

Od: Marta Grabowska [m.grabowska@transport.gov.pl]
Wysłano: 13 czerwca 2012 10:54
Do: mailbox@prs.pl; Inacio.Golebski@dnv.com; boris.bondarenko@gl-group.com; poland@rs-class.org; gdansk.office@rina.org; joanna.florek@lr.org; jan.dabkowski@pl.bureauveritas.com; fedmaryb@fedmaryb.org.pl; szczecin@nms.org.pl; gdynia@psu-pl.org; szczecin@psu-pl.org; swinoujscie@psu-pl.org; przewodn@solidarnosc.org.pl; guz@opzz.org.pl; biuro@fzz.org.pl; biuro@bcc.org.pl; lewiatan@pkpplewiatan.pl; p.rogowiecki@pracodawcyrp.pl; sarkolobrzeg@poczta.onet.pl; zg@zrm-op.org; kirustka@poczta.onet.pl; rynekrybny@interia.pl; rybak2007@op.pl; zrp.ustka@vp.pl; sekretariat@polshipowners.pl; info@polferries.pl; pzmmanagement@polsteam.com.pl; unibaltic@unibaltic.pl; remservice@rem-service.pl; info@unityline.pl; pol@pol.com.pl; proskurnicki@wp.pl; shippinginfo@chipolbrok.com.pl; baltramp@baltramp.pl; rektor@am.gdynia.pl; rektor@am.szczecin.pl

Temat: Projekt rozporządzenia ws. inspekcji i audytów oraz certyfikatów statku morskiego - konsultacje społeczne

Załączniki: konsultacje społeczne.pdf; Projekt rozporządzenia.pdf; Zal.1a_certyfikat konstrukcji i wyposażenia jednostki dynamicznie unoszonej.docx; Zal.1b_pozwolenie na eksploatację jednostki dynamicznie unoszonej.DOC; Zal.2a_certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego w pasażerskiej żegludze krajowej.doc; Zal.2b_wykaz wyposażenia-formularz K.doc; Zal.2c_certyfikat zwolnienia żegluga krajowa.DOC; Zal.2d_certyfikat bezpieczeństwa promu ro-ro.szybkiego statku pasażerskiego.DOC; Zal.2e_wykaz ograniczeń żegluga statku pasażerskiego.doc; Zal.3a_certyfikat zgodności statku rybackiego.doc; Zal.3b_wykaz wyposażenia-formularz F.DOC; Zal.3c_certyfikat zwolnienia statku rybackiego.doc; Zal.4a_karta bezpieczeństwa.DOC; Zal.4b-karta bezpieczeństwa na podróż jednorazową.DOC; Zal.4c_karta bezpieczeństwa Ł.DOC; Zal.4d_certyfikat zwolnienia niekonwencyjne.DOC

*p.u. Kopła
Forum Obywateli
G. Hosić Renard
dr.p. J. Szymowski*

Szanowni Państwo,
Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przesyła w ramach konsultacji społecznych projekt rozporządzenia w sprawie terminów, zakresu i trybu inspekcji i audytów oraz certyfikatów statku morskiego. Prosimy o zgłaszanie uwag do dnia 27 czerwca br.
Z poważaniem,

Marta Grabowska
Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi
Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
tel.: +48 22 630 19 76
fax: +48 22 630 14 97
e-mail: m.grabowska@transport.gov.pl



Zanim wydrukujesz tę wiadomość upewnij się, czy jest to konieczne. Proszę pomyśl o środowisku.



Wiadomość ta jest przeznaczona do wyłącznego użytku adresata. Jeśli nie jesteś adresatem tej wiadomości, to wszelkie jej rozpowszechnianie, dystrybucja, reprodukcja, kopiowanie, publikacja lub wykorzystanie jest zabronione. Jeśli otrzymałeś tę wiadomość przez pomyłkę, bezzwłocznie skontaktuj się z nadawcą wiadomości oraz usuń wiadomość z komputera.

Please consider the environment before printing this e-mail. This e-mail may contain privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail by mistake) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

Warszawa, dnia 12 czerwca 2012 r.

MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ

*Departament Transportu Morskiego
i Bezpieczeństwa Żeglugi*

GT1mg-020-9-5/2012

Według rozdzielnika

Szanowni Państwo,

Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi, w ramach konsultacji społecznych, przesyła projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie terminów, zakresu i trybu inspekcji i audytów oraz certyfikatów statku morskiego, z uprzejmą prośbą o opinię.

Prosimy o przesłanie uwag i komentarzy do dnia 27 czerwca 2012 r.

Z poważaniem,

Z upoważnienia
DYREKTORA
Departamentu Transportu Morskiego
i Bezpieczeństwa Żeglugi
Tadeusz Wojtasik
Radca Ministra

Rozdzielnik:

- 1) Polski Rejestr Statków S.A. w Gdańsku;
- 2) Det Norske Veritas Polska;
- 3) Germanischer Lloyd Polska;
- 4) Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Polsce;
- 5) Lloyd's Register Polska;
- 6) RINA Poland;
- 7) Bureau Veritas Polska;
- 8) Związek Armatorów Polskich;
- 9) Polska Żegluga Bałtycka;
- 10) Polska Żegluga Morska;
- 11) Rem-Service Sp. z o.o.
- 12) Unibaltic;
- 13) Baltramp Shipping Sp. z o.o.;
- 14) Unity Line Sp. z o.o.;
- 15) Polskie Linie Oceaniczne
- 16) Chipolbrok Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A.;
- 17) Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej;
- 18) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
- 19) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
- 20) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
- 21) NSZZ „Solidarność”;
- 22) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 23) Forum Związków Zawodowych;
- 24) Business Centre Club;
- 25) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”;
- 26) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 27) Stowarzyszenie Armatorów Rybackich;
- 28) Zrzeszenie Rybaków Morskich;
- 29) Krajowa Izba Producentów Ryb w Ustce;
- 30) Kolobrzaska Grupa Producentów Ryb-OP Sp. z o.o.;
- 31) Stowarzyszenie Rybak w Tolkmicku;
- 32) Związek Rybaków Polskich w Ustce;
- 33) Akademia Morska w Gdyni;
- 34) Akademia Morska w Szczecinie.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾**

z dnia2012 r.

**w sprawie terminów, zakresu i trybu inspekcji i audytów
oraz certyfikatów statku morskiego²⁾**

Na podstawie art. 23 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1
Przepisy ogólne**

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) terminy, zakres oraz tryb przeprowadzania inspekcji i audytów statku morskiego, zwanego dalej „statkiem”, w zakresie budowy, stałych urządzeń i wyposażenia oraz zarządzania bezpieczną eksploatacją i zapobieganiem zanieczyszczeniu w celu zapewnienia bezpieczeństwa statków;
- 2) rodzaje i wzory certyfikatów statku morskiego.

§ 2. Przepisy rozporządzenia stosuje się do statków o polskiej przynależności.

§ 3. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do jachtów morskich.

§ 4. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) Konwencja SOLAS – konwencję, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. a ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”;
- 2) Kodeks HSC – Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich, określony w prawidło 1 rozdziału X Konwencji SOLAS;
- 3) Kodeks SPS – Kodeks bezpieczeństwa statków specjalistycznych, określony w prawidło 4 rozdziału II-1 Konwencji SOLAS;
- 4) Kodeks ISM – kodeks, o którym mowa w art. 5 pkt 34 ustawy;

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

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia:
– dyrektywy Rady 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającej zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 m i większej (Dz. Urz. WE L 34 z 09.02.1998, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 3, z późn. zm.),
– dyrektywy 2003/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów stateczności dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro (Dz. Urz. WE L 123 z 17.05.2003, str. 22, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 286, z późn. zm.),
– dyrektywy 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, z późn. zm.).

- 5) system zarządzania bezpieczeństwem – strukturę organizacyjną i udokumentowany system umożliwiający personelowi armatora statku skuteczne wdrażanie polityki bezpieczeństwa i ochrony środowiska zgodnie z postanowieniami Kodeksu ISM;
- 6) armator – właściciela statku lub jakąkolwiek organizację lub też osobę, taką jak zarządca albo czarterujący statek, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i która po przyjęciu tej odpowiedzialności zgodziła się przejąć wszelkie obowiązki i pełny zakres odpowiedzialności przewidziane w Kodeksie ISM;
- 7) audyt – zespół czynności wykonywanych przez organ inspekcyjny, polegających na sprawdzeniu, czy wprowadzony u armatora i na statku system zarządzania bezpieczeństwem spełnia wymagania Kodeksu ISM;
- 8) statek towarowy – statek, o którym mowa w prawidło 2 rozdziału I Konwencji SOLAS;
- 9) statek specjalistyczny – statek wyposażony w specjalne urządzenia związane z jego przeznaczeniem i mający na pokładzie personel specjalistyczny, znajdujący się na nim w związku z jego przeznaczeniem, niezależnie od załogi statku, którego liczba łącznie z pasażerami jest większa niż 12 osób;
- 10) jednostka szybka – statek określony w prawidło 1 rozdziału X Konwencji SOLAS;
- 11) szybki statek pasażerski – jednostkę szybką przewożącą więcej niż 12 pasażerów;
- 12) jednostka dynamicznie unoszona – statek posiadający możliwość poruszania się po powierzchni lub nad powierzchnią wody, którego charakterystyka różni się od charakterystyki statków wypornościowych, do których mają zastosowanie obowiązujące konwencje międzynarodowe;
- 13) krótka podróż morska – podróż, w czasie której statek nie oddala się na odległość większą niż 200 mil morskich od portu lub miejsca, w którym pasażerowie i załoga mogą znaleźć bezpieczne schronienie, przy czym odległość pomiędzy portem, z którego rozpoczęto podróż, a końcowym portem przeznaczenia oraz podróż powrotna nie mogą przekraczać 600 mil morskich; końcowym portem przeznaczenia jest ostatni odwiedzony w planowanej podróży port, z którego statek rozpoczyna podróż powrotną do portu, w którym ją rozpoczął;
- 14) żegluga międzynarodowa – żeglugę pomiędzy portami co najmniej dwóch różnych państw;
- 15) żegluga krajowa – żeglugę na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej;
- 16) nowy statek pasażerski w żegludze krajowej – statek pasażerski w żegludze krajowej, którego stępkę położono lub który znajdował się na podobnym etapie budowy nie wcześniej niż w dniu 1 lipca 1998 r.; za podobny etap budowy uważa się etap, w którym:
 - a) rozpoczyna się budowa identyfikowana z konkretnym statkiem, oraz
 - b) rozpoczął się montaż przynajmniej 50 ton albo jednego procenta przybliżonej masy materiałów konstrukcyjnych – w zależności od tego, która z tych wielkości jest mniejsza;
- 17) istniejący statek pasażerski w żegludze krajowej – każdy statek pasażerski w żegludze krajowej, który nie jest nowym statkiem pasażerskim w żegludze krajowej.

Rozdział 2

Terminy przeprowadzania inspekcji i audytów

§ 5. Inspekcję wstępną przeprowadza się:

- 1) przed rozpoczęciem żeglugi – na statkach nowo wybudowanych, przebudowanych lub odbudowanych;
- 2) przed rozpoczęciem żeglugi w porcie lub pomiędzy portami w innym państwie Unii Europejskiej przez istniejący statek pasażerski dotychczas odbywający podróże na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

- 3) po utracie ważności certyfikatu w trakcie okresowego wyłączenia statku z eksploatacji, jeśli wyłączenie to trwało co najmniej 1 rok;
- 4) w przypadku zmiany przynależności statku z obcej na polską – po zmianie przynależności.

§ 6. Inspekcję roczną przeprowadza się w przedziale czasu od trzech miesięcy przed do trzech miesięcy po upływie każdej daty rocznicowej certyfikatu, z zastrzeżeniem § 7 ust. 2.

§ 7. 1. Inspekcję pośrednią przeprowadza się w przedziale czasu od trzech miesięcy przed do trzech miesięcy po upływie drugiej lub trzeciej daty rocznicowej certyfikatu.

2. Inspekcja pośrednia zastępuje odpowiednio drugą lub trzecią inspekcję roczną statku.

§ 8. 1. Inspekcję odnowieniową przeprowadza się przed odnowieniem certyfikatu.

2. W przypadku, gdy inspekcja odnowieniowa jest zakończona nie wcześniej niż 3 miesiące przed datą upływu ważności certyfikatu, przeprowadzenie inspekcji nie powoduje zmiany daty rocznicowej na nowym certyfikacie.

3. W przypadku zakończenia inspekcji odnowieniowej po upływie ważności certyfikatu, przeprowadzenie inspekcji nie powoduje zmiany daty rocznicowej na nowym certyfikacie.

4. W przypadku zakończenia inspekcji odnowieniowej w okresie powyżej 3 miesięcy przed datą upływu ważności certyfikatu, data rocznicowa będzie taka sama jak dzień i miesiąc zakończenia inspekcji.

§ 9. 1. Inspekcję doraźną przeprowadza się pomiędzy inspekcjami, w przypadkach określonych w art. 20 ust. 1 pkt 5 i ust. 2 ustawy.

§ 10. 1. Do terminów audytu wstępnego na statkach, przeprowadzanego w celu uzyskania certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem lub dokumentu tymczasowego, stosuje się przepisy § 5.

2. Audyt wstępny przeprowadzany u armatora w celu uzyskania dokumentu zgodności lub dokumentu tymczasowego przeprowadza się:

- 1) przed rozpoczęciem eksploatacji statków przez nowo powstałego armatora lub armatora nowo zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) po utracie ważności przez dokument zgodności w trakcie przerwy w eksploatacji statków przez armatora;
- 3) po wycofaniu dokumentu zgodności przez organ inspekcyjny;
- 4) przed rozpoczęciem eksploatacji nowego typu statku przez armatora.

§ 11. Audyt roczny przeprowadza się corocznie w przedziale czasu od trzech miesięcy przed do trzech miesięcy po upływie każdej daty rocznicowej dokumentu zgodności.

§ 12. Audyt pośredni przeprowadza się pomiędzy drugą i trzecią datą rocznicową certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem.

§ 13. 1. Audyt odnowieniowy przeprowadza się przed odnowieniem dokumentu zgodności lub certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem.

2. W przypadku, gdy audyt odnowieniowy jest zakończony nie wcześniej niż 3 miesiące przed datą upływu ważności dokumentu zgodności lub certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem, przeprowadzenie audytu nie powoduje zmiany daty rocznicowej na nowym dokumencie zgodności lub certyfikacie zarządzania bezpieczeństwem.

3. W przypadku zakończenia audytu odnowieniowego po upływie ważności dokumentu zgodności lub certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem, przeprowadzenie audytu nie

powoduje zmiany daty rocznicowej na nowym dokumencie zgodności lub certyfikacie zarządzania bezpieczeństwem.

4. W przypadku zakończenia audytu odnowieniowego w okresie powyżej 3 miesięcy przed datą upływu ważności dokumentu zgodności lub certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem, data rocznicowa będzie taka sama jak dzień i miesiąc zakończenia audytu.

§ 14. Audyt dodatkowy przeprowadza się pomiędzy audytami w celu dodatkowej weryfikacji funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Rozdział 3 **Zakres przeprowadzania inspekcji i audytów**

§ 15. 1. Inspekcja wstępna obejmuje:

- 1) potwierdzenie zgodności z wymaganiami umów międzynarodowych, o których mowa w art. 5 pkt 33 ustawy;
- 2) potwierdzenie zgodności zasadniczych parametrów i oznakowania ze świadectwem pomiarowym i świadectwem wolnej burty;
- 3) sprawdzenie ważności dokumentów potwierdzających dokonanie na statku przeglądów, o których mowa w art. 25 ust. 1 ustawy;
- 4) potwierdzenie spełnienia wymagań określonych w wiążących Rzeczpospolitą Polską umowach i porozumieniach międzynarodowych w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu, innych niż określone w pkt 1;
- 5) potwierdzenie spełnienia wymagań określonych w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art.12 ust. 2 ustawy;
- 6) sprawdzenie, czy na statku znajdują się oryginały certyfikatów potwierdzających wymogi, o których mowa w pkt 1-5 oraz kopia dokumentu zgodności.

2. Dla promów pasażerskich typu ro-ro lub szybkich statków pasażerskich przed dopuszczeniem do żeglugi, inspekcja wstępna obejmuje dodatkowo czynności określone w § 20 oraz załączniku nr 3 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. poz. 597).

3. Przeglądy, o których mowa w art. 25 ust. 1 ustawy, przeprowadza się w zgodzie z Wytycznymi do przeglądów zgodnie ze zharmonizowanym systemem nadzoru i certyfikacji (HSSC), określonych w prawidło 6 rozdziału I Konwencji SOLAS,

4. Listę dokumentów, które powinny znajdować się na statku dla danego typu statku, określają wytyczne Międzynarodowej Organizacji Morskiej²⁾. Dopuszcza się wymóg posiadania dodatkowych obowiązkowych certyfikatów, dokumentów i świadectw dla statku w zależności od rodzaju statku, jego wyposażenia i rejonu żeglugi, wymaganych innymi konwencjami, umowami (regionalnymi i międzynarodowymi) i przepisami.

§ 16. 1. Inspekcja roczna obejmuje sprawdzenie, czy stan statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia nie uległ zmianie w stosunku do stanu ustalonego podczas inspekcji wstępnej i jest zgodny z wymaganiami przepisów, o których mowa w § 15 ust. 1 pkt 1, 4 i 5.

2. Dla promów pasażerskich typu ro-ro lub szybkich statków pasażerskich, inspekcja roczna obejmuje dodatkowo:

²⁾ Cyrkularz Międzynarodowej Organizacji Morskiej FAL.2/Circ-MEPC.1/Circ.769-MS.C.1/Circ.1409, opublikowany w Dzienniku Urzędowym Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Nr ... z dnia ..., poz.

- 1) sprawdzenie wykonania czynności określonych w załączniku nr 4 do rozporządzenia w sprawie inspekcji państwa portu lub
- 2) przeprowadzenie czynności określonych w załączniku nr 4 do rozporządzenia w sprawie inspekcji państwa portu.

§ 17. Inspekcja pośrednia obejmuje swoim zakresem elementy bezpieczeństwa statku w stopniu, w jakim organ inspekcyjny uzna to za konieczne, w celu stwierdzenia, czy stan statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia nie uległ zmianie w stosunku do stanu ustalonego podczas inspekcji wstępnej, wyłączając zmiany wynikające z eksploatacji statku, i jest zgodny z wymaganiami przepisów, o których mowa w § 16 ust. 1.

§ 18. Inspekcja odnowieniowa obejmuje czynności określone w § 16 ust. 1, przy czym jej celem jest wydanie nowego certyfikatu.

§ 19. Zakres inspekcji doraźnej zależy od okoliczności, których zaistnienie spowodowało konieczność przeprowadzenia inspekcji.

§ 20. 1. Audyt wstępny obejmuje potwierdzenie zgodności systemu zarządzania bezpieczeństwem obowiązującego w siedzibie armatora i na statku z wymaganiami Kodeksu ISM, przy czym system zarządzania bezpieczeństwem powinien obowiązywać w siedzibie armatora oraz na co najmniej jednym statku z każdego typu statku eksploatowanego przez armatora od co najmniej trzech miesięcy.

2. Audyt wstępny ma za zadanie ocenę, czy system zarządzania bezpieczeństwem zapewnia zgodność z celami określonymi w części A, pkt 1.2 Kodeksu ISM.

3. Podczas audytu wstępnego w celu uzyskania certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem należy sprawdzić, czy dokument zgodności armatora eksploatującego dany statek ma zastosowanie dla danego typu statku.

§ 21. 1. Audyt roczny ma na celu potwierdzenie ważności dokumentu zgodności poprzez ocenę efektywności funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem.

2. Audyt roczny obejmuje weryfikację poprawności dokumentacji co najmniej jednego statku każdego typu, do którego ma zastosowanie dokument zgodności.

§ 22. Audyt pośredni obejmuje potwierdzenie ważności certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem poprzez ocenę efektywności funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem na statku oraz stwierdzenie, czy wszelkie zmiany wprowadzone do systemu zarządzania bezpieczeństwem są zgodne z Kodeksem ISM.

§ 23. Audyt odnowieniowy obejmuje wszystkie elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem i działalności armatora, do której odnoszą się wymagania Kodeksu ISM.

§ 24. Zakres audytu dodatkowego zależy od okoliczności, których zaistnienie spowodowało konieczność przeprowadzenia audytu.

Rozdział 4 **Tryb przeprowadzania inspekcji i audytów**

§ 25. 1. Inspekcje i audyty są przeprowadzane na wniosek armatora lub kapitana statku, z wyjątkiem inspekcji doraźnych i audytów dodatkowych przeprowadzanych na wniosek lub w wyniku decyzji podmiotów innych niż armator lub kapitan statku.

2. Statek zgłoszony przez armatora lub kapitana statku do inspekcji lub audytu powinien być przygotowany do sprawnego ich przeprowadzenia.

3. W trakcie przeprowadzania inspekcji lub audytu na statku powinien być obecny kapitan statku lub upoważniona przez niego osoba oraz załoga.

§ 26. 1. W przypadku uzasadnionego podejrzenia lub stwierdzenia, że stan statku, jego stałych urządzeń lub wyposażenia nie odpowiada stanowi stwierdzonemu w dokumentach klasyfikacyjnych, organ inspekcyjny rozszerza odpowiednio zakres inspekcji i zawiadamia o tym uznaną organizację oraz może zażądać przeprowadzenia przez tę organizację ponownego przeglądu, o którym mowa w art. 25 ust. 1 ustawy.

2. W przypadku uzasadnionego podejrzenia co do autentyczności certyfikatów, o których mowa w § 15 ust. 1 pkt 6, wystawionych przez:

1) właściwy organ administracji morskiej Rzeczypospolitej Polskiej lub uznaną organizację – sprawdza się ich autentyczność na miejscu;

2) właściwe organy innych administracji – dokonuje się sprawdzenia ich autentyczności korespondencyjnie w państwie, które wystawiło certyfikat z upoważnienia właściwego organu administracji morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, bez zatrzymania statku.

3. W przypadku stwierdzenia, że stan statku lub jego wyposażenia nie odpowiadają danym zawartym we właściwym certyfikacie lub że statek nie jest zdolny do wyjścia w morze bez zagrożenia dla statku lub znajdujących się na nim osób lub statek ten nie będzie mógł odbywać żeglugi bez powodowania zagrożenia dla środowiska morskiego, jeżeli stwierdzone uszkodzenia lub braki nie zostaną trwale usunięte w porcie, gdzie zostały ujawnione, odpowiedni certyfikat zostaje wycofany, o czym powiadamia się odpowiednie władze państwa portu, w którym znajduje się statek.

§ 27. 1. Z przeprowadzonej inspekcji sporządza się protokół, który podpisują inspektor i kapitan statku albo osoba przez niego upoważniona.

2. Protokół sporządza się w 3 egzemplarzach. Po jednym egzemplarzu protokołu otrzymują kapitan statku albo osoba przez niego upoważniona oraz armator statku. Trzeci egzemplarz dołącza się do akt sprawy.

3. W protokole wpisuje się polecenia i zalecenia dla armatora oraz kapitana statku, wydane na podstawie wyników przeprowadzonej inspekcji, oraz wyznacza termin ich wykonania.

4. Kapitan statku albo osoba przez niego upoważniona, przed podpisaniem protokołu, może zgłosić dyrektorowi właściwego urzędu morskiego pisemne zastrzeżenia do ustaleń protokołu.

5. W terminie 7 dni od dnia zgłoszenia zastrzeżeń do ustaleń protokołu dyrektor właściwego urzędu morskiego:

1) uwzględnia zastrzeżenia i dokonuje zmian w protokole albo

2) odmawia uwzględnienia zmian w protokole.

6. Kapitan statku zgłasza na piśmie wykonanie poleceń i zaleceń wydanych na podstawie wyników przeprowadzonej inspekcji organowi inspekcyjnemu, który je wydał, w wyznaczonym przez ten organ terminie.

7. W celu weryfikacji realizacji działań, o których mowa w ust. 6, organ inspekcyjny może przeprowadzić inspekcję doraźną.

§ 28. W przypadku odmowy wydania lub w przypadku wycofania certyfikatu, statek nie może być użyty w żegludze do czasu ponownej inspekcji i wydania nowego certyfikatu.

§ 29. 1. W celu przeprowadzenia audytu systemu zarządzania bezpieczeństwem organ inspekcyjny wyznacza audytora wiodącego, a w razie potrzeby zespół audytorów, właściwie przeszkolonych i posiadających odpowiednie kwalifikacje i umiejętności do przeprowadzenia weryfikacji zgodności z wymaganiami Kodeksu ISM.

2. Audytorzy oceniają funkcjonowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dokumentacji oraz obiektywnych, udokumentowanych obserwacji oraz dowodów dotyczących badanego systemu lub jego części.

§ 30. 1. Z przeprowadzonego audytu sporządza się raport, który podpisują audytor wiodący i armator lub przedstawiciel armatora, którym może być kapitan statku lub inna osoba upoważniona przez armatora.

2. Przed sporządzeniem raportu audytor wiodący lub zespół audytorów odbywa spotkanie z armatorem lub jego przedstawicielem, podczas którego przedstawia obserwacje, niezgodności i duże niezgodności w celu wyjaśnienia wątpliwości i zapewnienia, że wyniki audytu zostały właściwie zrozumiane.

3. Raport sporządza się w 2 egzemplarzach, z których jeden otrzymuje armator, a drugi dołącza się do akt sprawy.

4. Raport zawiera plan audytu oraz wnioski końcowe z audytu w postaci obserwacji, niezgodności i dużych niezgodności z wymaganiami Kodeksu ISM.

5. W przypadku wykrycia niezgodności, armator zgłasza na piśmie wykonanie działań korygujących mających na celu wyeliminowanie przyczyny wykrytej niezgodności lub innej niepożądanego sytuacji, zgodnie z opracowanym planem działań korygujących, w ustalonym z audytorem wiodącym terminie nieprzekraczającym 3 miesięcy od zakończenia audytu.

6. W celu weryfikacji realizacji działań, o których mowa w ust. 5, organ inspekcyjny może przeprowadzić audyt dodatkowy.

§ 31. 1. Organ inspekcyjny odmawia wydania lub wycofuje dokument zgodności lub certyfikat zarządzania bezpieczeństwem, jeżeli w siedzibie armatora lub na statku zostaną wykryte duże niezgodności z wymaganiami Kodeksu ISM.

2. Jeżeli w wyniku audytu organ inspekcyjny wycofa dokument zgodności armatora, wycofany zostaje certyfikat zarządzania bezpieczeństwem każdego statku eksploatowanego przez tego armatora.

3. Statek nie może być użyty w żegludze do czasu ponownego audytu i wydania armatorowi lub statkowi odpowiednio nowego dokumentu zgodności lub certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem.

§ 32. 1. Jeżeli audyt potwierdzi, że:

1) armator jest nowo powstały lub

2) do dokumentu zgodności mają być dodane nowe typy statków, a system zarządzania bezpieczeństwem armatora jest zgodny z celami określonymi w części A pkt 1.2 Kodeksu ISM, zaś armator przedstawi plan wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem w pełni spełniającego wymagania Kodeksu ISM podczas okresu ważności tymczasowego dokumentu zgodności

– organ inspekcyjny może wystawić tymczasowy dokument zgodności.

2. Jeżeli audyt potwierdzi, że:

1) statek jest nowo dostarczony lub

2) armator podejmuje odpowiedzialność za eksploatację statku, który jest nowym statkiem dla tego armatora lub

3) statek zmienia przynależność na polską

– organ inspekcyjny może wystawić tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem.

§ 33. W przypadku pozytywnego wyniku inspekcji i audytów, organ inspekcyjny wydaje statkowi lub armatorowi certyfikaty, o których mowa w rozdziale 5.

Rozdział 5 **Certyfikaty statku**

§ 34. 1. Certyfikaty statku wydaje się w trzech egzemplarzach, które otrzymują kapitan statku, armator oraz organ inspekcyjny, z wyjątkiem dokumentu zgodności, który wydaje się w dwóch egzemplarzach, które otrzymują armator i organ inspekcyjny.

2. Oryginały certyfikatów statku, kopię dokumentu zgodności oraz dokumenty klasyfikacyjne lub ich poświadczone kopie przechowuje się na statku, w miejscu dostępnym dla organu inspekcyjnego.

§ 35. 1. Statek pasażerski lub inny statek o pojemności brutto powyżej 500, uprawiający żeglugę międzynarodową, z wyjątkiem statku rybackiego, powinien posiadać:

1) tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem wystawiony na okres nieprzekraczający 6 miesięcy, z możliwością przedłużenia o kolejne 6 miesięcy w wyjątkowych sytuacjach, lub certyfikat zarządzania bezpieczeństwem wystawiony na okres nieprzekraczający 5 lat;

2) kopię tymczasowego dokumentu zgodności wystawionego na okres nieprzekraczający 1 roku lub kopię dokumentu zgodności wystawionego na okres nieprzekraczający 5 lat.

2. Statek pasażerski w żegludze międzynarodowej, oprócz certyfikatów, o których mowa w ust. 1, powinien posiadać:

1) certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego wraz z wykazem wyposażenia (formularz P) – wystawiony na okres nieprzekraczający 1 roku;

2) certyfikat zwolnienia – jeżeli został wystawiony, na podstawie przepisu 12 rozdziału I Konwencji SOLAS;

3) wykaz ograniczeń żeglugi statku pasażerskiego sporządzony zgodnie z postanowieniami Konwencji SOLAS;

4) plan współpracy w poszukiwaniu i ratownictwie – jeżeli został wystawiony na podstawie przepisu 7.3 rozdziału V Konwencji SOLAS.

3. Statek towarowy, oprócz certyfikatów, o których mowa w ust. 1, powinien posiadać:

1) certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego wraz z wykazem wyposażenia (formularz C) – wystawiony na okres nieprzekraczający 5 lat i corocznie potwierdzany;

2) certyfikat zwolnienia – jeżeli został wystawiony na podstawie przepisu 12 rozdziału I Konwencji SOLAS.

4. Jednostka szybka, oprócz certyfikatów, o których mowa w ust. 1, powinna posiadać:

1) certyfikat bezpieczeństwa jednostki szybkiej wraz z wykazem wyposażenia (formularz H) – wystawiony na okres nieprzekraczający 5 lat i corocznie potwierdzany;

2) pozwolenie na eksploatację jednostki szybkiej – wystawione na okres nieprzekraczający 5 lat;

3) certyfikat zwolnienia – jeżeli został wystawiony, na podstawie przepisu 12 rozdziału I Konwencji SOLAS.

5. Jednostka dynamicznie unoszona, oprócz certyfikatów, o których mowa w ust. 1, powinna posiadać:

1) certyfikat konstrukcji i wyposażenia jednostki dynamicznie unoszonej – wystawiony na okres nieprzekraczający 1 roku;

- 2) pozwolenie na eksploatację jednostki dynamicznie unoszonej – wystawione na okres nieprzekraczający 1 roku;
- 3) certyfikat zwolnienia – jeżeli został wystawiony na podstawie prawidła 12 rozdziału I Konwencji SOLAS.
6. Statek specjalistyczny o pojemności brutto 500 i większej, oprócz certyfikatów, o których mowa w ust. 1, powinien posiadać:
 - 1) certyfikat bezpieczeństwa statku specjalistycznego wraz z wykazem wyposażenia (formularz SPS) – wystawiony na okres nieprzekraczający 5 lat, corocznie potwierdzany;
 - 2) certyfikat zwolnienia – jeżeli został wystawiony na podstawie prawidła 12 rozdziału I Konwencji SOLAS.
7. Certyfikat zwolnienia wystawia się na okres nie dłuższy niż okres ważności certyfikatu, do którego się odnosi.
8. Wzory dokumentu zgodności, tymczasowego dokumentu zgodności, certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem i tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem określa Kodeks ISM.
9. Wzory certyfikatu zwolnienia, certyfikatu bezpieczeństwa statku pasażerskiego wraz z wykazem wyposażenia oraz certyfikatu bezpieczeństwa statku towarowego wraz z wykazem wyposażenia określa Konwencja SOLAS.
10. Wzory certyfikatu bezpieczeństwa jednostki szybkiej wraz z wykazem wyposażenia oraz pozwolenia na eksploatację jednostki szybkiej określa Kodeks HSC.
11. Wzór certyfikatu bezpieczeństwa statku specjalistycznego wraz z wykazem wyposażenia określa Kodeks SPS.
12. Wzory certyfikatu konstrukcji i wyposażenia jednostki dynamicznie unoszonej oraz pozwolenia na eksploatację jednostki dynamicznie unoszonej określa załącznik nr 1 do niniejszego rozporządzenia.
13. Wzór wykazu ograniczeń żeglugi statku pasażerskiego określa załącznik nr 2 do niniejszego rozporządzenia.

§ 36.1. Wszystkie nowe statki pasażerskie w żegludze krajowej lub istniejące statki pasażerskie w żegludze krajowej o długości 24 metrów i większej, uprawiające pasażerską żeglugę krajową, powinny posiadać:

- 1) certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego w pasażerskiej żegludze krajowej wraz z wykazem wyposażenia (formularz K), wystawiany na okres nieprzekraczający 1 roku;
- 2) certyfikat zwolnienia wystawiany na okres nie dłuższy niż okres ważności certyfikatu, do którego się odnosi – jeżeli został wystawiony.
2. Ważność certyfikatu, o którym mowa w ust. 1, może zostać przedłużona przez organ inspekcyjny o 30 dni od dnia upływu okresu jego ważności. W takim przypadku nowy okres ważności certyfikatu liczy się od dnia upływu daty jego ważności przed przedłużeniem.
3. Wzór certyfikatów, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 2 do niniejszego rozporządzenia.
4. Szybkie statki pasażerskie w żegludze krajowej powinny posiadać dokumenty, o których mowa w § 35 ust. 4. Przed wydaniem szybkiemu statkowi pasażerskiemu uprawiającemu pasażerską żeglugę krajową pozwolenia na eksploatację jednostki szybkiej, o którym mowa w § 35 ust. 4 pkt 2, należy uwzględnić i uzgodnić z właściwymi organami administracji państwa przyjmującego warunki eksploatacyjne wynikające z lokalnych warunków żeglugi. Warunki te powinny zostać określone w wydanym pozwoleniu.

§ 37.1. Prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, uprawiający żeglugę na linii regularnej, oprócz dokumentów określonych w § 35 ust. 2 albo w § 36, powinien posiadać

corocznie potwierdzany certyfikat bezpieczeństwa promu pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego, którego wzór określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

2. Organ inspekcyjny wydaje certyfikat bezpieczeństwa promu pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego po pozytywnym spełnieniu wymagań, określonych w § 15 ust. 2. Certyfikat wydaje się bezterminowo i pozostaje ważny tak długo, jak długo statek pływa w obszarze o tej samej lub niższej wartości istotnej wysokości fali.

3. Organ inspekcyjny uznaje certyfikat wydany przez inne państwo członkowskie Unii Europejskiej potwierdzający spełnienie szczególnych wymogów stateczności przez prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski za równoważne certyfikatowi, o którym mowa w ust. 1.

4. Organ inspekcyjny akceptuje certyfikat wydany przez państwo inne niż określone w ust. 2, potwierdzający spełnienie szczególnych wymogów stateczności przez prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, za równoważne certyfikatowi, o którym mowa w ust. 1.

5. Wydanie lub uznanie dla promu pasażerskiego typu ro-ro uprawiającego żeglugę na linii regularnej certyfikatu zwolnienia, o którym mowa w § 35 ust. 2 pkt 2, powinno zostać poprzedzone wyjaśnieniem występujących zastrzeżeń dotyczących zasadności wydania tego certyfikatu, w drodze ustaleń z właściwym państwem przyjmującym lub administracją państwa bandery.

6. Przed wydaniem dla szybkiego statku pasażerskiego, uprawiającego żeglugę na linii regularnej pozwolenia na eksploatację jednostki szybkiej, o którym mowa w § 35 ust. 4 pkt 2, należy uwzględnić ograniczenia operacyjne wynikające z lokalnych warunków żeglugi.

§ 38. 1. Statek rybacki o długości pomiarowej 24 m i większej powinien posiadać:

- 1) certyfikat zgodności statku rybackiego wraz z wykazem wyposażenia (formularz F) – wystawiony na okres nieprzekraczający 5 lat, corocznie potwierdzany;
- 2) certyfikat zwolnienia statku rybackiego – jeżeli został wystawiony.

2. Wzory certyfikatów, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 3 do niniejszego rozporządzenia.

§ 39. 1. Statki inne niż wymienione w § 35-38 powinny posiadać odpowiednio:

- 1) kartę bezpieczeństwa – wystawioną na okres nieprzekraczający 5 lat, corocznie potwierdzaną;
- 2) kartę bezpieczeństwa na podróż jednorazową;
- 3) kartę bezpieczeństwa „Ł”, którą wydaje się dla statków małych o prostej budowie, uprawiających żeglugę krajową – wystawianą na okres nieprzekraczający 5 lat, corocznie potwierdzaną;
- 4) certyfikat zwolnienia wystawiany na okres nie dłuższy niż okres ważności certyfikatu, do którego się odnosi – jeżeli został wystawiony.

2. Wzory certyfikatów, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 4 do niniejszego rozporządzenia.

3. Statek towarowy o pojemności brutto od 300 do 500, uprawiający żeglugę międzynarodową, oprócz certyfikatów określonych w ust. 1, powinien posiadać certyfikat bezpieczeństwa radiowego statku towarowego, wystawiony na okres nieprzekraczający 5 lat i corocznie potwierdzany, wraz z wykazem wyposażenia w urządzenia radiowe (formularz R), którego wzór określa Konwencja SOLAS.

§ 40. Okresy ważności certyfikatów, o których mowa w § 35, § 38 oraz § 39, mogą być przedłużone:

- 1) do maksymalnego możliwego okresu ważności danego rodzaju certyfikatu w przypadkach określonych w prawidło 14 lit. c rozdziału I Konwencji SOLAS;

- 2) do pięciu miesięcy w przypadkach określonych w prawie 14 lit. d rozdziału I Konwencji SOLAS;
- 3) do trzech miesięcy w przypadkach określonych w prawie 14 lit. e rozdziału I Konwencji SOLAS;
- 4) do jednego miesiąca w przypadkach określonych w prawie 14 lit. f rozdziału I Konwencji SOLAS.

Rozdział 6

Przepisy końcowe

§ 41. Certyfikaty wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zachowują ważność na czas, na jaki zostały wydane.

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

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1 czerwca 2011 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego (Dz. U. Nr 119, poz. 688), które zgodnie z art. 149 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie terminów, zakresu i trybu inspekcji i audytów oraz certyfikatów statku morskiego, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 23 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368), zwanej dalej „ustawą”.

Celem projektu rozporządzenia jest określenie terminów, zakresu oraz trybu przeprowadzania inspekcji i audytów statku morskiego w zakresie budowy, stałych urządzeń i wyposażenia oraz zarządzania bezpieczną eksploatacją w celu zapewnienia bezpieczeństwa statków, jak również rodzajów i wzorów certyfikatów statku morskiego.

Rozdział 1 projektu rozporządzenia określa zakres przedmiotowy i zakres stosowania projektu rozporządzenia, jak również definicje użytych w nim określeń. Z zakresu rozporządzenia zostały wyłączone jachty morskie, ponieważ, mając na uwadze przejrzystość przepisów dla tego typu jednostek, ustanowione zostanie osobne rozporządzenie w sprawie inspekcji i certyfikatów jachtów morskich.

Rozdział 2 określa terminy przeprowadzania wszystkich rodzajów inspekcji, o których mowa w art. 20 ust. 1 ustawy, oraz audytów, o których mowa w art. 22 ustawy. Inspekcję wstępną i audyt wstępny przeprowadza się wówczas, kiedy statek (lub w przypadku określonym w § 10 ust. 2 projektu rozporządzenia – armator) uzyskuje dany certyfikat po raz pierwszy lub uzyskuje nowy certyfikat po utracie ważności w czasie wyłączenia statku z eksploatacji lub przerwy w eksploatacji statków. Powyższe jest odzwierciedlone w przepisach § 5 dla inspekcji i § 10 dla audytów. Inspekcję roczną i audyt roczny przeprowadza się co roku w okresie od trzech miesięcy przed upływem daty rocznicowej certyfikatu do trzech miesięcy po tej dacie (§ 6 i § 11 projektu rozporządzenia). Inspekcja pośrednia przeprowadzana jest w okresie od trzech miesięcy przed upływem drugiej lub trzeciej daty rocznicowej certyfikatu do trzech miesięcy po tej dacie (§ 7 projektu rozporządzenia), zaś audyt pośredni – pomiędzy drugą i trzecią datą rocznicową (§ 12 projektu rozporządzenia). Inspekcja odnowieniowa i audyt odnowieniowy odbywają się przed odnowieniem certyfikatu, nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem jego ważności (§ 8 i § 13 projektu rozporządzenia). Inspekcja doraźna i audyt dodatkowy przeprowadzane są pomiędzy inspekcjami i audytami (§ 9 i § 14 projektu rozporządzenia).

Rozdział 3 określa zakres przeprowadzania inspekcji i audytów. Zgodnie z § 15, inspekcja wstępna obejmuje kompleksową weryfikację, czy statek spełnia wymagania przepisów krajowych i międzynarodowych. Za inne umowy i porozumienia międzynarodowe (§ 15 ust. 1 pkt 4 projektu rozporządzenia) uważa się w szczególności konwencje dotyczące obsady statku (STCW) i konwencje MOP. Przepisy wykonawcze, o których mowa w § 15 ust. 1 pkt 5 projektu rozporządzenia, oznaczają wymagania w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi; do czasu wydania odpowiednich przepisów stosuje się przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 maja 2002 r. w sprawie określenia wymagań w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi (Dz. U. Nr 74, poz. 679). Dopuszczenie wymogu posiadania dodatkowych obowiązkowych certyfikatów, dokumentów i świadectw dla statku w zależności od rodzaju statku, jego wyposażenia i rejonu żeglugi, wymaganych innymi przepisami (§ 15 ust. 4 projektu rozporządzenia) wynika z faktu, że cyrkularz, o którym mowa w tym ustępie,

dotyczy tylko obowiązkowych dokumentów wynikających z konwencji IMO i nie uwzględnia dokumentów wynikających na przykład z porozumień dotyczących ubezpieczeń czy przepisów MOP. Inspekcja roczna (§ 16 projektu rozporządzenia) i inspekcja pośrednia (§ 17 projektu rozporządzenia) mają na celu ustalenie, czy stan statku nie uległ zmianie w stosunku do stanu stwierdzonego podczas inspekcji wstępnej. Celem inspekcji odnowieniowej jest wydanie nowego certyfikatu (§ 18 projektu rozporządzenia). Zgodnie z § 20 projektu rozporządzenia, audyt wstępny obejmuje weryfikację zgodności systemu zarządzania bezpieczeństwem na statku lub u armatora z Kodeksem ISM w celu wydania odpowiednio certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem lub dokumentu zgodności. Audyt roczny obejmuje potwierdzenie ważności dokumentu zgodności (§ 21 projektu rozporządzenia), a audyt pośredni – potwierdzenie ważności certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem (§ 22 projektu rozporządzenia). Zakres audytu odnowieniowego obejmuje kompleksową weryfikację systemu zarządzania bezpieczeństwem (§ 23 projektu rozporządzenia). Zakres inspekcji doraźnej (§ 19 projektu rozporządzenia) i audytu dodatkowego (§ 24 projektu rozporządzenia) zależy od okoliczności, których zaistnienie spowodowało konieczność przeprowadzenia inspekcji lub audytu.

Rozdział 4 określa tryb przeprowadzania inspekcji i audytów. Zgodnie z § 25 projektu rozporządzenia, inspekcje i audyty przeprowadza się na wniosek armatora lub kapitana statku, z wyjątkiem niektórych inspekcji doraźnych i audytów dodatkowych. Przygotowanie do inspekcji lub audytu reguluje § 25 projektu rozporządzenia. Tryb przeprowadzania inspekcji i audytów obejmuje ponadto: sporządzenie protokołu z inspekcji (§ 27 projektu rozporządzenia) lub raportu z audytu (§ 30 projektu rozporządzenia), wydanie certyfikatów (§ 33 projektu rozporządzenia) oraz ewentualną dodatkową weryfikację wdrożenia zaleceń lub działań naprawczych (§ 27 i § 30 projektu rozporządzenia). § 28 i § 31 określają tryb postępowania w przypadku odmowy wydania lub wycofania certyfikatów. § 32 określa okoliczności, które pozwalają na wydanie tymczasowego dokumentu zgodności lub tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem.

Rozdział 5 określa rodzaje i wzory certyfikatów statku dla poszczególnych typów statków, mając na uwadze postanowienia przepisów międzynarodowych. Zgodnie z § 34 projektu rozporządzenia, certyfikaty wydaje się w trzech kopiach, z wyjątkiem dokumentu zgodności, który wydaje się w dwóch kopiach. Certyfikaty są przechowywane na statku, z wyjątkiem dokumentu zgodności, który jest przechowywany u armatora (§ 34 projektu rozporządzenia). § 40 projektu rozporządzenia reguluje zasady przedłużania ważności certyfikatów.

Rozdział 6 zawiera przepisy końcowe. Proponuje się, żeby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia (§ 42).

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.). Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), rozporządzenie zostało

Projekt z dnia 12 czerwca 2012 r.

zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Projekt rozporządzenia został zamieszczony również na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji.

Organizacje o charakterze lobbingowym, wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingową (bip.msw.gov.pl) nie zgłosiły zainteresowania pracami nad rozporządzeniem.

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

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) urzędy morskie;
- 2) uznane organizacje upoważnione do wykonywania zadań administracji morskiej;
- 3) właścicieli i armatorów statków;
- 4) kapitanów statków.

Projektowany tryb postępowania nie będzie miał jednakże wpływu na dotychczasową praktykę przeprowadzania inspekcji i audytów, ponieważ jedynie systematyzuje, uzupełnia i dostosowuje do przepisów międzynarodowych dotychczasowe regulacje, bez wprowadzania zmian do funkcjonowania istniejącego systemu.

2. Konsultacje społeczne

W ramach konsultacji społecznych projekt rozporządzenia został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Polski Rejestr Statków S.A. w Gdańsku;
- 2) Det Norske Veritas Polska;
- 3) Germanischer Lloyd Polska;
- 4) Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Polsce;
- 5) Lloyd's Register Polska;
- 6) RINA Poland;
- 7) Bureau Veritas Polska;
- 8) Związek Armatorów Polskich;
- 9) Polska Żegluga Bałtycka;
- 10) Polska Żegluga Morska;
- 11) Rem-Service Sp. z o.o.
- 12) Unibaltic;
- 13) Baltramp Shipping Sp. z o.o.;
- 14) Unity Line Sp. z o.o.;
- 15) Polskie Linie Oceaniczne
- 16) Chipolbrot Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A.;
- 17) Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej;
- 18) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
- 19) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
- 20) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
- 21) NSZZ „Solidarność”;
- 22) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 23) Forum Związków Zawodowych;
- 24) Business Centre Club;
- 25) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”;
- 26) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 27) Stowarzyszenie Armatorów Rybackich;
- 28) Zrzeszenie Rybaków Morskich;
- 29) Krajowa Izba Producentów Ryb w Ustce;
- 30) Kołobrzeska Grupa Producentów Ryb-OP Sp. z o.o.;
- 31) Stowarzyszenie Rybak w Tolkmicku;
- 32) Związek Rybaków Polskich w Ustce.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw. Ze względu na kontynuację dotychczas stosowanej praktyki w zakresie inspekcji i audytów, koszty funkcjonowania właścicieli i armatorów statków morskich nie zmienią się.

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

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

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

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

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

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

8. Wpływ regulacji na stan środowiska

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



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

**CERTYFIKAT KONSTRUKCJI I WYPOSAŻENIA
JEDNOSTKI DYNAMICZNIE UNOSZONEJ
DYNAMICALLY SUPPORTED CRAFT
CONSTRUCTION AND EQUIPMENT CERTIFICATE**

nr / No.:

wydany na podstawie postanowień
Issued under the provisions of

.....
(nazwa odpowiedniego aktu prawnego wydanego przez państwo bandery / name of the relevant measure introduced by the Flag State)

oraz zgodnie z postanowieniami
and under the provisions of

KODEKSU BEZPIECZEŃSTWA DLA JEDNOSTKI DYNAMICZNIE UNOSZONEJ (Rezolucja A.373(10))
CODE OF SAFETY FOR DYNAMICALLY SUPPORTED CRAFT (Resolution A.373(10))

W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
UNDER THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND

przez
by

.....
(pełna nazwa urzędowa upoważnionej instytucji / full official designation of the authorized organisation)

Nazwa jednostki:
Name of craft:

Sygnal rozpoznawczy:
Distinctive No. or letters:

Nr IMO:
IMO No.:

Port macierzysty:
Port of registry:

Typ jednostki:
Type of craft:

Data położenia stępki lub kiedy statek był w podobnym stadium budowy albo
data rozpoczęcia znacznej przebudowy jednostki:
*Date on which keel was laid or craft was at a similar stage of construction or
on which a major conversion was commenced:*

ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:
THIS IS TO CERTIFY:

- 1 Wyżej wymieniona jednostka została poddana przeglądowi zgodnie z odpowiednimi wymaganiami Kodeksu bezpieczeństwa dla jednostki dynamicznie unoszonej.
That the above-mentioned craft has been duly surveyed in accordance with the applicable provisions of the Code of Safety for Dynamically Supported Craft.
- 2 Przegląd wykazał, iż jednostka spełnia odpowiednie postanowienia Kodeksu pod względem:
That the survey showed that the craft complied with the relevant provisions of the Code as regards:
 - 2.1 konstrukcji kadłuba, silników głównych, mechanizmów pomocniczych oraz systemów;
the structure, main and auxiliary machinery and systems;
 - 2.2 pływalności, stateczności i podziału grodziowego;
the buoyancy, stability and subdivision;
 - 2.3 obsługi, sterowności i osiągnięć.
the handling, controllability and performance.

- 3 Na jednostce znajdują się środki ratunkowe dla całkowitej liczby osób, jak następuje:
That the life-saving appliances are provided for a total number of persons and no more as follows:
- ratw ratunkowych mogących pomieścić: osób;
liferafts capable of accommodating: persons;
- kół ratunkowych;
lifebuoys;
- pasów ratunkowych.
lifejackets.
- 4 Jednostka spełnia wymagania Kodeksu w odniesieniu do instalacji radiowej, jak następuje (producent/typ):
That the craft complied with the requirements of the Code as regards radio installation, as follows (maker/type):
- 5 Jednostka spełnia wymagania Kodeksu w zakresie urządzeń ochrony przeciwpożarowej, wykrywczych i gaśniczych oraz jest zaopatrzona w urządzenia nawigacyjne, światła i znaki nawigacyjne, urządzenia do nadawania sygnałów wzywania pomocy zgodnie z postanowieniami Kodeksu oraz Konwencji w sprawie obowiązujących międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu.
That the craft complied with the requirements of the Code as regards fire prevention, fire detecting and fire extinguishing appliances and was provided with navigational instruments, navigation lights and shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the provisions of the Code and also the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.
- 6 Plany oraz dane techniczne odnoszące się do projektu, konstrukcji i wyposażenia związane z bezpieczną eksploatacją jednostki są zgodne z wymaganiami Kodeksu.
That the maintenance schedule and the technical information for design, construction and equipment related to the safe operation of the craft is in accordance with the requirements of the Code.
- 7 Pod wszystkimi innymi względami jednostka spełnia wymagania Kodeksu, jeśli wymagania te mają zastosowanie.
That in all other respects the craft complied with the requirements of the Code so far as these requirements apply thereto.

Certyfikat niniejszy jest ważny do:

This Certificate is valid until:

Data zakończenia przeglądu, na podstawie którego świadectwo zostało wydane:

Completion date of the survey on which this certificate is based:

Wydany w:

Issued at:

Miejsowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature