

Warszawa, dnia 21 stycznia 2020 r.

Poz. 90

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾**

z dnia 20 grudnia 2019 r.

w sprawie inspekcji państwa portu²⁾

Na podstawie art. 58 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 1452, 1702, 2197 i 2303) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu, zwanej dalej „inspekcją”;
- 2) tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu, zwanego dalej „inspektorem”;
- 3) zakres i sposób przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji;
- 4) listę dokumentów podlegających inspekcji;
- 5) czynniki nadrzędne i nieprzewidziane okoliczności uzasadniające przeprowadzenie inspekcji dodatkowej;
- 6) sposób kwalifikowania statków do inspekcji;
- 7) okoliczności przeprowadzania inspekcji bardziej szczegółowej;
- 8) szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wstrzymanie operacji;
- 9) szczegółowe kwalifikacje wymagane od inspektora;
- 10) wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora;
- 11) sposób przekazywania informacji, o których mowa w art. 60 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”;
- 12) wzory decyzji, o których mowa w art. 43 ust. 1 i 6, art. 45 ust. 1, art. 48 ust. 1, art. 49 ust. 9, art. 50 ust. 1 i 6 oraz art. 54 ust. 1 ustawy.

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2262).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża:

- 1) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57, Dz. Urz. UE L 32 z 01.02.2013, str. 23, Dz. Urz. UE L 218 z 14.08.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 123 z 19.05.2015, str. 55 oraz Dz. Urz. UE L 315 z 30.11.2017, str. 61);
- 2) dyrektywę Komisji 96/40/EWG z dnia 25 czerwca 1996 r. ustanawiającą wspólny wzór dowodu tożsamości dla inspektorów przeprowadzających kontrolę państwa portu (Dz. Urz. WE L 196 z 07.08.1996, str. 8 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 362);
- 3) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 163 z 25.06.2009, str. 1, Dz. Urz. UE L 162 z 29.06.2010, str. 1, Dz. Urz. UE L 141 z 28.05.2016, str. 51 oraz Dz. Urz. UE L 315 z 30.11.2017, str. 40).

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) konwencje – umowy międzynarodowe, o których mowa w art. 5 pkt 33 ustawy, oraz:
 - a) Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, przyjętą przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie w dniu 23 marca 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. poz. 939),
 - b) Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzoną w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. (Dz. U. z 1976 r. poz. 184 i 185), zmienioną Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 27 listopada 1992 r. (Dz. U. z 2001 r. poz. 1526 i 1528 oraz z 2008 r. poz. 962 i 963);
- 2) Memorandum Paryskie – międzynarodowe porozumienie państw Europy i Kanady w sprawie regionalnego systemu portowej kontroli statków obcych bander zawijających do ich portów, podpisane w Paryżu dnia 26 stycznia 1982 r. (Dz. Urz. MliR z 2014 r. poz. 61);
- 3) Program Szkolenia i Oceny Kompetencji Inspektorów PSC – prowadzony przez Koordynatora do Spraw Inspekcji Państwa Portu program szkolenia i oceny kompetencji inspektorów, zgodny z postanowieniami Memorandum Paryskiego oraz programem opracowanym przez Komisję Europejską, pozwalający odpowiednio dokumentować wiedzę i kompetencje inspektorów;
- 4) morski certyfikat pracy – certyfikat, o którym mowa w prawie 5.1.3 Konwencji o pracy na morzu, przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845, z 2017 r. poz. 512 oraz z 2019 r. poz. 962), zwanej dalej „Konwencją MLC”;
- 5) deklaracja zgodności – deklaracja, o której mowa w prawie 5.1.3 Konwencji MLC.

§ 3. 1. W trakcie przeprowadzania inspekcji inspektor podejmuje czynności niezbędne do tego, aby inspekcjonowane statki nie stanowiły zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi, zdrowia osób lub środowiska.

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

§ 4. Inspektor, przeprowadzając inspekcję statku podnoszącego banderę państwa niebędącego stroną konwencji lub statku niepodlegającego konwencji, stosuje wobec tego statku i jego załogi te same kryteria, jak wobec załogi i statku podnoszącego banderę państwa będącego stroną konwencji, zgodnie z postanowieniami załącznika I do Memorandum Paryskiego.

Rozdział 2

Sposób funkcjonowania inspekcji

§ 5. Inspekcje może przeprowadzać inspektor, który:

- 1) posiada:
 - a) dyplom kapitana żeglugi wielkiej lub starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej oraz minimum pięcioletni staż pracy w charakterze oficera na statkach morskich, asystenta inspektora lub inspektora inspekcji państwa bandery, z tym że przynajmniej dwa lata pracy w charakterze oficera na statkach morskich,
 - b) dyplom starszego oficera mechanika lub drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej oraz minimum pięcioletni staż pracy w charakterze oficera na statkach morskich, asystenta inspektora lub inspektora inspekcji państwa bandery, z tym że przynajmniej dwa lata pracy w charakterze oficera na statkach morskich,
 - c) tytuł inżyniera budowy okrętów, inżyniera mechanika lub inżyniera w zawodzie związanym z gospodarką morską oraz minimum pięcioletni staż pracy w tym zawodzie, lub
 - d) tytuł licencjata, inżyniera, magistra lub równorzędny oraz dokument potwierdzający odbycie przeszkolenia z zakresu wymagań dotyczących bezpieczeństwa statków oraz procedur przeprowadzania inspekcji;
- 2) był, w tym w trakcie stażu pracy, o którym mowa w pkt 1, co najmniej przez rok:
 - a) inspektorem inspekcji państwa bandery i przeprowadzał inspekcje w celu wydania certyfikatów lub nadzorował działalność uznanych organizacji, lub
 - b) asystentem inspektora i uczestniczył w inspekcjach przeprowadzanych przez inspektorów;

- 3) posiada zdolność ustnego i pisemnego komunikowania się z marynarzami w języku angielskim lub innym powszechnie stosowanym na morzu;
- 4) posiada wiedzę w zakresie uregulowanym przez konwencje dotyczącą odpowiednich procedur inspekcji.

§ 6. Inspekcje w zakresie ochrony żeglugi może przeprowadzać inspektor, który spełnia wymagania określone w § 5 oraz posiada wiedzę w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich, w szczególności:

- 1) znajomość zagadnień związanych z ochroną żeglugi i portów morskich oraz umiejętność ich zastosowania w zakresie objętym inspekcją;
- 2) znajomość technologii i technik związanych z ochroną żeglugi i portów morskich;
- 3) znajomość zasad, procedur i technik prowadzenia takiej inspekcji;
- 4) doświadczenie praktyczne w zakresie procedur podlegających takiej inspekcji.

§ 7. Inspektor przeprowadzający inspekcję nie może być:

- 1) związany z portem lub inspekcjonowanym statkiem w sposób mogący wywoływać wątpliwości co do jego bezstronności;
- 2) zatrudniony przez instytucje pozarządowe i organizacje, które wydają świadectwa klasy i certyfikaty lub przeprowadzają przeglądy lub inspekcje w celu wydania takich świadectw i certyfikatów.

§ 8. 1. Inspektor uczestniczy w Programie Szkolenia i Oceny Kompetencji Inspektorów PSC, którego realizację koordynuje Koordynator do Spraw Inspekcji Państwa Portu.

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

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

2. Do eksperta stosuje się odpowiednio przepisy § 7.

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

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

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

Rozdział 3

Tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora

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

- 1) priorytet statku;
- 2) częstotliwość zawijania statku do portów regionu Memorandum Paryskiego;
- 3) zobowiązania inspekcyjne Rzeczypospolitej Polskiej;
- 4) informacje pochodzące z systemu THETIS, uwzględniające postanowienia załącznika I do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57, z późn. zm.³⁾);
- 5) w przypadku statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich – także przepisy § 20–22.

2. Planując inspekcję statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego, organ inspekcyjny uwzględni harmonogram eksploatacji i konserwacji statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego.

³⁾ Zmiany wymienionej dyrektywy zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 32 z 01.02.2013, str. 23, Dz. Urz. UE L 218 z 14.08.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 123 z 19.05.2015, str. 55 oraz Dz. Urz. UE L 315 z 30.11.2017, str. 61.

§ 13. 1. Czynniki nadrzędne stanowią:

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

2. Nieprzewidziane okoliczności stanowią:

- 1) nieprzestrzeganie zaleceń Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) dla żeglugi przy wejściu na Morze Bałtyckie,
- 2) wycofanie uznania organizacji, która wydała świadectwo klasy lub certyfikaty statku, od czasu ostatniej jego inspekcji w regionie Memorandum Paryskiego,
- 3) informacja, o której mowa w art. 55 ustawy, lub zgłoszenie Służby Kontroli Ruchu Statków,
- 4) niewywiązanie się z odpowiedniego obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w przepisach dotyczących monitorowania ruchu statków, portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz o ochronie żeglugi i portów morskich,
- 5) informacja, o której mowa w art. 56 ust. 1 ustawy,
- 6) uprzednie zatrzymanie statku, po 3 miesiącach od jego zwolnienia,
- 7) zgłoszenie o posiadaniu przez statek nieusuniętych uchybień, z wyjątkiem statków, których uchybienia podlegają usunięciu w terminie 14 dni od wyjścia z portu oraz których uchybienia podlegają usunięciu przed wypłynięciem,
- 8) informacja o problemach z ładunkiem, w szczególności w odniesieniu do statków przewożących materiały niebezpieczne lub szkodliwe,
- 9) eksploatacja statku w sposób zagrażający ludziom, mieniu lub środowisku naturalnemu,
- 10) otrzymanie z wiarygodnego źródła informacji, że wartość elementów opisujących profil ryzyka statku różni się od wartości zarejestrowanych, a przez to profil ryzyka statku jest wyższy, lub
- 11) brak możliwości sprawdzenia przez inspektora realizacji planu działań naprawczych na statku, dla którego taki plan został uzgodniony.

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

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

2. Inspektor może sprawdzić dokumenty inne niż wymienione w załączniku nr 2 do rozporządzenia, jeżeli zgodnie z wymaganiami konwencji lub innych przepisów dotyczących bezpieczeństwa żeglugi lub ochrony środowiska morskiego przewidziano obowiązek posiadania ich na statku.

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

§ 16. 1. Inspekcję bardziej szczegółową przeprowadza się, jeżeli:

- 1) do statku mają zastosowanie czynniki nadrzędne,
- 2) zaistniały nieprzewidziane okoliczności,
- 3) w wyniku przeprowadzenia inspekcji wstępnej stwierdzono istnienie wyraźnych powodów lub
- 4) statek podnosi banderę państwa niebędącego stroną co najmniej jednej z konwencji.

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

- 1) na statku nie była poprawnie prowadzona książka zapisów olejowych,
- 2) podczas sprawdzania certyfikatów oraz innych dokumentów stwierdzono uchybienia,
- 3) istnieją przesłanki, by sądzić, że członkowie załogi statku nie są w stanie komunikować się poprawnie między sobą oraz z lądem,
- 4) istnieje podejrzenie, że dokument kwalifikacyjny został uzyskany w drodze oszustwa lub jego posiadaczem nie jest osoba, dla której pierwotnie został wystawiony,
- 5) członkowie załogi statku posiadają dokument kwalifikacyjny wystawiony przez państwo, które nie jest stroną Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 i 202, z 1999 r. poz. 286, z 2013 r. poz. 1092 i 1093, z 2018 r. poz. 1866 i 2088 oraz z 2019 r. poz. 103), zwanej dalej „Konwencją STCW”,
- 6) istnieją dowody, że operacje ładunkowe i inne operacje nie są przeprowadzane w sposób bezpieczny i zgodnie z wytycznymi Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w sprawie operacji ładunkowych,
- 7) w przypadku tankowca istnieją zaniedbania w prowadzeniu zapisów dotyczących monitorowania i kontroli systemu zrzutu oleju podczas ostatniej podróży pod balastem,
- 8) brakuje aktualnego rozkładu alarmowego lub stwierdzono, że członkowie załogi nie są świadomi swoich obowiązków w przypadku pożaru lub opuszczenia statku,
- 9) dokonano emisji fałszywych alarmów bez odpowiednich procedur odwołujących fałszywy alarm,
- 10) występują braki w podstawowym wyposażeniu statku wymaganym przez konwencje,
- 11) na statku występują złe warunki sanitarne,
- 12) została naruszona konstrukcja statku lub wytrzymałość kadłuba lub stwierdzono inne nieprawidłowości stanowiące zagrożenie dla wodoszczelności i zdatności do żeglugi w trudnych warunkach atmosferycznych,
- 13) istnieją informacje lub dowody, że kapitan lub członkowie załogi nie zapoznali się z podstawowymi procedurami związanymi z bezpieczeństwem statku, zapobieganiem zanieczyszczeniom lub takie procedury nie były realizowane,
- 14) brakuje wykazu pełnienia wacht lub zapisów dotyczących godzin pracy i odpoczynku członków załogi,
- 15) istnieją braki w dokumentacji wymaganej na mocy Konwencji MLC lub dokumentację prowadzono w sposób niezgodny ze stanem faktycznym,
- 16) warunki życia i pracy na statku nie spełniają wymogów Konwencji MLC lub przekazano informację, o której mowa w art. 56 ust. 1 pkt 2 ustawy,
- 17) istnieją uzasadnione podstawy, by sądzić, że statek zmienił banderę w celu uniknięcia przestrzegania wymogów Konwencji MLC, lub
- 18) w opinii inspektora, który opiera się na swojej wiedzy i doświadczeniu zawodowym, są podstawy do jej przeprowadzenia.

3. Inspekcja bardziej szczegółowa obejmuje szczegółowe sprawdzenie zgodności z procedurami operacyjnymi obowiązującymi na statku.

§ 17. Inspekcję bardziej szczegółową przeprowadza się również w przypadku stwierdzenia, że:

- 1) międzynarodowy certyfikat ochrony statku (ISSC) jest nieważny,
- 2) poziom ochrony statku jest niższy niż poziom ochrony portu lub obiektu portowego,
- 3) nie zostały w wymaganym terminie przeprowadzone ćwiczenia w zakresie ochrony statku,
- 4) zapisy przypadków działań statek–port lub statek–statek w okresie ostatnich 10 zawinięć są niekompletne,
- 5) poczynione spostrzeżenia dowodzą, że istnieją poważne braki w podjętych środkach dotyczących ochrony,
- 6) otrzymano zawiadomienie lub skargę od stron trzecich dotyczące kwestii ochrony statku lub
- 7) statek posiada wydany co najmniej po raz drugi z rzędu tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku (ISSC) i istnieje podejrzenie, zgodnie z wiedzą i doświadczeniem zawodowym inspektora, że celem, jaki ma statek lub armator, występując z wnioskiem o wydanie takiego certyfikatu, jest uniknięcie spełnienia wszystkich wymagań określonych w rozdziale XI-2 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 869 oraz z 2017 r. poz. 142), zwanej dalej „Konwencją SOLAS”, oraz części A Międzynarodowego kodeksu dla ochrony statków i obiektów portowych, przyjętego 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. poz. 1016), w czasie przekraczającym okres ważności pierwotnego certyfikatu tymczasowego.

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

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

2. Inspekcja rozszerzona obejmuje sprawdzenie konkretnych elementów w ramach obszarów ryzyka, o których mowa w ust. 1, w zależności od rodzaju statku, na którym przeprowadza się taką inspekcję, z wyłączeniem przypadków, w których, na podstawie wiedzy i doświadczenia zawodowego inspektora, występują ograniczenia związane z możliwością praktycznego sprawdzenia konkretnego elementu w ramach obszaru ryzyka lub ograniczenia związane z bezpieczeństwem ludzi, statku lub portu.

§ 19. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku inspekcji bardziej szczegółowej, że warunki życia i pracy na statku nie spełniają wymogów Konwencji MLC, organ inspekcyjny informuje kapitana statku o uchybieniach i terminach, w jakich należy je usunąć.

2. W przypadku gdy uchybienia, o których mowa w ust. 1, są znaczące lub są związane ze złożoną informacją, o której mowa w art. 56 ust. 1 ustawy, organ inspekcyjny informuje o tych uchybieniach również reprezentatywne organizacje zrzeszające odpowiednio marynarzy lub armatorów.

§ 20. Statek pasażerski typu ro-ro oraz szybki statek pasażerski przed rozpoczęciem żeglugi na linii regularnej podlegają inspekcji wstępnej obejmującej czynności określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

§ 21. 1. W przypadku, o którym mowa w § 20, organ inspekcyjny może nie przeprowadzić inspekcji wstępnej i uwzględnić inspekcje przeprowadzane w ciągu ostatnich ośmiu miesięcy przez organ inspekcyjny innego państwa członkowskiego, jeżeli wyniki uprzednio przeprowadzonych inspekcji są ważne w nowych warunkach eksploatacji statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego i potwierdzają spełnianie wymogów niezbędnych do bezpiecznego uprawiania żeglugi na linii regularnej.

2. Inspekcje, o których mowa w § 20, nie muszą być przeprowadzane przed rozpoczęciem uprawiania przez statek pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski żeglugi na nowej linii regularnej, jeżeli wyniki uprzednio przeprowadzonych inspekcji potwierdzają spełnianie wymogów niezbędnych do bezpiecznego uprawiania żeglugi na nowej linii regularnej.

3. W przypadku gdy w wyniku nieprzewidzianych okoliczności zachodzi pilna potrzeba szybkiego wprowadzenia zamiennego statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego w celu zapewnienia ciągłości żeglugi, a przepisy ust. 1 i 2 nie mają zastosowania, organ inspekcyjny może zezwolić na rozpoczęcie uprawiania żeglugi przez ten statek pasażerski typu ro-ro lub ten szybki statek pasażerski, jeżeli oględziny oraz kontrola dokumentów nie budzą wątpliwości, że statek pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski spełnia wymogi niezbędne do bezpiecznej eksploatacji.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, armator przedstawia, w terminie uzgodnionym z organem inspekcyjnym, statek pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski do inspekcji wstępnej, którą organ inspekcyjny przeprowadza w terminie nie dłuższym niż miesiąc od dnia rozpoczęcia uprawiania żeglugi na linii regularnej.

§ 22. 1. Statek pasażerski typu ro-ro oraz szybki statek pasażerski uprawiające żeglugę na linii regularnej podlegają inspekcji:

- 1) obejmującej czynności określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia oraz – stosownie do przypadku – rozporządzenia Komisji (UE) nr 428/2010 z dnia 20 maja 2010 r. w sprawie wykonania art. 14 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE w odniesieniu do rozszerzonych inspekcji statków;
- 2) w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej obejmującej:
 - a) spełnienie wystarczającej liczby wymogów wymienionych w załączniku nr 3 do rozporządzenia zgodnie z fachową oceną inspektora,
 - b) zagadnienia wymienione w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

2. Inspekcje, o których mowa w ust. 1, odbywają się co najmniej raz w roku, a odstęp między nimi wynosi nie mniej niż cztery miesiące i nie więcej niż osiem miesięcy.

3. W przypadku gdy statek pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski nie został poddany inspekcjom, o których mowa w ust. 1, statek ten otrzymuje status statku o priorytecie I.

4. Inspekcję przeprowadzoną zgodnie z § 20 uznaje się za równoważną z inspekcją, o której mowa w ust. 1 pkt 1.

5. Inspekcje przeprowadzone ze względu na wystąpienie czynników nadrzędnych lub nieprzewidzianych okoliczności zgodnie z § 12 ust. 1 pkt 4 nie mają wpływu na częstotliwość inspekcji określonych w ust. 1 i 2.

§ 23. 1. Organ inspekcyjny może wyrazić zgodę na to, aby podczas inspekcji statków pasażerskich typu ro-ro lub szybkich statków pasażerskich towarzyszył mu, w charakterze obserwatora, inspektor państwa portu innego państwa członkowskiego.

2. W przypadku gdy banderą statku jest bandera państwa członkowskiego, organ inspekcyjny, na wniosek administracji państwa bandery statku, zaprasza jej przedstawiciela do uczestnictwa w inspekcji w charakterze obserwatora.

§ 24. Organ inspekcyjny uznaje certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego oraz pozwolenie na eksploatację wydane przez inne państwo członkowskie Unii Europejskiej.

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

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

- 1) brak ważnych certyfikatów i dokumentów zgodnie z wymaganiami konwencji lub utratę ich ważności;
- 2) brak możliwości zapewnienia odpowiedniej załogi wymaganej przez certyfikat bezpiecznej obsługi;
- 3) brak możliwości zapewnienia podczas najbliższego rejsu:
 - a) bezpiecznego prowadzenia nawigacji,
 - b) bezpiecznej obsługi, przewozu i monitorowania stanu ładunku,
 - c) bezpiecznej obsługi maszynowni,
 - d) utrzymania właściwego stanu napędu i prawidłowej sterowności statku,
 - e) skutecznego zwalczania pożaru w każdej części statku,
 - f) skutecznego przeprowadzenia akcji ratunkowej oraz bezpiecznego opuszczenia statku,
 - g) niedopuszczenia do zanieczyszczenia środowiska,
 - h) zachowania właściwej stateczności statku,
 - i) zachowania odpowiedniej wodoszczelności statku,
 - j) nawiązania łączności w sytuacjach niebezpieczeństwa,
 - k) właściwych warunków sanitarnych i bezpieczeństwa pracy marynarzy,
 - l) przekazywania niezbędnych informacji w czasie wypadku i zagrożenia;
- 4) nieprawidłowości dotyczące warunków życia i pracy marynarzy na statku, stwarzające wyraźne zagrożenie dla ich zdrowia, bezpieczeństwa lub ochrony, a także uchybienia stanowiące poważne lub powtarzające się naruszenie wymogów Konwencji MLC.

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

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

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

5. W przypadku gdy do zatrzymania statku lub wstrzymania operacji doszło z powodu, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, organ inspekcyjny niezwłocznie powiadamia o tym:

- 1) administrację państwa bandery statku, zwracając się o ustosunkowanie się w określonym terminie do stwierdzonych uchybień oraz informując o możliwości udziału w inspekcji jej przedstawiciela;
- 2) reprezentatywne organizacje zrzeszające odpowiednio marynarzy lub armatorów.

6. W przypadku, o którym mowa w ust. 5, może być sporządzony plan działań naprawczych, o którym mowa w ust. 6 prawidła 5.2.1 Konwencji MLC.

7. Organ inspekcyjny przed zaakceptowaniem planu działań naprawczych może skonsultować się z państwem bandery statku.

8. Zaakceptowanie planu działań naprawczych oraz upewnienie się przez organ inspekcyjny, że zostanie on niezwłocznie wdrożony, uznaje się za usunięcie uchybień, o których mowa w ust. 1 pkt 4.

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

- 1) dokonano zawiadomienia administracji państwa bandery, inspektora lub uznanej organizacji odpowiedzialnej za wydanie odpowiednich certyfikatów, zgodnie z wymaganiami Konwencji SOLAS,
- 2) przed zawinięciem do portu zgłoszono organowi inspekcyjnemu okoliczności wypadku i uszkodzeń z niego wynikających oraz poinformowano o dokonaniu zawiadomienia, o którym mowa w pkt 1,
- 3) podjęto właściwą akcję naprawczą oraz
- 4) organ inspekcyjny, po uzyskaniu informacji o zakończeniu akcji naprawczej, o której mowa w pkt 3, upewnił się, że uchybienia, które stanowiły zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, zdrowia osób na nim przebywających lub środowiska, zostały usunięte.

§ 27. Wzory decyzji, o których mowa w art. 43 ust. 6, art. 48 ust. 1, art. 49 ust. 9, art. 50 ust. 1 i 6, art. 51 ust. 1, art. 52 ust. 1 oraz art. 54 ust. 1 ustawy, określają odpowiednio załączniki nr 11–17 do rozporządzenia.

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

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

3. Informacje o liczbie inspektorów podlegające przekazaniu Komisji Europejskiej określa załącznik nr 18 do rozporządzenia.

Rozdział 4

Przepisy przejściowe i końcowe

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

§ 30. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia.⁴⁾

Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej: *M. Gróbarczyk*



⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. z 2016 r. poz. 1357), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 4 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. poz. 1702).

Załączniki do rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 20 grudnia 2019 r. (poz. 90)

Załącznik nr 1

WZÓR

DOKUMENT IDENTYFIKACYJNY INSPEKTORA INSPEKCJI PAŃSTWA PORTU

 RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC OF POLAND	hologram urzędu morskiego
miejsce na fotografię 43 x 33 mm <i>photograph</i>	Imię i nazwisko posiadacza: <i>Full name of the holder:</i>
	Stanowisko: Inspektor PSC <i>Rank: PSC Officer</i>
	Podpis posiadacza: <i>Signature of the holder:</i>
	No.
	
Organ wydający: Dyrektor Urzędu Morskiego w..... <i>Issuing authority</i>	

Upoważniam posiadacza niniejszego dokumentu do wykonywania zadań inspekcji państwa portu zgodnie z ustawą z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 1452, z późn. zm.), rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 20 grudnia 2019 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. z 2020 r. poz. 90) oraz procedurami Memorandum Paryskiego w sprawie kontroli państwa portu.

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

Dyrektor Urzędu Morskiego w

This is to certify that the holder of this identity card is authorized by the Director of Maritime Office in to carry out port State control in accordance with the Act of 18 August 2011 on maritime safety (Journal of Laws of 2019 item 1452, as amended), with the regulation of Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of 20 December 2019 on the Port State Control (Journal of Laws of 2020 item 90) and Procedures of the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.

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

Director of Maritime Office in

Uwagi:

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

CERTYFIKATY I DOKUMENTY PODLEGAJĄCE INSPEKCJI

- 1) Międzynarodowy certyfikat pomiarowy (International Tonnage Certificate).
- 2) Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego (Passenger Ship Safety Certificate).
- 3) Certyfikat bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego (Cargo Ship Safety Construction Certificate).
- 4) Certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego (Cargo Ship Safety Equipment Certificate).
- 5) Certyfikat bezpieczeństwa radiowego statku towarowego (Cargo Ship Safety Radio Certificate).
- 6) Certyfikat zwolnienia wraz z, w odpowiednich przypadkach, wykazem ładunków (Exemption Certificate, including, where appropriate, the list of cargoes).
- 7) Certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego (Cargo Ship Safety Certificate).
- 8) Międzynarodowy certyfikat ochrony statku (International Ship Security Certificate – ISSC).
- 9) Zapis historii statku (Continuous Synopsis Record – CSR).
- 10) Międzynarodowy certyfikat zdolności do przewozu ciekłych gazów luzem (International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk).
- 11) Certyfikat zdolności do przewozu ciekłych gazów luzem (Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk).
- 12) Międzynarodowy certyfikat zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem (International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk).
- 13) Certyfikat zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem (Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk).
- 14) Międzynarodowy certyfikat zapobiegania zanieczyszczeniu olejami (International Oil Pollution Prevention Certificate).
- 15) Międzynarodowy certyfikat zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe (International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk).
- 16) Międzynarodowy certyfikat wolnej burty (International Load Line Certificate).
- 17) Międzynarodowy certyfikat zwolnienia od wymagań wolnej burty (International Load Line Exemption Certificate).
- 18) Książka zapisów olejowych, sekcja I i II (Oil Record Book, parts I and II).
- 19) Książka zapisów ładunkowych (Cargo Record Book).
- 20) Certyfikat bezpiecznej obsługi (Minimum Safe Manning Document).
- 21) Dokumenty kwalifikacyjne lub wszelkie inne dokumenty wymagane zgodnie z przepisami Konwencji STCW (Certificates or any other documents required in accordance with the provisions of the STCW).
- 22) Świadectwa lekarskie (Medical certificates).
- 23) Wykaz godzin pracy dla poszczególnych stanowisk na statku (Table of shipboard working arrangements).
- 24) Rejestr godzin pracy i odpoczynku marynarzy (Records of hours of work and rest of seafarers).
- 25) Informacja o stateczności (Stability information).
- 26) Kopia dokumentu zgodności i certyfikat zarządzania bezpieczeństwem wydane zgodnie z Kodeksem ISM (Copy of the Document of Compliance and Safety Management Certificate issued in accordance with International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention).

- 27) Świadectwa dotyczące wytrzymałości kadłuba statku i urządzeń maszynowych wydane przez stosowną uznaną organizację (wymagane tylko w przypadkach, kiedy statek utrzymuje klasę w uznanej organizacji) (Certificates as to the ship's hull strength and machinery installations issued by the recognized organisation in question – only to be required if the ship maintains its class with a recognized organisation).
- 28) Dokument zgodności ze specjalnymi wymaganiami dla statków przewożących towary niebezpieczne (Document of compliance with the special requirements for ships carrying dangerous goods).
- 29) Certyfikat bezpieczeństwa szybkich statków pasażerskich oraz pozwolenie na ich eksploatację (High Speed Craft Certificate and Permit to Operate High Speed Craft).
- 30) Manifest towarów niebezpiecznych lub wykaz ładunku, lub szczegółowy plan ładunkowy (Dangerous goods special lists or manifest, or detailed stowage plan).
- 31) Dziennik okrętowy zawierający zapisy testów i ćwiczeń, w tym ćwiczeń związanych z ochroną, oraz dziennik inspekcji i konserwacji środków ratunkowych i przeciwpożarowych oraz ich rozmieszczenia (Ship's log book with respect to the records of tests and drills, including security drills, and the log for records of inspection and maintenance of lifesaving appliance and arrangements and of the fire fighting appliances and arrangements).
- 32) Certyfikat bezpieczeństwa statku specjalistycznego (Special Purpose Ship Safety Certificate).
- 33) Certyfikat bezpieczeństwa morskiej ruchomej platformy wiertniczej (MODU) (Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate).
- 34) Dla zbiornikowców do przewozu ropy naftowej – zapis systemu monitorowania i kontroli postępowania z olejami podczas ostatniego rejsu w stanie balastowym (for oil tankers – the record of oil discharge monitoring and control system for the last balast voyage).
- 35) Rozkład alarmowy, plan ochrony przeciwpożarowej, statkowy podręcznik ochrony przeciwpożarowej, a dla statków pasażerskich – plan zabezpieczenia niezatapialności (The muster list, fire control plan, fire safety operational booklet and for passenger ships – a damage control plans and booklets).
- 36) Plan zapobiegania rozlewom olejowym (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan).
- 37) Dokumentacja przeglądów – w przypadku masowców i zbiornikowców do przewozu ropy naftowej (Survey report files in case of bulk carriers and oil tankers).
- 38) Protokoły z poprzednich inspekcji w ramach inspekcji państwa portu (Reports of previous port State control inspections).
- 39) Dla statków pasażerskich typu ro-ro – informacja o maksymalnym współczynniku A/A (for ro-ro passenger ships – information on the A/A maximum ratio).
- 40) Dokument uprawniający do przewozu ziarna (Document of authorisation for the carriage of grain).
- 41) Poradnik mocowania ładunków (Cargo Securing Manual).
- 42) Plan postępowania z odpadami i książka zapisów odpadowych (Garbage Management Plan and Garbage Record Book).
- 43) System wspomaganie decyzji kapitana dla statków pasażerskich (Decision support system for masters of passenger ships).
- 44) Plan współpracy w poszukiwaniach i ratownictwie dla statków pasażerskich prowadzących żeglugę na liniach regularnych (SAR cooperation plan for passenger ships trading on fixed routes).
- 45) Wykaz ograniczeń eksploatacyjnych dla statków pasażerskich (Lists of operational limitations for passenger ships).
- 46) Instrukcje operacji ładunkowych na masowcu (Bulk Carrier Booklet).
- 47) Plan załadunku i rozładunku dla masowców (Loading and unloading plan for bulk carriers).
- 48) Certyfikat ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami – Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1992 (Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage – International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992).

- 49) Świadczenia wymagane zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (Certificates required under Directive 2009/20/EC of European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the insurance of shipowners for maritime claims).
- 50) Świadczenie wymagane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Certificate required under Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents).
- 51) Międzynarodowy certyfikat zapobiegania zanieczyszczeniu powietrza (International Air Pollution Prevention Certificate).
- 52) Międzynarodowe świadectwo zapobiegania zanieczyszczeniom ściekami (International Sewage Pollution Prevention Certificate).
- 53) Certyfikat ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi – Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, 2001 (Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for bunker oil pollution damage – International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001).
- 54) Międzynarodowy certyfikat użycia systemu antyporostowego lub deklaracja użycia systemu antyporostowego (International Anti-fouling System Certificate or Declaration of Anti-fouling System).
- 55) Morski certyfikat pracy (Maritime Labour Certificate).
- 56) Deklaracja zgodności (Declaration of Maritime Labour Compliance, parts I and II).
- 57) Certyfikat okrętowy lub inny dokument stanowiący dowód państwowej przynależności statku (Certificate of Registry or other document of nationality).
- 58) Informacja o właściwościach manewrowych (Manoeuvring Booklet and information).
- 59) Dokumentacja przydatności do eksploatacji z pomieszczeniem maszynowym okresowo bezwachtowym (Unattended Machinery Spaces (UMS) evidence).
- 60) Raport testu zgodności statkowego urządzenia systemu LRIT z wymaganiami IMO (LRIT Conformance Test Report).
- 61) Kopia certyfikatu zgodności rejestratora danych z podróży (VDR) wydanego przez jednostkę testującą, z datą badania zgodności i opisem warunków badania (Copy of the Document of compliance issued by the testing facility, stating the date of compliance and the applicable performance standards of VDR).
- 62) Raport z testu urządzenia systemu automatycznej identyfikacji (AIS) (AIS test report).
- 63) Karta charakterystyki ładunku (Material Safety Data Sheets (MSDS)).
- 64) Certyfikat zgodnie z wymogami Kodeksu INF (Certificate of Fitness, International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships).
- 65) Okrętowy plan zapobiegania zanieczyszczeniu morza szkodliwymi substancjami ciekłymi (Shipboard Marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances).
- 66) Program oceny stanu technicznego (Statement of compliance Condition Assessment Scheme (CAS)).
- 67) Plan operacji przeładunku ładunku olejowego ze statku na statek (Plan operacji STS) oraz Zapisy operacji STS (STS Operation Plan and Records of STS Operations).
- 68) Podręcznik procedur i instalacji w odniesieniu do chemikaliowców (Procedures and Arrangements Manual – for chemical tankers).
- 69) Zapisy dotyczące operacji przejścia na zasilanie paliwem innym niż aktualnie używane (Logbook for fuel oil change-over).
- 70) Świadczenie uznania typu spalarki okrętowej (Type approval certificate of incinerator).
- 71) Dokumenty dostawy paliwa (Bunker delivery note).

- 72) Międzynarodowy Certyfikat Efektywności Energetycznej (International Energy Efficiency Certificate).
- 73) Plan Zarządzania Efektywnością Energetyczną Statku (SEEMP) (Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)).
- 74) Kartoteka techniczna EEDI (EEDI Technical File).
- 75) Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez silnik (Świadectwo EIAPP) (Engine International Air Pollution Prevention Certificate (EIAPPC)).
- 76) Kartoteka techniczna NOx (Technical files).
- 77) Książka zapisów parametrów silnika (Record book of engine parameters).
- 78) Książka inspekcji sprzętu przeladunkowego (Cargo Gear Record Book).
- 79) Plan holowania awaryjnego (Ships-specific emergency towing procedure).
- 80) Procedury podejmowania człowieka z wody (Plan/procedure to recover person from the water).
- 81) Świadectwo inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych wydawane statkom zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Inventory certificate issued to ships in accordance with Regulation (EU) No 1257/2013 of the European Parliament and of the Council of 20 November 2013 on ship recycling and amending Regulation (EC) No 1013/2006 and Directive 2009/16/EC).
- 82) Świadectwo zgodności wydawane statkom zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Document of compliance issued to ships in accordance with Regulation (EU) 2015/757 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2015 on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport, and amending Directive 2009/16/EC).

**SZCZEGÓŁOWE WYMOGI
DOTYCZĄCE STATKÓW UPRAWIAJĄCYCH ŻEGLUGĘ NA LINII REGULARNEJ**

Weryfikuje się spełnianie następujących wymogów:

- 1) czy przed rozpoczęciem rejsu przez statek pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski kapitanowi przekazano odpowiednie informacje o dostępności zlokalizowanych na wybrzeżu nawigacyjnych systemów wspomagania żeglugi oraz innych systemów informacyjnych wspomagających go w bezpiecznym prowadzeniu żeglugi oraz czy wykorzystuje on nawigacyjne systemy wspomagania żeglugi oraz systemy informacyjne ustanowione przez państwa członkowskie;
- 2) czy są stosowane odpowiednie przepisy pkt 2–6 okólnika MSC 699 z dnia 17 lipca 1995 r. „Poprawione wytyczne odnośnie do instrukcji bezpieczeństwa pasażerów”;
- 3) czy w łatwo dostępnym miejscu jest wywieszona tabela z rozkładem pracy na statku zawierająca:
 - a) harmonogram służby na morzu i służby w porcie,
 - b) maksymalną liczbę godzin pracy lub minimalną liczbę godzin wypoczynku wymaganą dla wachtowych;
- 4) czy kapitan nie jest ograniczany w podejmowaniu decyzji, które zgodnie z jego fachową oceną są niezbędne do bezpiecznej żeglugi i pracy, w szczególności przy niesprzyjającej pogodzie i wzburzonym morzu;
- 5) czy kapitan prowadzi zapisy czynności nawigacyjnych oraz zdarzeń ważnych z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi;
- 6) czy wszelkie uszkodzenia lub trwałe wygięcia furt oraz połączonych z nimi płyt kadłuba mogące wpływać na integralność statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego oraz wszelkie uchybienia w układach zabezpieczających takie furty są niezwłocznie zgłaszane zarówno administracji państwa bandery, jak i państwu portu, oraz natychmiast naprawiane zgodnie z ich wymogami;
- 7) czy przed wyruszeniem w rejs statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego jest dostępny aktualny plan podróży oraz czy w trakcie przygotowywania takiego planu są w pełni uwzględnione wytyczne ustalone w rezolucji Zgromadzenia IMO A.893(21) z dnia 25 listopada 1999 r. „Wytyczne planowania podróży”;
- 8) czy są przekazywane do wiadomości pasażerów ogólne informacje o usługach i pomocy dostępnej na pokładzie dla osób starszych i niepełnosprawnych oraz czy informacje takie są udostępniane w formach odpowiednich dla osób słabowidzących.

PROCEDURY STOSOWANE W ODNIESIENIU DO INSPEKCJI

- 1) Celem inspekcji jest zapewnienie, aby spełnione były wymogi prawne ustanowione przez państwo bandery lub w jego imieniu, w szczególności związane z konstrukcją statku, niezatapialnością i statecznością, urządzeniami maszynowymi i instalacjami elektrycznymi, załadunkiem i statecznością, ochroną przeciwpożarową, maksymalną liczbą pasażerów, środkami ratunkowymi i przewozem towarów niebezpiecznych, radiokomunikacją i nawigacją. W tym celu inspekcje obejmują następujące czynności:
 - a) uruchamianie generatora awaryjnego,
 - b) sprawdzenie działania świateł awaryjnych,
 - c) sprawdzenie działania awaryjnych źródeł zasilania instalacji radiowej,
 - d) sprawdzenie działania publicznego systemu powiadamiania,
 - e) ćwiczenie pożarowe, obejmujące zademonstrowanie umiejętności użycia ekwipunku strażackiego,
 - f) sprawdzenie funkcjonowania awaryjnej pompy pożarowej z dwoma węzami strażackimi przyłączonymi do głównej linii pożarowej w działaniu,
 - g) sprawdzenie działania urządzeń sterujących zdalne odcięcie dopływu paliwa do kotłów, silników głównych i pomocniczych oraz silników wentylatorów,
 - h) sprawdzenie działania zdalnych i lokalnych urządzeń sterujących zamykaniem klap pożarowych,

- i) sprawdzenie działania systemów wykrywania pożaru i alarmowych,
 - j) sprawdzenie działania właściwego zamykania drzwi pożarowych,
 - k) sprawdzenie działania pomp zęzowych,
 - l) zamykanie drzwi wodoszczelnych zamontowanych w grodziach wodoszczelnych, zarówno z miejsca, jak i zdalnie,
 - m) sprawdzenie znajomości planu zabezpieczenia niezatapialności statku przez dowództwo załogi statku,
 - n) opuszczenie co najmniej jednej łodzi ratowniczej i jednej łodzi ratunkowej na wodę, uruchomienie i sprawdzanie działania ich systemu napędowego i sterowania oraz podniesienie ich z wody i ponowne umieszczenie na pozycjach na pokładzie,
 - o) sprawdzenie wyposażenia wszystkich łodzi ratunkowych i ratowniczych,
 - p) sprawdzenie działania głównego i pomocniczego urządzenia sterowego statku.
- 2) Inspekcje koncentrują się na sprawdzeniu znajomości oraz sprawności wykonywania przez członków załogi i umiejętności skutecznego przestrzegania przez nich procedur bezpieczeństwa, procedur postępowania w sytuacjach awaryjnych, utrzymania statku, wykonywania prac na statku, bezpieczeństwa pasażerów, procedur pracy na mostku oraz operacji związanych z ładunkiem i pojazdami. Sprawdzeniu podlega zdolność marynarzy do rozumienia oraz, w stosownych przypadkach, wydawania komend i poleceń oraz ich zwrotnego raportowania we wspólnym języku roboczym, zgodnie z zapisami w dzienniku okrętowym. Sprawdza się również udokumentowane poświadczenie pomyślnego zaliczenia specjalnego szkolenia przez członków załogi, w szczególności w odniesieniu do:
- a) szkolenia w zakresie kierowania tłumem,
 - b) zapoznania ze statkiem, obowiązującymi procedurami i zakresem obowiązków,
 - c) szkolenia bezpieczeństwa dla personelu sprawującego bezpośrednią opiekę nad pasażerami w pomieszczeniach pasażerskich, w szczególności nad osobami starszymi lub niepełnosprawnymi, oraz
 - d) szkolenia w zakresie zarządzania kryzysowego i zachowań ludzkich.
- Inspekcja obejmuje ocenę, czy rozplanowanie dyżurów nie powoduje nadmiernego zmęczenia personelu, w szczególności personelu wachtowego.
- 3) Świadectwa kompetencji członków załogi zatrudnionych na pokładzie statków muszą być zgodne z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 03.12.2008, str. 33, z późn. zm.).

PROCEDURY PRZEPROWADZANIA INSPEKCJI STATKU PASAŻERSKIEGO
TYPU RO-RO ORAZ SZYBKIEGO STATKU PASAŻERSKIEGO
W TRAKCIE UPRAWIANIA ŻEGLUGI NA LINII REGULARNEJ

Przeprowadzając inspekcje w trakcie uprawiania żeglugi na linii regularnej, sprawdza się:

- 1) w zakresie informacji dotyczących pasażerów:
 - a) czy liczba pasażerów, dla której statek ma certyfikat, nie została przekroczona oraz czy rejestracja informacji o pasażerach jest zgodna z dyrektywą Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów Państw Członkowskich Wspólnoty lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 188 z 02.07.1998, str. 35, z późn. zm.),
 - b) jak są przekazywane kapitanowi informacje o całkowitej liczbie pasażerów oraz, w stosownych przypadkach, w jaki sposób pasażerowie dokonujący podwójnej przeprawy bez schodzenia na brzeg są ujmowani w całkowitej liczbie pasażerów w rejsie powrotnym;
- 2) w zakresie informacji o ładunku i stateczności:
 - a) czy są zainstalowane i używane, w stosownych przypadkach, wiarygodne wskaźniki zanurzenia,
 - b) czy podjęto środki w celu zapewnienia, aby statek nie był przeciążony, a odpowiednia podziałowa wodnica ładunkowa nie znajdowała się pod wodą,
 - c) czy ocena ładunku i stateczności jest przeprowadzana zgodnie z wymogami,
 - d) czy towary, pojazdy i inne ładunki są ważone, w przypadkach gdy jest to wymagane, a wyniki są przekazywane na statek do wykorzystania w ocenie ładunku i stateczności,
 - e) czy plany zabezpieczenia niezatapialności są stale uwidocznione i czy dla oficerów statku są dostępne instrukcje zawierające informacje o zabezpieczeniu niezatapialności;
- 3) w zakresie bezpieczeństwa na morzu:
 - a) czy jest przestrzegana procedura przed opuszczeniem nabrzeża zapewniająca, aby statek był bezpieczny na morzu, obejmująca pozytywne potwierdzenie, że wszystkie wodoszczelne oraz strugoszczelne furty są zamknięte,
 - b) czy wszystkie wrota na pokładzie pojazdownym są zamknięte przed opuszczeniem nabrzeża przez statek lub pozostają otwarte jedynie tak długo, jak to jest konieczne w celu zamknięcia furty dziobowej; należy sprawdzić działania układów zamykania furt dziobowych, rufowych i burtowych oraz działania lampek sygnalizacyjnych i telewizyjnego systemu nadzoru pokazujących ich stan na mostku nawigacyjnym,
 - c) czy wszelkie zakłócenia w działaniu lampek sygnalizacyjnych, w szczególności wyłączników przy furtach, są ustalane i zgłaszane;
- 4) w zakresie ogłoszeń dotyczących bezpieczeństwa:
 - a) czy forma rutynowych ogłoszeń dotyczących bezpieczeństwa oraz wywieszenia instrukcji i wskazówek dotyczących procedur awaryjnych jest podana w odpowiednim języku lub językach,
 - b) czy rutynowe ogłoszenia dotyczące bezpieczeństwa są podawane do wiadomości w momencie rozpoczęcia rejsu i są słyszalne we wszystkich miejscach publicznych, włącznie z otwartymi pokładami, do których pasażerowie mają dostęp;
- 5) w zakresie zapisów w dzienniku okrętowym:
 - a) czy dziennik okrętowy jest sprawdzany w celu zapewnienia, aby dokonywane były zapisy dotyczące zamknięcia furt dziobowych, rufowych i innych furt wodoszczelnych i strugoszczelnych, ćwiczeń dotyczących wrót wodoszczelnych poniżej podziałowej wodnicy ładunkowej, sprawdzania działania urządzenia sterowego itp.,
 - b) czy są dokonywane zapisy odnośnie do zanurzenia, wolnej burty i stateczności oraz wspólnego języka roboczego dla załogi;
- 6) w zakresie towarów niebezpiecznych:
 - a) czy każdy ładunek towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających jest przewożony zgodnie z odpowiednimi przepisami, w szczególności czy na statku znajduje się deklaracja dotycząca towarów niebezpiecznych i zanieczyszczających wraz z manifestem lub planem załadunku ukazującym ich położenie na pokładzie,

- b) czy przewożenie danego ładunku jest dozwolone na statkach pasażerskich i czy towary niebezpieczne i zanieczyszczające są właściwie oznakowane, opisane, sztauowane, zabezpieczone i rozdzielone,
 - c) czy pojazdy transportujące towary niebezpieczne i zanieczyszczające są właściwie oznaczone i zabezpieczone,
 - d) czy w przypadku przewożenia towarów niebezpiecznych i zanieczyszczających jest dostępna na lądzie kopia odnośnego manifestu lub planu sztauowania,
 - e) czy kapitan jest świadomy wymogów dotyczących powiadamiania, zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającą dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz. Urz. WE L 208 z 05.08.2002, str. 10, z późn. zm.), oraz instrukcji wykonywania procedur awaryjnych, jak również zasad udzielania pierwszej pomocy w razie wystąpienia wypadku z udziałem ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczeń morskich,
 - f) czy środki wentylacji pokładów pojazdowych są zawsze stosowane, czy intensywność wentylacji jest zwiększana, gdy silniki pojazdów są uruchomione, oraz czy na mostku nawigacyjnym jest dostępna forma sygnalizacji pracy urządzeń wentylacyjnych pokładu pojazdowego;
- 7) w zakresie zabezpieczania przewożonych pojazdów:
- a) w jaki sposób są zabezpieczone przewożone pojazdy: czy za pomocą bloków do sztauowania, czy mocowań indywidualnych,
 - b) czy jest dostępna dostateczna liczba zaczepów,
 - c) w jaki sposób są zabezpieczane przewożone pojazdy, gdy występują lub są oczekiwane niesprzyjające warunki pogodowe,
 - d) jakie są stosowane metody zabezpieczania autokarów i motocykli, jeżeli takie są na pokładzie,
 - e) czy statek posiada poradnik mocowania ładunków;
- 8) w zakresie pokładów pojazdowych:
- a) czy przestrzenie o specjalnej kategorii i przestrzenie ładunków pojazdowych są w sposób ciągły patrolowane lub monitorowane przez telewizyjny system nadzoru, tak że można zaobserwować przemieszczenie się pojazdów w przypadku niesprzyjających warunków pogodowych lub nieupoważnionego wejścia pasażerów,
 - b) czy drzwi i wejścia pożarowe są zamknięte i czy są wywieszane ostrzeżenia zabraniające pasażerom wstępu na pokłady pojazdowe, gdy statek znajduje się na morzu;
- 9) w zakresie zamknięcia furt wodoszczelnych:
- a) czy jest przestrzegana procedura ustanowiona w instrukcjach operacyjnych statku odnośnie do furt wodoszczelnych poniżej podziałowej wodnicy ładunkowej,
 - b) czy są przeprowadzane wymagane ćwiczenia,
 - c) czy sterowanie furtami wodoszczelnymi z mostku jest utrzymywane, w miarę możliwości, w trybie „z miejsca”,
 - d) czy furty są utrzymywane w położeniu zamkniętym w warunkach ograniczonej widoczności i w każdej sytuacji niebezpiecznej,
 - e) czy załogi są we właściwy sposób poinstruowane, jak obsługiwać furty, i czy są świadome zagrożeń związanych z ich nieprawidłowym użytkowaniem;
- 10) w zakresie patroli przeciwpożarowych: czy jest prowadzone skuteczne patrolowanie, tak aby można było łatwo wykryć każde pojawienie się ognia (obejmuje to przestrzenie specjalnej kategorii, gdzie nie są zainstalowane stałe systemy wykrywania ognia i systemy alarmowe; przestrzenie te mogą być patrolowane w sposób wskazany w pkt 8);
- 11) w zakresie komunikacji w sytuacji awaryjnej: czy jest wystarczająca liczba członków załogi zgodnie z listą zamustrowania mogących pomóc pasażerom w sytuacji awaryjnej oraz czy pasażerowie mogą ich łatwo zidentyfikować oraz czy mają oni możliwość porozumiewania się z pasażerami w takiej sytuacji, biorąc pod uwagę właściwą i wystarczającą kombinację któregokolwiek z poniższych czynników:
- a) język lub języki, którymi posługują się najczęściej pasażerowie przewożeni na danej trasie,
 - b) prawdopodobieństwo, że umiejętność korzystania ze słownictwa w języku angielskim na poziomie podstawowym, w celu udzielania podstawowych poleceń, może stanowić sposób porozumiewania się z potrzebującym pomocy pasażerem, jeżeli pasażer i członek załogi nie posługują się wspólnym językiem,

- c) ewentualna potrzeba porozumiewania się w sytuacji awaryjnej innymi sposobami (na przykład przez zademonstrowanie, sygnalizację ręczną lub zwrócenie uwagi na położenie instrukcji, miejsc zbiórek, urządzeń ratujących życie lub drogi ewakuacji, gdy porozumiewanie się słowne nie jest możliwe),
 - d) czy pełne instrukcje dotyczące bezpieczeństwa zostały wydane pasażerom w ich języku ojczystym lub językach ojczystych,
 - e) języki, w jakich mogą zostać nadane ogłoszenia alarmowe w sytuacji awaryjnej, lub ćwiczenia służące do przekazania pasażerom zasadniczych wskazówek oraz ułatwiający członkom załogi udzielanie pasażerom pomocy;
- 12) w zakresie wspólnego języka roboczego członków załogi:
- a) czy jest ustalony wspólny język roboczy zapewniający skuteczne działanie załogi w sprawach bezpieczeństwa,
 - b) czy ten język roboczy jest odnotowany w dzienniku okrętowym;
- 13) w zakresie wyposażenia bezpieczeństwa:
- a) czy urządzenia ratujące życie i urządzenia przeciwpożarowe, włączając w to drzwi przeciwpożarowe i inne elementy konstrukcyjnej ochrony przeciwpożarowej, które mogą być łatwo skontrolowane, są właściwie utrzymywane,
 - b) czy plany ochrony przeciwpożarowej są stale uwidocznione lub czy instrukcje zawierające równoważne informacje są dostępne dla oficerów statku,
 - c) czy rozmieszczenie pasów ratunkowych jest odpowiednie oraz czy można łatwo ustalić rozmieszczenie pasów ratunkowych dla dzieci,
 - d) czy załadunek pojazdów nie uniemożliwia działania czujników pożarowych, odcięć awaryjnych, sterowania klapami sztormowymi itp., które to czujniki mogą być umieszczone na pokładach pojazdowych;
- 14) w zakresie sprzętu nawigacyjnego i radiowego: czy sprzęt nawigacyjny i wyposażenie radiokomunikacyjne, wraz z radiopławami (EPIRB), są sprawne;
- 15) w zakresie dodatkowego oświetlenia awaryjnego:
- a) czy jest zainstalowane dodatkowe oświetlenie awaryjne tam, gdzie wymagają tego przepisy,
 - b) czy jest prowadzony rejestr uchybień;
- 16) w zakresie środków ewakuacji:
- a) czy środki ewakuacji, w tym drogi ewakuacji, są oznaczone w sposób zgodny z odpowiednimi wymogami i oświetlone zarówno z głównych, jak i z awaryjnych źródeł zasilania,
 - b) czy są przyjęte środki w celu utrzymania wolnych od pojazdów dróg ewakuacji w miejscach, gdzie te drogi ewakuacji przecinają pokłady pojazdowe lub przez nie przechodzą,
 - c) czy wyjścia, w szczególności wyjścia ze sklepów bezcłowych, co do których istnieje możliwość zablokowania nadmiarem towarów, nie są zatarasowane;
- 17) w zakresie czystości pomieszczeń maszynowni: czy pomieszczenia maszynowni są utrzymywane w czystości zgodnie z procedurami konserwacji;
- 18) w zakresie usuwania odpadów: czy ustalenia dotyczące postępowania z odpadami i ich usuwania są odpowiednie;
- 19) w zakresie planowej konserwacji:
- a) czy wszyscy armatorzy zapewniają określoną obsługę techniczną w systemie planowej konserwacji, w odniesieniu do wszystkich obszarów związanych z bezpieczeństwem, włączając w to furty dziobowe i rufowe oraz otwory boczne, wraz z ich urządzeniami zamykającymi, obejmujące jednak również konserwację pomieszczeń maszynowni i wyposażenia ratunkowego,
 - b) czy istnieją plany okresowych przeglądów wszystkich elementów, tak aby zapewnić utrzymanie norm bezpieczeństwa na najwyższym poziomie,
 - c) czy istnieją procedury odnotowywania uchybień i potwierdzania ich prawidłowego usunięcia, tak aby kapitan i wyznaczona osoba na łodzi wchodząca w skład zarządu armatora byli świadomi istniejących uchybień oraz byli powiadamiani o ich usunięciu w określonym terminie,
 - d) czy okresowe sprawdzenie działania układów zamykających wrota dziobowe i furty dziobowe obejmuje wskaźniki, wyposażenie nadzorujące i wszelkie szpigaty w przestrzeniach pomiędzy furtą dziobową a wrotami wewnętrznymi, a zwłaszcza mechanizmy zamykające i związane z nimi systemy hydrauliczne;

20) w zakresie odbywania rejsu:

- a) w czasie rejsu należy wykorzystać sposobność do sprawdzenia przepelnienia, włączając w to dostępność miejsc do siedzenia i blokowanie przejść, schodów i wyjść awaryjnych przez bagaże i pasażerów, którzy nie mogą znaleźć miejsc siedzących,
- b) konieczne jest również sprawdzenie, czy pokład pojazdowy został opróżniony z pasażerów przed wyjściem statku w morze i czy nie mają oni ponownego wstępu na ten pokład aż do chwili bezpośrednio poprzedzającej przybicie statku do nabrzeża.

INFORMACJE, KTÓRE ZAWIERA RAPORT Z PRZEPROWADZONEJ INSPEKCJI

Raport z inspekcji zawiera co najmniej:

- 1) informacje ogólne:
 - a) właściwy organ, który sporządził protokół,
 - b) data i miejsce inspekcji,
 - c) nazwa statku poddanego inspekcji,
 - d) bandera,
 - e) rodzaj statku (zgodnie ze wskazaniem w certyfikacie zarządzania bezpieczeństwem),
 - f) numer IMO,
 - g) sygnał rozpoznawczy,
 - h) pojemność brutto (gt),
 - i) nośność (o ile dotyczy),
 - j) rok budowy ustalony na podstawie daty budowy statku podanej na świadectwach bezpieczeństwa statku,
 - k) organizacja lub organizacje, która(-re) wydała(-ły) świadectwa klasy statkowi, jeżeli statek takie posiada,
 - l) uznana organizacja lub uznane organizacje lub jakakolwiek strona, która(-re) wydała statkowi certyfikaty w imieniu państwa bandery zgodnie ze stosowanymi konwencjami,
 - m) nazwa i adres przedsiębiorstwa odpowiedzialnego za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM lub armatora statku,
 - n) w przypadku statków przewożących płynne lub stałe ładunki masowe – nazwa i adres czarterującego odpowiedzialnego za wybór statku i rodzaj czarteru,
 - o) data sporządzenia końcowego raportu z inspekcji,
 - p) wskazanie, że szczegółowe informacje na temat inspekcji lub zatrzymania mogą zostać opublikowane;
- 2) informacje dotyczące inspekcji:
 - a) świadectwa wydane w zastosowaniu właściwych konwencji, organ lub organizacja, które wydały dane świadectwo(-wa), z podaniem daty wydania i utraty ważności,
 - b) części lub elementy statku, które zostały poddane inspekcji (w przypadku bardziej szczegółowej lub rozszerzonej inspekcji),
 - c) port i data ostatniego przeglądu pośredniego lub rocznego lub przeglądu w celu odnowienia świadectwa klasy oraz nazwa organizacji, która przeprowadziła przegląd,
 - d) rodzaj inspekcji (wstępna, bardziej szczegółowa, rozszerzona),
 - e) charakter uchybień,
 - f) podjęte środki;
- 3) dodatkowe informacje w przypadku zatrzymania:
 - a) data zatrzymania,
 - b) data zwolnienia z zatrzymania,
 - c) charakter uchybień uzasadniających zatrzymanie (z odniesieniami do konwencji, o ile dotyczy),
 - d) wskazanie, o ile dotyczy, czy uznana organizacja lub jakikolwiek inny organ prywatny, który dokonał odpowiedniego przeglądu, ponosi odpowiedzialność w związku z uchybieniami, które same lub w połączeniu z innymi, doprowadziły do zatrzymania,
 - e) podjęte środki.

SZCZEGÓŁOWE KRYTERIA
UZASADNIAJĄCE ZATRZYMANIE STATKU

I. Podejmując decyzję o zatrzymaniu statku, inspektor stosuje następujące kryteria:

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

II. Lista uchybień skutkujących zatrzymaniem statku w odniesieniu do poszczególnych konwencji:

- 1) Nieprawidłowości wynikające z Konwencji SOLAS:
 - a) uchybienie niepozwalające na właściwą pracę napędu statku lub dotyczące innych istotnych urządzeń mechanicznych, jak również instalacji elektrycznych,
 - b) niedostateczna czystość w maszynowni, nadmierne ilości mieszaniny wód zaolejonych w zębach, izolacja rurociągów – łącznie z rurami wydechowymi w maszynowni – zanieczyszczona olejami, nieprawidłowa praca pomp zęzowych,
 - c) nieprawidłowości w pracy generatora awaryjnego, oświetlenia, akumulatorów i przełączników,
 - d) nieprawidłowości w pracy głównego i pomocniczego urządzenia sterowego,
 - e) braki lub niewystarczająca ilość lub bardzo zły stan osobistych środków ratunkowych, jednostek ratunkowych i urządzeń do ich wodowania,
 - f) braki lub niezgodność z wymaganiami lub bardzo zły stan systemu wykrywania pożaru, systemu alarmów pożarowych, sprzętu przeciwpożarowego, stałych urządzeń gaśniczych, zamknięć pożarowych, urządzeń szybkozamykających – w stopniu uniemożliwiającym ich użycie zgodnie z przeznaczeniem,
 - g) brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości w działaniu ochrony przeciwpożarowej na pokładzie zbiornikowców,
 - h) braki, niezgodności z wymaganiami lub bardzo zły stan świateł, sygnalizacji wzrokowej lub dźwiękowej,
 - i) braki lub nieprawidłowości w działaniu sprzętu radiowego, wymaganego do porozumiewania się w sytuacjach zagrożenia,
 - j) braki lub nieprawidłowości w działaniu sprzętu nawigacyjnego, zgodnie z Konwencją SOLAS, rozdz. V, prawo 16.2,
 - k) brak uaktualnionych map nawigacyjnych lub innych istotnych stosownych publikacji nautycznych potrzebnych podczas najbliższego rejsu, biorąc pod uwagę możliwość stosowania systemu obrazowania elektronicznych map i informacji nawigacyjnych (ECDIS) w zastępstwie publikacji papierowych,
 - l) brak iskrobezpiecznej instalacji wentylacji wyciągowej w pompowni ładunkowej,
 - m) poważne nieprawidłowości związane z wymaganiami operacyjnymi określone w sekcji 5.5 załącznika I do Memorandum Paryskiego,
 - n) liczba, skład lub dokumenty kwalifikacyjne załogi niezgodne z dokumentem minimalnej bezpiecznej obsady,
 - o) brak prowadzenia rozszerzonego programu przeglądów zgodnie z Konwencją SOLAS, rozdz. XI, prawo 2.
- 2) Nieprawidłowości wynikające z Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (Kodeks IBC):
 - a) transport materiałów niewymienionych w świadectwie zdolności lub brak informacji dotyczącej ładunku,
 - b) brak lub uszkodzone wysokociśnieniowe urządzenie zabezpieczające,
 - c) instalacje elektryczne samoistnie niebezpieczne lub niezgodne z wymaganiami kodeksu,
 - d) źródła zapłonu w miejscach pożarowo niebezpiecznych,
 - e) niedopełnienie wymagań specjalnych,

- f) przekroczenie maksymalnej dozwolonej ilości ładunku na jeden zbiornik,
 - g) niewystarczające zabezpieczenie przed wysokimi temperaturami dla materiałów wrażliwych.
- 3) Nieprawidłowości wynikające z Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących skroplo-
ne gazy luzem (Kodeks IGC):
- a) transport substancji niewymienionych w świadectwie zdolności lub brak informacji dotyczących ładunku,
 - b) brak urządzeń zamykających do pomieszczeń mieszkalnych, służbowych i stanowisk kierowania lub pomiesz-
czeń usługowych,
 - c) utrata gąszonej grodzi, przez które przechodzą wały napędzające pompy i sprężarki,
 - d) niesprawne systemy: zamykania drzwi gąszonej, wentylacji i alarmowania śluz powietrznych,
 - e) brak lub uszkodzone zawory instalacji ładunkowej,
 - f) brak lub uszkodzone systemy rozładowania ciśnienia (nadmiarowe zawory ciśnieniowe),
 - g) instalacje elektryczne stwarzające ryzyko pożaru lub wybuchu produktów palnych,
 - h) niedziałające wentylatory w części ładunkowej,
 - i) niedziałające alarmy wysokiego – i jeżeli wymagane – niskiego ciśnienia na zbiornikach ładunkowych,
 - j) uszkodzone urządzenie do wykrywania gazów oraz wizualne i dźwiękowe systemy alarmowania o wykrytych
gazach,
 - k) transport substancji wymagających inhibitora bez jego ważnego świadectwa.
- 4) Nieprawidłowości wynikające z Konwencji o liniach ładunkowych, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. b ustawy:
- a) znaczne obszary uszkodzenia lub skorodowania, lub wżery korozyjne w poszyciu i związanych z nim usztywnie-
niach na pokładach i w kadłubie, mające wpływ na zdolność żeglugową lub wytrzymałość ładunkową, jeżeli nie
zostały przeprowadzone prawidłowe naprawy tymczasowe konieczne na rejs do portu napraw stałych,
 - b) zarejestrowany przypadek niewystarczającej stateczności,
 - c) brak wystarczających i wiarygodnych informacji w zatwierdzonej formie, które pozwalałyby kapitanowi w spo-
sób szybki i prosty zaplanować załadunek i balastowanie statku w taki sposób, że na wszystkich etapach rejsu
i w różnych warunkach zostanie zachowany bezpieczny margines stateczności oraz uniknie się powstania nad-
miernych obciążeń konstrukcji statku,
 - d) brak, bardzo zły stan lub uszkodzenie urządzeń zamykających luki ładowni oraz drzwi wodoszczelnych,
 - e) przeładowanie,
 - f) brak znaku zanurzenia lub znak zanurzenia niemożliwy do odczytania.
- 5) Nieprawidłowości wynikające z załącznika 1 do Konwencji MARPOL, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. d ustawy:
- a) brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości działania systemów monitorowania lub funkcjonowania alarmu od-
olejacza 15 ppm,
 - b) zapełnienie zbiornika wód zaolejonych lub szlamowego w stopniu pozostawiającym niewystarczającą wolną ob-
jętość na najbliższą podróż,
 - c) brak książki zapisów olejowych,
 - d) nieautoryzowany rurociąg na systemie zęzowym i wód zaolejonych,
 - e) brak zbioru sprawozdań z rozszerzonych przeglądów lub jego niezgodność z prawidłem 20 Konwencji MARPOL.
- 6) Nieprawidłowości wynikające z załącznika 2 do Konwencji MARPOL, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. d ustawy:
- a) brak podręcznika procedur i stosowania urządzeń (P&A),
 - b) ładunek nie jest określony według kategorii,
 - c) brak książki ładunkowej,
 - d) transport substancji olejopochodnych bez spełnienia wymogów lub bez odpowiednio poprawionego świadectwa,
 - e) nieautoryzowany rurociąg na systemie wyładunkowym.

- 7) Nieprawidłowości wynikające z załącznika 5 do Konwencji MARPOL, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. d ustawy:
- brak planu postępowania ze śmieciami,
 - brak książki zapisów śmieciowych,
 - nieznajomość planu postępowania ze śmieciami przez załogę statku.
- 8) Zagadnienia związane z Konwencją STCW i przepisami Unii Europejskiej o wyszkoleniu i kwalifikacjach marynarzy¹⁾:
- nieprzedstawienie przez marynarzy dokumentu kwalifikacyjnego, dowodu posiadania takiego dokumentu, posiadania ważnego potwierdzenia uznania lub przedstawienia udokumentowanego dowodu, że do administracji państwa bandery złożono wnioski o potwierdzenie,
 - dowód, że dokument kwalifikacyjny został uzyskany w drodze oszustwa lub jego posiadaczem nie jest osoba, której pierwotnie je wystawiono,
 - niezgodność dostosowania obsady statku do wymagań Certyfikatu bezpiecznej obsługi wydanego przez administrację państwa bandery,
 - brak organizacji wachty nawigacyjnej lub maszynowej spełniającej wymagania wyznaczone dla danego statku przez administrację państwa bandery,
 - nieobecność na wachcie osoby wykwalifikowanej w obsłudze urządzeń niezbędnych do bezpiecznej nawigacji, bezpiecznej komunikacji radiowej lub zapobieganiu zanieczyszczeniom środowiska morskiego,
 - zaniedbanie w przedstawieniu potwierdzenia profesjonalnej biegłości w obowiązkach wyznaczonych marynarzom w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa statku i zapobieganiu zanieczyszczeniom,
 - brak możliwości zapewnienia obsady na pierwszą wachtę po rozpoczęciu podróży i następne wachty osób, które są odpowiednio wypoczęte i pod każdym względem zdolne do pełnienia obowiązków.
- 9) Nieprawidłowości wynikające z Konwencji MLC:
- niewystarczające zapasy żywności na podróż do następnego portu,
 - niewystarczające zapasy wody pitnej na podróż do następnego portu,
 - niewłaściwe warunki sanitarne na statku,
 - brak ogrzewania w pomieszczeniach mieszkalnych na statku pływającym w rejonach, gdzie mogą występować niskie temperatury,
 - niedostateczna wentylacja w pomieszczeniach mieszkalnych na statku,
 - znaczne nagromadzenie odpadów, zablokowanie sprzętem lub ładunkiem lub inna niebezpieczna sytuacja w korytarzach i pomieszczeniach mieszkalnych,
 - wyraźne dowody wskazujące na to, że zmęczenie wpływa na efektywność pracy personelu wachtowego i innych osób pełniących obowiązki na pierwszej wachcie po rozpoczęciu podróży lub na następnych wachtach.
- 10) Zagadnienia, które nie stanowią podstawy zatrzymania, ale mogą stanowić podstawę do wstrzymania operacji:
- niebezpieczne połączenie statku z lądem,
 - niebezpieczne postępowanie załogi statku w sytuacjach podanych poniżej:
 - praca bez niezbędnego wyposażenia ochronnego,
 - praca w pobliżu niezabezpieczonych otworów,
 - praca na wysokości bez pasa bezpieczeństwa lub innego zabezpieczenia przed upadkiem z wysokości,
 - praca w przestrzeniach zamkniętych bez wcześniejszego wypełnienia listy kontrolnej lub bez przestrzegania procedur bezpieczeństwa dla takich prac,
 - niebezpiecznie prowadzone prace, którym towarzyszy wytwarzanie wysokich temperatur, włączając w to prace spawalnicze, bez wcześniejszego wypełnienia listy kontrolnej lub bez przestrzegania procedur bezpieczeństwa dla takich prac,

¹⁾ Dyrektywa 2008/106/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 03.12.2008, str. 33, z późn. zm.) wdrożona do polskiego porządku prawnego przepisami ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 1452, 1702, 2197 i 2303).

- d) operacje odnoszące się do bezpieczeństwa statku i ochrony przed zanieczyszczeniami, pozostające pod nadzorem osoby nieposiadającej wymaganej biegłości i znajomości nadzorowanej operacji,
- e) operacje ładunkowe z wykorzystaniem niespełniających wymogów bezpieczeństwa, nietestowanych lub nieutrzymanych (niekonserwowanych) należycie statkowych urządzeń przeładunkowych,
- f) nieprawidłowości w pracy lub utrzymaniu (konserwacji) systemu gazu obojętnego,
- g) inne nieprawidłowości, o których mowa w zaleceniach Memorandum Paryskiego, odnoszące się do specyficznych typów statków.

WZÓR

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU

PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA

REPUBLIC OF POLAND

DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W

DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O ZATRZYMANIU STATKU

NOTICE OF DETENTION FOR THE MASTER

Numer

No.

Niżej podpisany

The undersigned

upoważniony inspektor inspekcji państwa portu Urzędu Morskiego w

duly authorized officer of the Maritime Office in

niniejszym zawiadamia, że

herewith notifies you that

<i>statek</i>	<i>sygnał rozpoznawczy</i>
the ship:,	call sign:,
<i>numer IMO</i>	<i>pojemność brutto</i>
IMO number:,	gross tonnage:,
<i>port macierzysty</i>	<i>bandera</i>
port of registry:,	flag state:,
<i>typ statku</i>	<i>rok budowy</i>
type of ship:,	date on which keel was laid:,

<i>właściciel</i> owner:, <i>agent</i> agents:, <i>zaczumowany</i> berthed at:	<i>kapitan</i> master:, <i>instytucja klasyfikacyjna / uznana organizacja</i> classification society/RO:
--	---

został zatrzymany na podstawie przepisów:

has been detained in accordance with the provisions of:

Art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 1452, z późn. zm.)

Art. 43 paragraph 1 of the Act of 18 August 2011 on maritime safety (Journal of Laws of 2019 item 1452, as amended)

Art. 26 pkt 1 lit. c ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2017 r. poz. 2000, z późn. zm.)

Art. 26 item 1c of the Act of 16 March 1995 on prevention of maritime pollution from ships (Journal of Laws of 2017 item 2000, as amended)

z powodu:

on account of:

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

one or more of the criteria for detention set out in annex X of Council Directive 2009/16/EC of April 23, 2009 (Official Journal of the European Union L 131, as amended);

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

crew members being unable to provide proof of professional proficiency for the duties assigned to them as mentioned in article 12 of Directive 2008/106/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 (Official Journal of the European Union L 323, as amended);

niespełniania przez kapitana statku lub członków załogi wymagań operacyjnych, zawartych w konwencjach, o których mowa w art. 5 pkt 33 i art. 62 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz w art. 271a § 1 lub 272 § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2018 r. poz. 2175);

master or crew unable to comply with operational requirements as contained in the Conventions mentioned in article 5 point 33 and article 62 paragraph 1 of the 2011 on maritime safety and in article 271a paragraph 1 or 272 paragraph 1 of the Maritime Code of 18 September 2001 (Journal of Laws of 2018, item 2175);

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

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

uniemożliwienia inspektorowi inspekcji państwa portu wykonania jego obowiązków.

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

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

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

Zgodnie z art. 43 ust. 1 i art. 45 ustawy o bezpieczeństwie morskim zabrania się przemieszczenia statku do innego nabrzeża bez zgody inspektora inspekcji państwa portu lub wyjścia statku z portu bez wystawionej decyzji o zwolnieniu statku z zatrzymania.

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

Miejsce zatrzymania

Data i czas zatrzymania

Place of detention Date and time of detention

Miejsce i data wydania

Place and date of issue

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of the Maritime Office in :

nazwisko i podpis

name and signature

Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

The detention shall become applicable immediately.

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

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

WZÓR

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU

PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA

REPUBLIC OF POLAND

DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W

DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O WSTRZYMANIU OPERACJI

NOTICE OF SUSPENSION OF THE OPERATION FOR THE MASTER

Numer

No.

Niżej podpisany

The undersigned

upoważniony inspektor inspekcji państwa portu Urzędu Morskiego w

duly authorized officer of the Maritime Office in

niniejszym zawiadamia, że

herewith notifies you that

<i>statek</i>	<i>sygnał rozpoznawczy</i>
the ship:,	call sign:,
<i>numer IMO</i>	<i>pojemność brutto</i>
IMO number:,	gross tonnage:,
<i>port macierzysty</i>	<i>bandera</i>
port of registry:,	flag state:,
<i>typ statku</i>	<i>rok budowy</i>

type of ship:, <i>właściciel</i>	date on which keel was laid:, <i>kapitan</i>
owner:, <i>agent</i>	master:, <i>instytucja klasyfikacyjna / uznana organizacja</i>
agents:, <i>zaczumowany</i>	classification society/RO:,
berthed at:	

wstrzymano operacje na podstawie przepisów:

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

Art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 1452, z późn. zm.)

Art. 43 paragraph 1 of the Act of 18 August 2011 on maritime safety (Journal of Laws of 2019 item 1452, as amended)

Art. 26 pkt 1 lit. c ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2017 r. poz. 2000, z późn. zm.)

Art. 26 item 1c of the Act of 16 March 1995 on prevention of maritime pollution from ships (Journal of Laws of 2017 item 2000, as amended)

z powodu:

on account of:

wystąpienia kryteriów, o których mowa w załączniku X do dyrektywy Rady 2009/16/WE E z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzonej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57, z późn. zm.).

the criteria for suspension of the operation set out in annex X of Council Directive 2009/16/EC of April 23, 2009 (Official Journal of the European Union L 131, as amended).

Szczegółowe przyczyny i odniesienia konwencyjne:

Deficiencies found and conventions references:

.....

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

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

Zgodnie z art. 43 ust. 1 i art. 45 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim zabrania się wznowienia operacji na statku bez wystawionej decyzji o cofnięciu wstrzymania operacji.

In accordance with the provisions of article 43 paragraph 1 and article 45 of the Act of 18 August 2011 on maritime safety, it is prohibited to continue the operation without a proper Notice of Withdrawal of Suspension to the Operation.

Miejsce wstrzymania operacji

Data i czas

Place of suspension Date and time

Miejsce i data wydania

Place and date of issue

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of the Maritime Office in :

nazwisko i podpis

name and signature

Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

The decision shall become applicable immediately.

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

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

WZÓR

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU

PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA

REPUBLIC OF POLAND

DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W

DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O ZWOLNIENIU STATKU Z ZATRZYMANIA

NOTICE OF RELEASE

Numer

No.

Niżej podpisany

The undersigned

upoważniony inspektor inspekcji państwa portu Urzędu Morskiego w

duly authorized officer of the Maritime Office in

niniejszym zawiadamia, że

herewith notifies you that

na podstawie art. 45 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 1452, z późn. zm.)

in accordance with article 45 paragraph 1 of the Act of 18 August 2011 on maritime safety (Journal of Laws of 2019 item 1452, as amended)

statek

the ship:,

kapitan

master,

numer IMO

IMO number:

bandera

flag state:

zatrzymany dnia

which was detained on.....

po ponownej inspekcji przeprowadzonej dnia *w porcie*

after re-inspection of the above ship on (date) **at** **(port, country)**

jest zwolniony.

has been released.

Miejsce i data wydania

Place and date of issue

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of the Maritime Office in :

nazwisko i podpis

name and signature

.....
Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

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

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

WZÓR

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU

PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA

REPUBLIC OF POLAND

DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W

DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

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

Numer

No.

Niżej podpisany

The undersigned

upoważniony inspektor inspekcji państwa portu Urzędu Morskiego w

duly authorized officer of the Maritime Office in

niniejszym zawiadamia, że

herewith notifies you that

na podstawie art. 45 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U.
z 2019 r. poz. 1452, z późn. zm.)

in accordance with article 45 paragraph 1 of the Act of 18 August 2011 on maritime safety
(Journal of Laws of 2019 item 1452, as amended)

decyzja o wstrzymaniu operacji na statku

formal prohibition of the ship to continue an operation

bandery

o numerze IMO

flag IMO number

wydana w dnia numer
issued in (port) on (date), no,

została cofnięta.

IS NOW WITHDRAWN.

*W dniu w porcie została przeprowadzona ponowna inspekcja
wyżej wymienionego statku,*

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

która potwierdziła, że statek spełnia wymagania konwencji międzynarodowych.

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

Miejsce i data wydania

Place and date of issue

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of the Maritime Office in :

nazwisko i podpis

name and signature

.....

Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

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

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

WZÓR

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU

PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA

REPUBLIC OF POLAND

DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W

DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O WYDANIU ZGODY NA WYJŚCIE Z PORTU W CELU DOKONANIA NAPRAWY
W STOCZNI REMONTOWEJ

CONDITIONS OF RELEASE FROM DETENTION TO A REPAIR YARD

Numer

No.

Do: Pan/Pani kapitan statku

To the Master of the vessel:

nazwa statku

nr IMO

bandera

ship name IMO No flag

typ statku

sygnał rozpoznawczy

data budowy

type of ship call sign year of keel laid

pojemność brutto

gross tonnage

uznana(-ne) organizacja(-je)

instytucja(-je) klasyfikacyjna(-ne)

RO

classification society(ies),

armator

agent

company

agents,

Na podstawie art. 43 ust. 6 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 1452, z późn. zm. zezwalam statkowi na wyjście z portu w celu dokonania naprawy w stoczni remontowej w porcie w państwie, po spełnieniu następujących warunków:

In accordance with article 43 paragraph 6 of the Act of 18 August 2011 on maritime safety (Journal of Laws of 2019 item 1452, as amended), your vessel, which is currently detained in(port), is authorized to proceed to (port) in (country) to rectify outstanding deficiencies subject to the following conditions:

UDANIE SIĘ DO UZGODNIONEJ STOCZNI REMONTOWEJ BEZ SPEŁNIENIA POWYŻSZYCH WARUNKÓW LUB NIEZAWINIĘCIE DO PORTU, W KTÓRYM ZNAJDUJE SIĘ UZGODNIONA STOCZNIA REMONTOWA, SKUTKUJE WYDANIEM ZAKAZU WEJŚCIA DO WSZYSTKICH PORTÓW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ ORAZ PAŃSTW-STRON MEMORANDUM PARYSKIEGO.¹⁾

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

FAILURE TO CALL AT THE REPAIR PORT OR TO COMPLY WITH THESE CONDITIONS MAY RESULT IN YOUR VESSEL BEING REFUSED ENTRY TO ALL PORTS IN THE PARIS MOU REGION¹⁾.

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

¹⁾ Stronami Memorandum Paryskiego są: Belgia, Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Islandia, Kanada, Litwa, Łotwa, Malta, Niemcy, Norwegia, Polska, Portugalia, Rosja, Rumunia, Słowenia, Szwecja, Wielka Brytania oraz Włochy.

¹⁾ The members of the Paris MOU are: Belgium, Bulgaria, Canada, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Russian Federation, Slovenia, Spain, Sweden and United Kingdom.

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

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

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

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

Z powyższą uwagą zapoznałam(-łem) się

I confirm that I have received this notice

Nazwisko kapitana (lub przedstawiciela)

podpis

Name of the Master (or representative) signature

Kopię otrzymują:

Organ inspekcyjny państwa portu, w którym znajduje się uzgodniona stocznia remontowa

Państwo bandery

Uznana(-ne) organizacja(-je)

Institucja(-je) klasyfikacyjna(-ne)

Agent statku

Kapitanat portu

Sekretariat Memorandum Paryskiego

Koordinator inspekcji państwa portu

Copy:

Port State Authority of the repair port

Flag State Authority

Recognized Organization(s)

Classification Society(ies)

Ship's agent

Harbour master office

Secretariat Paris MoU

Port State Coordinator

Organ inspekcyjny państwa portu jest proszony o poinformowanie Dyrektora Urzędu Morskiego w o przybyciu lub nieprzybyciu w oczekiwanym czasie statku do uzgodnionej stoczni remontowej.

The Port State Control Authority of the port of is requested to advise the Director of the Maritime Office in WHEN THE SHIP ARRIVES OR IF THE SHIP DOES NOT ARRIVE AT THE EXPECTED TIME.

Data i przybliżony czas wyjścia statku z portu

Date of departure and ETD from (port)

Data i przybliżony czas wejścia statku do portu

Date of arrival and ETA in (port)

Zawiadomić Dyrektora Urzędu Morskiego w

Reporting Authority – the Director of the Maritime Office in

Fax Tel.

Nazwisko i podpis upoważnionego inspektora

Data wydania

Name and signature Date of issue

(duly authorized Port State Control Officer)

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

This decision shall become applicable immediately.

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

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

WZÓR

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU

PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA

REPUBLIC OF POLAND

DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W

DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

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

REFUSAL OF ACCESS ORDER – MULTIPLE DETENTION

Numer

Ref. No.

Do: Pan/Pani: kapitan statku: armator:

To: Master and ISM Company of a Banned Vessel

Od: Dyrektor Urzędu Morskiego w w państwie zatrzymania

From: Banning State

Kopię otrzymują: Państwo bandery

Copy: Flag

Uznana(-ne) organizacja(-je)

Recognized Organization(s)

Instytucja(-je) klasyfikacyjna(-ne)

Classification Society(ies)

Państwa-strony Memorandum Paryskiego

All Paris MoU members

Sekretariat Memorandum Paryskiego

Paris MoU Secretariat

<i>Komisja Europejska</i>	European Commission
<i>Memorandum Tokijskie</i>	Tokyo MoU
<i>Memorandum Rejonu Karaibów</i>	Caribbean MoU
<i>Memorandum Morza Śródziemnego</i>	Mediterranean MoU
<i>Memorandum Morza Czarnego</i>	Black Sea MoU
<i>Memorandum Rijadzkie</i>	Riyadh MoU
<i>Straż Przybrzeżna Stanów Zjednoczonych</i>	USCG

DECYZJA O ZAKAZIE WEJŚCIA DO PORTÓW

REFUSAL OF ACCESS ORDER

Nazwa statku *bandera* *numer IMO*
Ship Name, **Flag** **IMO number**

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

*W związku z powyższym, na podstawie art. 48 ust. 1 pkt 1/2^{*niewłaściwe skreślić} ustawy z dnia 18 sierpnia
 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 1452, z późn. zm.), wydaję wyżej
 wymienionemu statkowi zakaz wejścia do portu, który zgodnie z przepisami
 Memorandum Paryskiego skutkuje zakazem wejścia do wszystkich portów Rzeczypospolitej Polskiej
 oraz państw-stron Memorandum Paryskiego¹⁾. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności
 od chwili, gdy statek uzyska zgodę na wyjście z portu lub kotwicowiska.*

**The above named vessel was detained in (port) on (date) This is the
 third detention in the Paris MOU region within the last 36/24^{*delete as appropriate} months. The ship
 flies the flag of which is black/grey^{*delete as appropriate} on the current Paris MOU BGW list.
 Therefore under the provisions of section 4 of the Paris MOU, article 16 of EU Council Directive
 2009/16/EC the ship will be refused further access to any port in the Paris MOU region¹⁾, except
 a port and anchorage of the ship's flag State. This refusal of access will become applicable
 immediately the ship is authorised to leave this port and anchorage.**

¹⁾ Stronami Memorandum Paryskiego są: Belgia, Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Islandia, Kanada, Litwa, Łotwa, Malta, Niemcy, Norwegia, Polska, Portugalia, Rosja, Rumunia, Słowenia, Szwecja, Wielka Brytania oraz Włochy.

¹⁾ The members of the Paris MOU are Belgium, Bulgaria, Canada, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Russian Federation, Slovenia, Spain, Sweden and United Kingdom.

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

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

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

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

The refusal of access will only be lifted following a re-inspection of the ship at an agreed port by duly authorized officers of the Maritime Office in and if evidence is provided to their satisfaction that the ship fully complies with all the provisions of the applicable international conventions.

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

Miejsce i data wydania

Place and date of issue

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of the Maritime Office in :

nazwisko i podpis

name and signatur

.....
Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

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

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

WZÓR

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU

PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA

REPUBLIC OF POLAND

DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W

DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O COFNIĘCIU ZAKAZU WEJŚCIA DO PORTÓW

CANCELLATION OF REFUSAL OF ACCESS

Numer

Ref. No.

Do: armator statku

To: Company

Od: Dyrektor Urzędu Morskiego w w państwie zatrzymania

From: Banning State

Kopię otrzymują: Państwo bandery

Copy: Flag

Uznana(-ne) organizacja(-je)

Recognized Organization(s)

Instytucja(-je) klasyfikacyjna(-ne)

Classification Society(ies)

Państwa-strony Memorandum Paryskiego

All Paris MoU members

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

IS NOW CANCELLED

Miejsce i data wydania

Place and date of issue

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of the Maritime Office in :

nazwisko i podpis

name and signature

.....
Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

This cancellation of refusal of access shall become applicable immediately.

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

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

WZÓR

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU

PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA

REPUBLIC OF POLAND

DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W

DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

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

REFUSAL OF ACCESS – JUMP DETENTION

IN THE CASE SHIP FAILS TO CALL AT AN AGREED REPAIR YARD OR FAILED TO
COMPLY WITH THE DETENTION ORDER

Numer

Ref. No.

Do: Pan/Pani: kapitan statku: armator:

To: Master and Company of a Banned Vessel

Od: Dyrektor Urzędu Morskiego w w państwie zatrzymania

From: Banning State

Kopię otrzymują: Państwo bandery

Uznana(-ne) organizacja(-je)

Instytucja(-je) klasyfikacyjna(-ne)

Copy: Flag**Recognized Organization(s)****Classification Society(ies)**

<i>Państwa-strony Memorandum Paryskiego</i>	All Paris MoU members
<i>Sekretariat Memorandum Paryskiego</i>	Paris MoU Secretariat
<i>Komisja Europejska</i>	European Commission
<i>Memorandum Tokijskie</i>	Tokyo MoU
<i>Memorandum Rejonu Karaibów</i>	Caribbean MoU
<i>Memorandum Morza Śródziemnego</i>	Mediterranean MoU
<i>Memorandum Morza Czarnego</i>	Black Sea MoU
<i>Memorandum Rijadzkie</i>	Riyadh MoU
<i>Straż Przybrzeżna Stanów Zjednoczonych</i>	USCG

ZAKAZ WEJŚCIA DO PORTÓW

REFUSAL OF ACCESS

Nazwa statku bandera numer IMO
Ship's name..... flag IMO number

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

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

Inne ważne dowody/informacje do wprowadzenia w razie potrzeby

(Insert here any other relevant evidence/information if required)

Na podstawie art. 50 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 1452, z późn. zm.) wydaję wyżej wymienionemu statkowi zakaz wejścia do portu, który zgodnie z przepisami Memorandum Paryskiego skutkuje zakazem wejścia do wszystkich portów Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego¹⁾.

¹⁾ Stronami Memorandum Paryskiego są: Belgia, Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Islandia, Kanada, Litwa, Łotwa, Malta, Niemcy, Norwegia, Polska, Portugalia, Rosja, Rumunia, Słowenia, Szwecja, Wielka Brytania oraz Włochy.

In accordance with Section 4.2 of the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, article 21.4 of the EU Council Directive 2009/16/EC, and the provisions of article 50 paragraph 1 of the Act of 18 August 2011 on maritime safety (Journal of Laws of 2019 item 1452, as amended) you are advised that the above named vessel will be refused access to any port or anchorages in the Paris MOU region¹⁾ except a port of the ship's flag state, until you have provided evidence to the satisfaction of the Director of the Maritime Office in that the ship fully complies with all applicable requirements of the Conventions.

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

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

Zgodnie z art. 49 ust. 1, 8 oraz 9 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim niniejsza decyzja zostanie cofnięta po pozytywnym przeprowadzeniu ponownej inspekcji. Ponowną inspekcję przeprowadza się na wniosek armatora, do którego załączono dokument wydany przez administrację państwa bandery statku potwierdzający, że statek spełnia wymogi konwencji międzynarodowych, oraz zaświadczenie wydane przez organizację potwierdzające, że statek odpowiada przepisom klasyfikacyjnym tej organizacji. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu przez armatora kosztów związanych z jej przeprowadzeniem.

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

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

¹⁾ The members of the Paris MOU are Belgium, Bulgaria, Canada, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Russian Federation, Slovenia, Spain, Sweden and United Kingdom.

Miejsce i data wydania

Place and date of issue

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of the Maritime Office in :

nazwisko i podpis

name and signature

.....
Pieczczę Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

The refusal of access shall become applicable immediately.

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

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

WZÓR

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU

PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA

REPUBLIC OF POLAND

DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W

DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

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

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

Numer

Ref. No.

Do: Kapitan statku

To: Master of the vessel:

Kopię otrzymują: Państwa-strony Memorandum Paryskiego

Copy: All MoU members

*Na podstawie art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U.
z 2019 r. poz. 1452, z późn. zm.)*

**According to the art. 54 paragraph 1 of the Act of 18 August 2011 on maritime safety (Journal
of Laws of 2019 item 1452, as amended)**

odmawiam wejścia statkowi *bandery* *o numerze IMO*
the ship **flag** **IMO No**

do portu
is refused to access to the port of

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.
The refusal of access shall become applicable immediately.

Organ inspekcyjny (państwa)
According to the Refusal of Access Order issued by the Authority of

decyzją nr *z dnia*
reference number **on (date)**,

wydał wyżej wymienionemu statkowi zakaz wejścia do wszystkich portów państw-stron Memorandum Paryskiego¹⁾. Z tego względu orzeczono jak w sentencji.

the above named vessel is refused to access to any port in the Paris MOU region¹⁾.

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

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

¹⁾ Stronami Memorandum Paryskiego są: Belgia, Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Islandia, Kanada, Litwa, Łotwa, Malta, Niemcy, Norwegia, Polska, Portugalia, Rosja, Rumunia, Słowenia, Szwecja, Wielka Brytania oraz Włochy.

¹⁾ The members of the Paris MOU are Belgium, Bulgaria, Canada, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Russian Federation, Slovenia, Spain, Sweden and United Kingdom.

Miejsce i data wydania

Place and date of issue

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of the Maritime Office in :

nazwisko i podpis

name and signature

.....

Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

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

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

WZÓR

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU

PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA

REPUBLIC OF POLAND

DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W

DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

*DECYZJA O WYDANIU ZAKAZU WEJŚCIA DO PORTÓW W PRZYPADKU, GDY STATEK ZOSTAŁ
ZATRZYMANY PO OTRZYMANIU UPRZEDNIO DWUKROTNIE ZAKAZU WEJŚCIA DO PORTU*

REFUSAL OF ACCESS ORDER – IN CASE OF A THIRD BAN

Numer

Ref. No.

Do: Pan/Pani: kapitan statku: armator:

To: Master and Company of a Banned Vessel

Od: Dyrektor Urzędu Morskiego w w państwie zatrzymania

From: Banning State

Kopię otrzymują: Państwo bandery

Copy: Flag

Uznana(-ne) organizacja(-je)

Recognized Organization(s)

Instytucja(-je) klasyfikacyjna(-ne)

Classification Society(ies)

<i>Państwa-strony Memorandum Paryskiego</i>	All Paris MoU members
<i>Sekretariat Memorandum Paryskiego</i>	Paris MoU Secretariat
<i>Komisja Europejska</i>	European Commission
<i>Memorandum Tokijskie</i>	Tokyo MoU
<i>Memorandum Rejonu Karaibów</i>	Caribbean MoU
<i>Memorandum Morza Śródziemnego</i>	Mediterranean MoU
<i>Memorandum Morza Czarnego</i>	Black Sea MoU
<i>Memorandum Rijadzkie</i>	Riyadh MoU
<i>Straż Przybrzeżna Stanów Zjednoczonych</i>	USCG

DECYZJA O ZAKAZIE WEJŚCIA DO PORTÓW

REFUSAL OF ACCESS ORDER

Nazwa statku *bandera* *numer IMO*
Ship's name, **flag** **IMO number**

Wyżej wymieniony statek został zatrzymany w dniu w porcie Jest to kolejne zatrzymanie po wydanym uprzednio drugim zakazie wejścia do portu państwa-strony Memorandum Paryskiego. W związku z powyższym, na podstawie art. 51 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 1452, z późn. zm.), wydaję wyżej wymienionemu statkowi zakaz wejścia do portu, który zgodnie z przepisami Memorandum Paryskiego skutkuje zakazem wejścia do wszystkich portów Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego na czas nieokreślony. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności od chwili, gdy statek uzyska zgodę na wyjście z portu.

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

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

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

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

- 1) statek podnosi banderę państwa, które znajduje się na białej liście;*
- 2) certyfikaty są wydane przez państwo, które nie znajduje się na czarnej ani na szarej liście, a świadectwo klasy zostało wydane przez uznaną organizację;*
- 3) przedsiębiorstwo odpowiedzialne za eksploatację statku w rozumieniu Kodeksu ISM posiada wysoki poziom działalności w regionie Memorandum Paryskiego;*
- 4) w wyniku ponownej inspekcji statku nie stwierdzono uchybień.*

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

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

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

Otherwise the refusal of access will become permanent.

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

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

The refusal of access will only be lifted following a re-inspection of the ship at an agreed port by duly authorized officers of the Maritime Office in and if evidence is provided to their satisfaction that the ship fully complies with all the provisions of the applicable international conventions.

Please be advised that all costs related to the-inspection for lifting the ban have to be borne by your company. Please contact the Director of the Maritime Office in if you wish to proceed.

Miejsce i data wydania

Place and date of issue

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

On behalf of the Director of the Maritime Office in :

nazwisko i podpis

name and signature

.....
Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego

Seal

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

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

WZÓR

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU

PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA

REPUBLIC OF POLAND

DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W

DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O WYDANIU ZAKAZU WEJŚCIA DO PORTÓW W PRZYPADKU, GDY STATEK ZOSTAŁ
ZATRZYMANY PO OTRZYMANIU UPRZEDNIO TRZYKROTNIE ZAKAZU WEJŚCIA DO PORTU

REFUSAL OF ACCESS ORDER – IN CASE OF A FOURTH BAN*Numer***Ref. No.***Do: Pan/Pani:* *kapitan statku:* *armator:***To: Master and Company of a Banned Vessel***Od: Dyrektor Urzędu Morskiego w* *w państwie zatrzymania***From: Banning State***Kopię otrzymują: Państwo bandery***Copy: Flag***Uznana(-ne) organizacja(-je)***Recognized Organization(s)***Instytucja(-je) klasyfikacyjna(-ne)***Classification Society(ies)***Państwa-strony Memorandum Paryskiego***All Paris MoU members***Sekretariat Memorandum Paryskiego***Paris MoU Secretariat**

<i>Komisja Europejska</i>	European Commission
<i>Memorandum Tokijskie</i>	Tokyo MoU
<i>Memorandum Rejonu Karaibów</i>	Caribbean MoU
<i>Memorandum Morza Śródziemnego</i>	Mediterranean MoU
<i>Memorandum Morza Czarnego</i>	Black Sea MoU
<i>Memorandum Rijadzkie</i>	Riyadh MoU
<i>Straż Przybrzeżna Stanów Zjednoczonych</i>	USCG

DECYZJA O ZAKAZIE WEJŚCIA DO PORTÓW NA STAŁE

PERMANENT REFUSAL OF ACCESS FROM THE PARIS MOU REGION

Nazwa statku *bandera* *numer IMO*
Ship's name, flag, IMO number

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

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

Wyżej wymienionemu statkowi w dniu w porcie został wydany trzeci zakaz wejścia do portu. Po upływie 24 miesięcy od tej daty statek nie spełnia warunków koniecznych do jego cofnięcia, o których mowa w art. 51 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 1452, z późn. zm.).

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

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

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

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

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

Miejsce i data wydania

Place and date of issue

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskigo w

On behalf of the Director of the Maritime Office in :

nazwisko i podpis

name and signature

.....

Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskigo

Seal

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

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

INFORMACJE O LICZBIE INSPEKTORÓW INSPEKCJI PAŃSTWA PORTU

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