaniu ładunku są częste i dokładne? (sekcja 9.30.4 w części B Kodeksu ISPS)

5. Obsługa nienadzorowanego bagażu

Nienadzorowany bagaż może być przeglądany i/ lub przeszukiwany tak przez pracowników statków jak i obiektów portowych. Rozważa się następujące aspekty jeżeli przeszukania/ przeglądy bagażu podejmowane są przez statek.

- Czy na poziomie ochrony 1, jeżeli można zaobserwować go na statku, bagaż nie nadzorowany jest przeglądany i/ lub przeszukiwany? (sekcja 9.39 w części B Kodeksu ISPS)
- Czy na poziomie ochrony 2, jeżeli można zaobserwować go na statku, cały bagaż nie nadzorowany jest przeglądany i/lub przeszukiwany? (sekcja 9.40 w części B Kodeksu ISPS).

III. USTANOWIENIE „WYRAŹNYCH PODSTAW”

Przykłady „wyraźnych podstaw” ustanowionych przez prawidło XI – 2 /9.1 i XI – 2 /9.2 mogą zawierać - jeśli są istotne:

- 1) dowód, iż certyfikat ISSC jest nieważny lub wygasł (sekcja 4.33.1 w części B Kodeksu ISPS)
- 2) dowód lub rzetelna informacja, że istnieją „poważne nieprawidłowości” w ustaleniach dotyczących ochrony, w wyposażeniu ochronnym na statku, dokumentacji wymaganej, przez rozdział XI- 2 oraz części A Kodeksu ISPS (sekcja 4.33.2 w części B Kodeksu ISPS)

- 3) raport lub skarga, która według profesjonalnej oceny upoważnionego w sprawach kontroli inspektora, zawiera rzetelną informację, jasno wskazującą na to, że statek nie spełnia wymagań rozdziału XI- 2 oraz części A Kodeksu ISPS (sekcja 4.33.3 w części B Kodeksu ISPS)
- 4) dowód lub obserwacja uzyskana przez upoważnionego w sprawach kontroli inspektora dokonującego profesjonalnej oceny, że kapitan statku lub załoga nie zapoznali się z podstawowymi procedurami ochrony na statku, lub nie potrafili przeprowadzić ćwiczeń związanych z ochroną statku lub że ćwiczenia tego typu nie zostały w ogóle przeprowadzone (sekcja 4.33.4 w części B Kodeksu ISPS)
- 5) dowód z obserwacji uzyskany przez upoważnionego w sprawach kontroli inspektora dokonującego profesjonalnej oceny że kluczowi członkowie załogi nie są w stanie komunikować się z innymi kluczowymi członkami załogi, którym powierzono zadania dotyczące ochrony na statku (sekcja 4.33.5 w części B Kodeksu ISPS)
- 6) informacja lub dowód z obserwacji uzyskany przez upoważnionego w sprawach kontroli inspektora dokonującego profesjonalnej oceny, że statek zaokrętował osoby, załadował zapasy lub dobra w obiekcie portowym lub z innego statku, w sytuacji gdy obiekt portowy lub statek łamią rozdział XI –2 część A Kodeksu ISPS, oraz gdy statek nie powziął odpowiednich, specjalnych lub dodatkowych środków ochrony lub też nie użył odpowiednich procedur ochrony statku (sekcja 4.33.6 w części B Kodeksu ISPS)
- 7) dowód lub rzetelną informację, że statek zaokrętował osoby lub załadował zapasy lub dobra z innego źródła (np. z innego statku lub helikoptera) kiedy obiekt portowy czy statek łamią rozdział XI–2 część A Kodeksu ISPS, oraz gdy statek nie powziął odpowiednich, specjalnych lub dodatkowych środków ochrony, lub też nie użył odpowiednich procedur ochrony statku. (sekcja 4.33.7 w części B Kodeksu ISPS); i
- 8) jeżeli statek posiada kolejno wydany, tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku (ISSC) opisany w rozdziale A/19.4 Kodeksu ISPS i według profesjonalnej oceny upoważnionego w sprawach kontroli inspektora, jednym z celów wnoszenia o jego wydanie przez statek lub jego armatora, jest uniknięcie pełnej zgodności z konwencją SOLAS Rozdział XI – 2 i częścią A Kodeksu ISPS, przekraczając termin wstępnego tymczasowego certyfikatu tak jak opisano to w rozdziale A /19.4.4 Kodeksu ISPS (sekcja 4.33.8 w części B Kodeksu ISPS)

IV. DZIAŁANIA, KTÓRE NALEŻY PODJĄĆ KIEDY ZAISTNIEJĄ „WYRAŻNE PODSTAWY”

W przypadku zaistnienia „wyraźnych podstaw” może zostać przeprowadzona bardziej szczegółowa inspekcja systemu ochrony statku.

Przeprowadzając inspekcję i decydując się o proporcjonalnych środkach kontroli, inspektor powinien rozpatrzyć stopień w jakim statek jest w stanie:

- utrzymywać komunikację z obiektem portowym;
- zapobiegać nieautoryzowanemu dostępowi do statku i terenów o ograniczonym dostępie.
- zapobiegać wnoszeniu na pokład statku niepożądaney broni, urządzeń zapalających lub materiałów wybuchowych.

Upoważniony w sprawach kontroli inspektor powinien przedyskutować pozycje wskazujące na niezgodności, z kapitanem statku lub/i oficerem ochrony statku oraz upewnić się co do usunięcia niezgodności we wszystkich pozycjach. Jeżeli kapitan statku lub oficer ochrony statku nie są w stanie usunąć niezgodności w sposób satysfakcjonujący (według inspektora upoważnionego w sprawach ochrony) wtedy inspektor może:

- 1) wstrzymać wyjście statku aż do usunięcia niezgodności (prawidło XI-2/9.1.3)
- 2) ograniczyć operacje statku do czasu kiedy niezgodności zostaną usunięte, kiedy statek być może stanowiłby szczególnie poważne zagrożenie dla ochrony jeżeli jego lokalizacja pozostałaby niezmienną lub gdyby miał zamiar kontynuować swoje działania przeładunkowe, a jego niezgodności mogłyby być usunięte w innym, stwarzającym mniejsze niebezpieczeństwo miejscu lub sytuacji. Ograniczenie operacji statkowych może zawierać w sobie skierowanie statku w inne miejsce znajdujące się w obrębie portu, zmianę lub zatrzymanie operacji przeładunkowych, lub wydalenie statku z portu (prawidło XI-2 /9 .1.3);
- 3) zatrzymanie statku w porcie do czasu usunięcia niezgodności, kiedy statek stanowi szczególnie poważne zagrożenie dla ochrony lub bezpieczeństwa ludzi, statku lub innej własności. Oraz gdy ograniczenie poruszania się jest środkiem niewystarczającym do zmuszenia statku do usunięcia niezgodności (prawidło XI-2 /9 .1.3)

Środki kontroli tego rodzaju mogą dodatkowo lub alternatywnie zawierać inne mniejsze środki administracyjne i poprawcze (prawidło XI-2 /9 .1.3).

Wydalenie z portu powinno mieć zastosowanie tylko wtedy, kiedy zaistnieją wyraźne okoliczności i statek stanowi (natychmiastowe) bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa osób lub statków lub innej własności, i nie ma innych odpowiednich środków dla usunięcia tego zagrożenia (prawidło XI-2 /9 .3.3).

Zakres weryfikacji bardziej szczegółowej systemu ochrony statku

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

Kiedy upoważniony inspektor ochrony zauważy „wyraźne podstawy” świadczące o tym, że statek nie spełnia wymagań rozdziału IX-2 części A kodeksu ISPS, lub że kapitan statku lub personel nie zaznajomili się z podstawowymi procedurami i środkami ochrony, może zostać przeprowadzona bardziej szczegółowa inspekcja systemu ochrony statku. Inspektor zawiadamia kapitana statku o inspekcji. Jednakże należy zaznaczyć, że niezgodność z jakimkolwiek z tematów odnoszących się do części B Kodeksu ISPS nie koniecznie musi oznaczać niezgodność z rozdziałem XI –2 lub częścią A Kodeksu ISPS.

II. BARDZIEJ SZCZEGÓŁOWA INSPEKCJA SYSTEMU OCHRONY STATKU

Bardziej szczegółowa inspekcja systemu ochrony statku może zawierać pytania:

- 1) Czy kapitan statku może przedstawić dokumentację na dowód posiadania przez siebie uprawnień obowiązków i - przy czym dokumenty powinny zawierać zapis o zwierzchniej władzy kapitana statku? (sekcja 6.1 w części A Kodeksu ISPS)
- 2) Czy został wyznaczony oficer ochrony statku i czy osoba ta zna swoje obowiązki wynikające z planu ochrony statku? (sekcja 12.1 w części A Kodeksu ISPS)
- 3) Czy plan ochrony statku napisany jest w języku roboczym tego statku? Jeżeli jednym z tych języków nie jest angielski hiszpański lub francuski – czy jest on przetłumaczony na jeden z wymienionych. (sekcja 9.4 w części A Kodeksu ISPS)
- 4) Czy personel statku posiada możliwość monitorowania statku (włączając w to przestrzenie ładunkowe), obszary o ograniczonym dostępie na pokładzie, oraz tereny przyległe do statku? (sekcja 9.42 w części A Kodeksu ISPS)
- 5) Czy członkowie personelu statku wykonują w sposób satysfakcjonujący wszystkie swoje obowiązki związane z ochroną statku, oraz czy znane im są procedury komunikowania się w sprawach ochrony? (sekcja 9.4 w części A Kodeksu ISPS)

- 6) Czy dostęp do statku jest kontrolowany, włączając w to wejście na pokład osób i ich rzeczy osobiste? (sekcja 7.2.1 i 7.2.7 w części A Kodeksu ISPS)
- 7) Czy oficerowie na statku wiedza, kto jest oficerem ochrony statku.? (sekcja 9.14.3 w części A Kodeksu ISPS)
- 8) Czy oficerowie statku wiedza, kto jest oficerem ochrony armatora? (sekcja 9.4.14 w części A Kodeksu ISPS)
- 9) Czy statek posiada zapisy szkoleń, alarmów próbnych oraz ćwiczeń? (sekcja 10.1.1 w części A Kodeksu ISPS)
- 10) Czy statek posiada zapisy zmian poziomów ochrony? (sekcja 10.1.4 w części A Kodeksu ISPS)
- 11) Jeżeli było się świadkiem ćwiczeń alarmu ochrony należy stwierdzić czy członkowie personelu statku są zaznajomieni ze swoimi obowiązkami i wyposażeniem ochrony statku? Upoważniony w sprawach ochrony oficer powinien konsultować z kapitanem statku oraz oficerem ochrony statku odpowiedni typ, rodzaj ćwiczeń biorąc pod uwagę typ statku, zmiany personelu na statku (wymianę załogi) oraz obiekty portowe, do których statek ma zamiar zawinąć. Ćwiczenia tego typu powinny mieć charakter jak najbardziej praktyczny i powinny być poprowadzone w taki sposób jakby na prawdę istniało zagrożenie ochrony statku. (sekcja 13.4 w części A Kodeksu ISPS oraz sekcja 13.5 i 13.6 w części B Kodeksu ISPS)
- 12) Czy kluczowi członkowie personelu statku są w stanie komunikować się z sobą, z obiektami portowymi i z oficerem ochrony armatora? (sekcja 9.2.3 w części B Kodeksu.
- 13) Czy statek przygotowany jest na otrzymywanie instrukcji od umawiającego się rządu w sprawie zmian poziomów ochrony? (prawidło XI – 2/3/oraz XI – 2/6).
- 14) Czy otrzymano zapewnienia, że statek jest w stanie transmitować i otrzymywać na ląd sygnał alertu? (Prawidło XI–2/6).
- 15) Czy oficer ochrony statku został w odpowiedni sposób przeszkolony, czy posiada odpowiednia wiedzę o planie ochrony statku procedurach oraz wyposażeniu i o posługiwaniu się sprzętem i systemami ochrony? (sekcja 13.2 w części A Kodeksu ISPS oraz sekcja 13.1 i 13.2 w części B Kodeksu ISPS)
- 16) Czy członkowie załogi statku, którym powierzono odpowiedzialność za szczególne zadania ochrony posiadają wystarczającą wiedzę i możliwości żeby wykonywać przewidziane dla nich zadania? Czy rozumieją oni swoje obowiązki związane z ochrona statku tak jak opisane to zostało w planie ochrony statku? (sekcja 13.3 w części A Kodeksu ISPS oraz sekcja 13.3 w części B Kodeksu ISPS Kodeks ISPS)

17) Należy stwierdzić przez bezpośrednią obserwację czy zainstalowano sprzęt taki jak np.: czujniki ruchu, systemy obserwacji, sprzęt prześwietleniowy, oświetlenie i alarmy, i czy funkcjonują one poprawnie?

Ponadto bardziej szczegółowa inspekcja systemu ochrony statku może zawierać:

- 1) odpowiedź na zagrożenie ochrony lub incydent ochrony
- 2) odpowiedź na zmianę poziomu ochrony statku
- 3) wykrycie osób niepożądanych na statku włączając w to pasażerów na gapę oraz
- 4) inne incydenty odpowiadające jasnym podstawom niezgodności

III. INSPEKCJA PLANU OCHRONY STATKU

Podczas gdy jedynymi środkami do zweryfikowania lub usunięcia niezgodności jest przegląd wymogów planu ochrony statku, może być wyjątkowo możliwy ograniczony dostęp do pewnych obszarów planów ochrony statku dotyczących niezgodności. Prośba o dostęp do szczególnych obszarów planów powinna zawierać detale niezgodności, które powinny zostać zweryfikowane lub usunięte. (sekcja 9.8 w części A Kodeksu ISPS)

Następujące rozdziały planu ochrony statku mogą być inspekcjonowane tylko przez upoważnionego w sprawach ochrony oficera za zgodą Umawiającego się Rządu, pod którego banderą pływa statek lub kapitana statku:

Obszary planów, które mogą być poddane kontroli za zgodą Umawiającego się Rządu lub kapitana statku	
Obszary planu ochrony	ISPS
Wprowadzanie na statek przedmiotów niepożądanych	A/9.4.1
Zapobieganie przed dostępem do statku osób niepożądanych	A/9.4.3
Ewakuacja statku	A/9.4.6
Audyt czynności ochrony	A/9.4.8
Szkolenia treningi ćwiczenia	A/9.4.9
Współdziałanie w zakresie ochrony obiektu portowego	A/9.4.10
Przegląd planu ochrony statku	A/9.4.11
Raporty z incydentów związanych z ochroną	A/9.4.12
Identyfikacja Oficera Ochrony Statku	A/9.4.13

Identyfikacja Oficera Ochrony Armatora	A/9.4.14
Częstotliwość testowania lub kalibracji urządzeń ochrony	A/9.4.16
Zabezpieczenie „Oceny Ochrony Statku” i „Planu Ochrony Statku”	A/9.6
Działania ochrony nie objęte kodeksem ISPS	B/9.51

Następujące postanowienia planu ochrony statku dotyczące ochrony uważa się za poufne i nie mogą być one przedmiotem inspekcji przeprowadzanej przez oficera upoważnionego do jej przeprowadzania chyba, że wyrazi na to zgodę Umawiający się Rząd, pod którego banderą pływa statek (sekcja 9.8.1 w części A Kodeksu ISPS):

Obszary planów, które mogą być poddane kontroli TYLKO za zgodą Umawiającego się Rządu bandery statku	
Obszary planu ochrony	ISPS
Strefy, rejony o ograniczonym dostępie	A/9.4.2
Reakcje ochrony na zagrożenia lub naruszenia ochrony statku włączając w to dane dotyczące częstotliwości inspekcji.	A/9.4.4
Odpowiedzi na instrukcje dot. ochrony na 3 poziomie ochrony	A/9.4.5
Obowiązki osób, którym powierzono sprawy ochrony	A/9.4.7
Procedury utrzymywania wyposażenia ochrony	A/9.4.15
System alertu ochrony statku	A/9.4.17 i 18

Inspektor upoważniony w sprawach ochrony powinien kontynuować rozważania dotyczące wykrytych niezgodności z kapitanem statku i/lub z oficerem ochrony, oraz dążyć do zniwelowania wszystkich niezgodności.

IV. ŚRODKI KONTROLI

Kiedy zaistnieją wyraźne podstawy takie jak zostały wymienione w paragrafach powyżej inspektor upoważniony w sprawach ochrony może zastosować dalsze środki kontroli takie jak wymienione w punktach określających kontrolę środków w porcie. Środki kontroli tego typu mogą zawierać dodatkowo lub alternatywnie inne pomniejsze środki i administracyjne lub poprawcze (prawidło XI-2/9.1.3).

UZASADNIENIE

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia stanowi wykonanie przez Ministra Infrastruktury delegacji zawartej w art. 14 ust. 3 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 Nr 99, poz. 693, z późn. zm.), której brzmienie zostało zmienione przez art. 69 pkt 1 lit. B ustawy z dnia ... o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr ..., poz.). Zgodnie ze zmienioną delegacją, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, terminy, tryb przeprowadzania i zakres inspekcji związanych bezpieczeństwem i ochroną statku, oraz rodzaje i wzory dokumentów bezpieczeństwa statku, mając na uwadze przepisy międzynarodowe oraz przepisy prawa Unii Europejskiej w zakresie przeprowadzania inspekcji i przeglądów oraz kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony statków.

Ustawa o bezpieczeństwie morskim stanowi, że statek może być używany w żegludze morskiej, jeżeli odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa i ochrony określonym w Konwencji SOLAS wraz z obowiązującymi zmianami. Jednym z elementów zapewnienia bezpieczeństwa jest przeprowadzenie inspekcji w celu wydania odpowiednich dokumentów bezpieczeństwa.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia opiera się na przepisach obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego (Dz. U. Nr 144, poz. 1211, z późn. zm.). Zmiany polegają na dodaniu postanowień określających zakres, terminy oraz tryb przeprowadzania inspekcji statku morskiego w zakresie ochrony statku (załącznik nr 8).

Przedstawiony projekt rozporządzenia uwzględnia wszystkie aktualne postanowienia umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną oraz przepisy prawa Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie 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), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja.

Projekt rozporządzenia oddziałuje na;

- instytucje klasyfikacyjne i organy inspekcyjne,
- organy administracji morskiej,
- kapitanów i armatorów statków.

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację i rozwój regionalny

5. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia zostanie poddany szerokim konsultacjom społecznym z podmiotami reprezentującymi środowisko morskie.