Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►**B**

ROZPORZĄDZENIE RADY (WE) NR 3051/95

z dnia 8 grudnia 1995 r.

w sprawie zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo na promach pasażerskich (typu ro-ro)

(Dz.U. L 320 z 30.12.1995, str. 14)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►**M1**	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 179/98 z dnia 23 stycznia 1998 r.	L 19	35	24.1.1998
►**M2**	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1970/2002 z dnia 4 listopada 2002 r.	L 302	3	6.11.2002
►**M3**	Rozporządzenie (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r.	L 324	1	29.11.2002

▼B

ROZPORZĄDZENIE RADY (WE) NR 3051/95

z dnia 8 grudnia 1995 r.

w sprawie zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo na promach pasażerskich (typu ro-ro)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ([1]),

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([2]),

działając zgodnie z procedurą określoną w art. 189 lit. c) Traktatu ([3]),

a także mając na uwadze, co następuje:

Wspólnota wyraża głęboki żal w związku z katastrofami morskimi, w których giną ludzie;

Międzynarodowy Kodeks Zarządzania Zapewniającego Bezpieczeństwo, wprowadzając bezpieczną eksploatację statków i zapobieganie zanieczyszczeniom, dalej zwany „Kodeksem ISM", został przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) rezolucją Zgromadzenia Ogólnego A.741(18) z dnia 4 listopada 1993 r. w obecności Państw Członkowskich i, poprzez włączenie go do Międzynarodowej Konwencji Bezpieczeństwa Życia na Morzu 1974 r., będzie dotyczył statków pasażerskich typu ro-ro od dnia 1 lipca 1998 r.;

stanowi on jedno z serii przedsięwzięć mających na celu poprawę bezpieczeństwa na morzu; Kodeks ISM nie ma jeszcze mocy obowiązującej, lecz jest zalecany do stosowania;

bezpieczeństwo życia ludzkiego na morzu może być skutecznie podwyższone przez stosowanie Kodeksu ISM w sposób ścisły i na zasadzie obowiązywania;

najpilniejszą sprawą dla Wspólnoty jest zarządzanie zapewniające bezpieczeństwo na promach pasażerskich typu ro-ro; wprowadzenie Kodeksu ISM przez wszystkie Państwa Członkowskie w sposób jednolity i konsekwentny może stanowić krok na drodze do zarządzania bezpieczeństwem na promach pasażerskich typu ro-ro;

w swojej rezolucji z dnia 22 grudnia 1994 r., dotyczącej bezpieczeństwa promów pasażerskich typu ro-ro ([4]), Rada zachęciła Komisję do przedstawienia propozycji zgodnego z prawem międzynarodowym, wcześniejszego obowiązkowego zastosowania Kodeksu ISM do wszystkich promów pasażerskich typu ro-ro, uprawiających żeglugę do lub z portów europejskich;

wymagane jest ścisłe i obowiązkowe wprowadzenie Kodeksu ISM, tak aby zapewnić stworzenie i właściwe utrzymanie przez armatorów eksploatujących morskie promy pasażerskie typu ro-ro systemów zarządzania zapewniających bezpieczeństwo zarówno na poziomie statku, jak i na poziomie przedsiębiorstwa;

najlepszym sposobem zapewnienia wcześniejszego obowiązkowego wprowadzenia przepisów Kodeksu ISM i skutecznej kontroli jego stosowania bez zakłócania konkurencji pomiędzy różnymi portami Wspólnoty i promami typu ro-ro jest działanie na poziomie Wspólnoty; rozporządzenie, które może być stosowane bezpośrednio, może zapewnić takie wprowadzenie; wcześniejsze wprowadzenie wymaga, aby rozporządzenie to obowiązywało od dnia 1 lipca 1996 r.;

([1]) Dz.U. C 298 z 11.11.1995, str. 23 oraz zmieniony wniosek przedstawiony dnia 15 czerwca 1995 r.(Dz.U. C 288 z 11.11.1995, str. 31).

([2]) Dz.U. C 236 z 11.9.1995, str. 42.

([3]) Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 14 czerwca 1995 r. (Dz.U. C 166 z 3.7.1995, str. 55). Wspólne stanowisko Rady z dnia 28 września 1995 r. (Dz. U. C 297 z 10.11.1995, str. 1) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 29 listopada 1995 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

([4]) Dz.U. C 379 z 31.12.1994, str. 8.

▼B

wcześniejsze obowiązkowe wprowadzenie Kodeksu ISM na wszystkich promach typu ro-ro, niezależnie od ich bandery, bierze także pod uwagę wymaganie zawarte w ust. 2 rezolucji IMO A.741(18), w którym usilnie nakłania się rządy do jak najszybszego wprowadzenia Kodeksu, dając pierwszeństwo, między innymi, statkom pasażerskim;

bezpieczeństwo statków jest podstawowym obowiązkiem państwa bandery; Państwa Członkowskie mogą zapewnić spełnienie odpowiednich zasad zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo przez promy podnoszące ich banderę i armatorów eksploatujących te promy; jedyną drogą do zapewnienia przez Państwa Członkowskie bezpieczeństwa wszystkich promów typu ro-ro, niezależnie od ich bandery, zatrudnionych lub planowanych do zatrudnienia na regularnych liniach z ich portów, jest wymaganie skutecznego wdrożenia zasad bezpieczeństwa jako warunku do uprawiania żeglugi na liniach regularnych z ich portów;

armatorzy eksploatujący promy typu ro-ro wyłącznie na wodach osłoniętych między portami tego samego Państwa Członkowskiego w warunkach mniejszego ryzyka, ale zmuszeni do podjęcia proporcjonalnie większego wysiłku organizacyjnego niż inni armatorzy, powinni skorzystać z czasowego zwolnienia;

należy ustalić wymagania, zgodnie z którymi przepisy Kodeksu ISM są wprowadzane w życie, i określić warunki do wydawania i potwierdzania dokumentu zgodności i świadectwa zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo;

Państwa Członkowskie, celem wypełniania swoich obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia, mogą uznać za konieczne udzielenie pełnomocnictw lub oparcie się na wyspecjalizowanych organizacjach; właściwą drogą do zapewnienia jednolitego i właściwego poziomu kontroli jest wymóg, aby organizacjami tymi były tylko te organizacje, które spełniają wymagania dyrektywy Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich ([1]);

Państwo Członkowskie musi mieć możliwość zawieszenia żeglugi pewnych promów typu ro-ro ze swoich portów, jeżeli stwierdzi, że istnieje ryzyko poważnego zagrożenia bezpieczeństwa życia lub mienia lub zagrożenie środowiska, zależnie od decyzji podjętej w ramach komitetu regulaminowego, do której Państwo Członkowskie musi się zastosować;

konieczne jest stworzenie uproszczonej procedury wprowadzania przez komitet regulaminowy zmian do niniejszego rozporządzenia, wynikłych z rozwoju sytuacji na forum międzynarodowym;

szybkie wprowadzenie tych zasad bezpieczeństwa stwarza Grecji szczególne techniczne i administracyjne problemy, spowodowane bardzo dużą ilością działających w Grecji armatorów, którzy eksploatują promy pod grecką banderą i wyłącznie między greckimi portami; z tego powodu powinno być udzielone ograniczone w czasie zwolnienie, uwzględniając to, że regularna żegluga pasażerska i promowa między greckimi portami została, na mocy rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich (kabotaż morski) ([2]), wyłączona do dnia 1 stycznia 2004 r. spod zasady swobody świadczenia usług,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Celem niniejszego rozporządzenia jest podniesienie poziomu bezpiecznego zarządzania i bezpiecznej eksploatacji oraz zapobieganie zanieczyszczeniom z promów pasażerskich typu ro-ro uprawiających żeglugę

([1]) Dz.U. L 319 z 12.12.1992, str. 20.
([2]) Dz.U. L 364 z 12.12.1992, str. 7.

▼B

regularną do lub z portów Państw Członkowskich Wspólnoty przez zapewnienie, że armatorzy eksploatujący promy typu ro-ro spełniają wymagania Kodeksu ISM poprzez:

— ustanowienie i właściwe utrzymywanie przez armatorów systemów zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo na statkach i na lądzie, oraz

— kontrolę tych systemów przez administrację państwa bandery i państwa portu.

Artykuł 2

Do celów niniejszego rozporządzenia i z myślą o wprowadzeniu Kodeksu ISM:

a) „prom typu ro-ro" oznacza morski statek pasażerski z urządzeniami umożliwiającymi wtaczanie na i wytaczanie ze statku pojazdów drogowych i szynowych, przewożący więcej niż 12 pasażerów;

b) „żegluga regularna" oznacza szereg połączeń promowych tak zorganizowanych, aby obsłużyć połączenia między dwoma lub większą liczbą tych samych portów:

1) zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów; lub

2) w taki sposób, że połączenia te są na tyle regularne lub częste, że stanowią dający się wyróżnić systematyczny szereg połączeń;

c) „armator" oznacza właściciela promu typu ro-ro lub jakąkolwiek organizację lub osobę, jak zarządca lub czarterujący statek, która przyjęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację promu typu ro-ro;

▼M1

d) „uznana organizacja" oznacza organ uznany zgodnie z przepisami dyrektywy 94/57/WE, zmienioną dyrektywą Komisji 97/58/WE ([1]);

▼M2

e) „Kodeks ISM" oznacza Międzynarodowy Kodeks Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobiegania Zanieczyszczeniom, przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) poprzez rezolucję Zgromadzenia A.741(18) z dnia 4 listopada 1993 r., zmienioną rezolucją IMO MSC.104 (73) z dnia 5 grudnia 2000 r. i załączonej do niniejszego rozporządzenia;

▼B

f) „administracja" oznacza rząd państwa, którego banderę prom typu ro-ro ma prawo podnosić;

g) „dokument zgodności" oznacza dokument wydany armatorowi zgodnie z ust. 13.2 Kodeksu ISM;

▼M2

h) „certyfikat zarządzania bezpieczeństwem" oznacza certyfikat wystawiony dla promów typu ro-ro zgodnie z ppkt 13.7 Kodeksu ISM;

▼B

i) „wody osłonięte" oznaczają obszary, na których roczne prawdopodobieństwo wystąpienia znacznej wysokości fali przekraczającej 1,5 m jest mniejsze niż 10 % i na których prom ro-ro w żadnym momencie nie jest dalej niż 6 mil morskich od miejsca schronienia, gdzie rozbitkowie mogą wylądować.

Artykuł 3

Rozporządzenie stosuje się do wszystkich armatorów eksploatujących w żegludze regularnej do lub z portu Państwa Członkowskiego Wspólnoty przynajmniej jeden prom typu ro-ro, bez względu na jego banderę.

([1]) Dz.U. L 274 z 7.10.1997, str. 8.

▼B

Artykuł 4

▼M2

1. Wszystkie przedsiębiorstwa spełniają wszystkie przepisy ppkt 1.2-13.1 i ppkt 13.6 Kodeksu ISM tak, jakby jego przepisy były obowiązkowe, jako wymóg dla ich statków mających świadczyć regularne usługi do i z portu Państwa Członkowskiego Wspólnoty.

▼B

2. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1 armatorzy eksploatujący prom lub promy typu ro-ro w żegludze regularnej wyłącznie na wodach osłoniętych między portami tego samego Państwa Członkowskiego mogą opóźnić dostosowanie się do przepisów niniejszego rozporządzenia do dnia 1 lipca 1997 r.

Artykuł 5

▼M2

1. Państwa Członkowskie dostosują się do przepisów ppkt 13.2, 13.3, 13.4, 13.5, 13.7-13.11, pkt 14 i 16 Kodeksu ISM tak, jakby jego przepisy były obowiązkowe, w odniesieniu do przedsiębiorstw i promów typu ro-ro.

▼B

2. Do celów określonych w ust. 1 Państwa Członkowskie mogą bądź tylko upoważnić, bądź też polegać całkowicie lub częściowo na uznanej organizacji.

Do celów określonych w ust. 13.2 Kodeksu ISM Państwo Członkowskie może wydać dokument zgodności tylko armatorowi, którego główna siedziba znajduje się na jego własnym terytorium. Przed wydaniem Państwo Członkowskie radzi się administracji państwa, którego banderę promy typu ro-ro tego armatora mają prawo podnosić, jeśli ta administracja nie jest administracją Państwa Członkowskiego wydającego.

3. Dokument zgodności jest ważny tylko przez pięć lat od daty wydania, pod warunkiem że zawsze jest przeprowadzana coroczna ocena mająca na celu potwierdzenie właściwego funkcjonowania systemu zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo, a także potwierdzenie, że ewentualne zmiany wprowadzone od czasu ostatniej oceny są zgodne z przepisami Kodeksu ISM.

4. Świadectwo zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo jest ważne tylko przez pięć lat od daty wydania, pod warunkiem że zawsze jest przeprowadzana, co najmniej co 30 miesięcy lub częściej, pośrednia ocena mająca na celu potwierdzenie właściwego funkcjonowania systemu zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo oraz potwierdzenie, że ewentualne zmiany wprowadzone od czasu ostatniej oceny są zgodne z przepisami Kodeksu ISM.

5. Do celów określonych w niniejszym rozporządzeniu, w szczególności w art. 6, każde Państwo Członkowskie uznaje dokument zgodności lub świadectwo zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo wystawione przez administrację jakiegokolwiek innego Państwa Członkowskiego lub przez uznaną organizację działającą w jego imieniu.

6. Państwo Członkowskie uznaje dokument zgodności i świadectwo zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo wystawione przez lub w imieniu administracji państw trzecich, jeżeli zapewnia ono zgodność tych dokumentów z przepisami niniejszego rozporządzenia.

Dokumenty zgodności i świadectwa zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo wydane w imieniu administracji państw trzecich mogą być uznane tylko wtedy, jeżeli są wydane przez uznane organizacje.

Artykuł 6

Państwa Członkowskie upewniają się, że wszyscy armatorzy uprawiający żeglugę regularną promami typu ro-ro do lub z ich portów spełniają wymagania niniejszego rozporządzenia.

▼B

Artykuł 7

Jeśli Państwo Członkowskie uzna, że armator, niezależnie od posiadania dokumentu zgodności, nie może uprawiać żeglugi regularnej promem ro-ro do lub z jego portów, ponieważ zaistniało ryzyko poważnego zagrożenia bezpieczeństwa życia lub mienia lub zagrożenie środowiska, żegluga taka jest zawieszona do czasu usunięcia zagrożenia.

W takich okolicznościach postępuje się w sposób następujący:

a) Państwo Członkowskie niezwłocznie informuje Komisję i inne Państwa Członkowskie, podając powody uzasadniające takie postępowanie;

b) Komisja sprawdza, czy zawieszenie jest usprawiedliwione przyczynami stanowiącymi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska;

c) na podstawie art. 10 ust. 2 podjęta zostaje decyzja, czy postanowienie Państwa Członkowskiego o zawieszeniu żeglugi z przyczyn stanowiących zagrożenie dla życia, mienia bądź też środowiska jest usprawiedliwione, a jeśli nie, to Państwu Członkowskiemu stawia się żądanie cofnięcia zawieszenia.

Artykuł 8

Trzy lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, celem oceny ogólnych warunków Kodeksu ISM, Komisja przeprowadzi przegląd jego wdrożenia i zaproponuje odpowiednie kroki.

Artykuł 9

Celem oceny rozwoju sytuacji na forum międzynarodowym, w szczególności w IMO,

a) określenie: „Kodeks ISM” w art. 2;

b) okresy ważności dokumentu zgodności i/lub świadectwa zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo i częstotliwość ich oceny określone w art. 5 ust. 3 i 4;

c) Załącznik;

d) określenie: „uznana organizacja” w art. 2;

mogą zostać zmienione zgodnie z procedurą przedstawioną w art. 10 ust. 2, w szczególności mogą zostać wprowadzone wytyczne dotyczące wdrożenia Kodeksu ISM przez administracje.

▼M3

Zmiany do instrumentów międzynarodowych określonych w art. 2 mogą być wyłączone z zakresu niniejszego rozporządzenia na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) ([1]).

Artykuł 10

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającej warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ([2]), uwzględniając przepisy jej art. 8.

Przyjmuje się, że termin określony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi dwa miesiące.

3. Komitet uchwala swój regulamin.

([1]) Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.
([2]) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

▼B

Artykuł 11

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1996 r.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 lipca 1996 r.

Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego, niniejsze rozporządzenie nie jest do dnia 31 grudnia 1997 r. stosowane w stosunku do armatorów działających w ramach prawa greckiego, którzy mają swoje główne siedziby w Grecji i którzy eksploatują promy typu ro-ro zarejestrowane w Grecji i podnoszące jej banderę, uprawiające żeglugę regularną wyłącznie pomiędzy portami greckimi.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

▼**M2**

ZAŁĄCZNIK

SPIS TREŚCI

TYTUŁ I

Międzynarodowy Kodeks Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobiegania Zanieczyszczeniom (Międzynarodowy Kodeks Zarządzania Bezpieczeństwem (ISM))

CZĘŚĆ A — STOSOWANIE

1. Ogólne
   1.1. Definicje
   1.2. Cele
   1.3. Stosowanie
   1.4. Wymogi funkcjonalne dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS)
2. Polityka bezpieczeństwa i ochrony środowiska
3. Obowiązki i uprawnienia przedsiębiorstwa
4. Wyznaczona(-e) osoba(-y)
5. Obowiązki i uprawnienia kapitana
6. Środki i personel
7. Opracowanie planów dla operacji pokładowych
8. Gotowość awaryjna
9. Sprawozdania i analiza niezgodności, wypadków i zdarzeń niebezpiecznych
10. Konserwacja statku i wyposażenia
11. Dokumentacja
12. Sprawdzanie, przegląd i ocena przedsiębiorstwa

CZĘŚĆ B — CERTYFIKACJA, SPRAWDZANIE

13. Certyfikacja i sprawdzanie okresowe
14. Tymczasowa certyfikacja
15. Sprawdzanie
16. Formularze certyfikatów

Dodatek

TYTUŁ II

Przepisy dla administracji dotyczące stosowania Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczeństwem

CZĘŚĆ A — PRZEPISY OGÓLNE

CZĘŚĆ B — CERTYFIKACJA I NORMY

1. Akceptacja i uznanie tymczasowego dokumentu zgodności i tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem…
2. Proces certyfikacji
3. Norma zarządzania
4. Normy kwalifikacji
5. Formularze dokumentu zgodności i certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem

TYTUŁ I

Międzynarodowy Kodeks Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobiegania Zanieczyszczeniom (Międzynarodowy Kodeks Zarządzania Bezpieczeństwem (ISM))

CZĘŚĆ A — STOSOWANIE

▼**M2**

1. **Ogólne**

1.1. Definicje

Stosuje się następujące definicje do części A i B niniejszego Kodeksu:

1.1.1. „Międzynarodowy Kodeks Zarządzania Bezpieczeństwem" oznacza Międzynarodowy Kodeks Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobiegania Zanieczyszczeniom przyjęty przez Zgromadzenie, i który może być zmieniony przez Organizację.

1.1.2. „Przedsiębiorstwo" oznacza właściciela statku lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę taką jak zarządzający lub czarterującego statek bez załogi, która przejęła odpowiedzialność za eksploatację statku od armatora, i która przyjmując taką odpowiedzialność zgodziła się przejąć wszystkie obowiązki i odpowiedzialność nałożone przez Kodeks.

1.1.3. „Administracja" oznacza rząd państwa, pod banderą którego statek jest uprawniony do pływania.

1.1.4. „System zarządzania bezpieczeństwem" oznacza uporządkowany i udokumentowany system, umożliwiający personelowi przedsiębiorstwa skuteczne wprowadzanie w życie polityki przedsiębiorstwa bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

1.1.5. „Dokument zgodności" oznacza dokument wystawiony przedsiębiorstwu, które spełnia wymogi niniejszego Kodeksu.

1.1.6. „Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem" oznacza dokument wystawiony dla statku, który zaświadcza, że przedsiębiorstwo i dowództwo pokładowe działają zgodnie z przyjętym systemem zarządzania bezpieczeństwem.

1.1.7. „Obiektywny dowód" oznacza ilościową lub jakościową informację, zapisy lub stwierdzenie faktów mających związek z bezpieczeństwem lub istnieniem i zastosowaniem jakiegokolwiek elementu systemu zarządzania bezpieczeństwem, który jest oparty na obserwacji, pomiarach lub badaniach, i który może zostać sprawdzony.

1.1.8. „Obserwacja" oznacza stwierdzenie faktu poczynione w trakcie audytu dotyczącego zarządzania bezpieczeństwem i poparte obiektywnym dowodem.

1.1.9. „Niezgodność" oznacza zaobserwowaną sytuację, gdzie obiektywny dowód wskazuje na niespełnienie określonych wymogów.

1.1.10. „Poważna niezgodność" oznacza wyraźne odchylenie, które stwarza poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa personelu lub statku, lub poważne zagrożenie dla środowiska, które wymaga natychmiastowego działania naprawczego i obejmuje brak skutecznego i systematycznego stosowania wymogu niniejszego Kodeksu.

1.1.11. „Data rocznicy" oznacza dzień i miesiąc każdego roku, który odpowiada dacie wygaśnięcia odpowiedniego dokumentu lub certyfikatu.

1.1.12. „Konwencja" oznacza zmienioną Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r.

1.2. Cele

1.2.1. Cele Kodeksu mają zapewnić bezpieczeństwo na morzu, zapobieganiu obrażeniom lub utracie życia przez ludzi oraz unikaniu zniszczenia środowiska, w szczególności środowiska morskiego i własności.

1.2.2. Cele zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa powinny, między innymi:

1.2.2.1. zapewniać bezpieczną eksploatację statku ibezpieczne środowiska pracy;

1.2.2.2. ustanawiać zabezpieczenia przeciwko wszystkim zidentyfikowanym zagrożeniem; oraz

1.2.2.3. stale podnosić umiejętności personelu związane z zarządzaniem bezpieczeństwem na lądzie i na pokładzie statków, łącznie z przygotowaniemdo sytuacji krytycznych związanych, zarówno z bezpieczeństwem, jak i ochroną środowiska.

1.2.3. System zarządzania bezpieczeństwem powinien zapewniać:

1.2.3.1. zgodność z obowiązującymi zasadami i przepisami; i

1.2.3.2. że stosowane kodeksy, wytyczne i normy zalecone przez organizację, administracje i towarzystwa klasyfikacyjne oraz morskie organizacje branżowe są uwzględniane.

1.3. Stosowanie

▼M2

Wymogi niniejszego Kodeksu mogą być stosowane do wszystkich statków.

1.4. Wymogi funkcjonalne dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS)

Każde przedsiębiorstwo powinno opracować, zastosować i utrzymywać system zarządzania bezpieczeństwem (SMS), który obejmuje następujące wymogi funkcjonalne:

1.4.1. polityka bezpieczeństwa i ochrony środowiska;

1.4.2. instrukcje i procedury zapewniające bezpieczną eksploatację statków i ochronę środowiska zgodnie z odpowiednim ustawodawstwem państwa bandery i prawodawstwem międzynarodowym;

1.4.3. określone poziomy uprawnień i kanały wymiany informacji między personelem na lądzie i na statku i w ramach tych grup;

1.4.4. procedury składania sprawozdań o wypadkach i niezgodnościach z przepisami niniejszego Kodeksu;

1.4.5. procedury przygotowania i reakcji na sytuacje krytyczne; oraz

1.4.6. procedury audytów wewnętrznych i przeglądów zarządzania.

2. **Polityka bezpieczeństwa i ochrony środowiska**

2.1. Przedsiębiorstwo powinno ustalić politykę bezpieczeństwa i ochrony środowiska, która określa, jak będą osiągane cele zawarte w ppkt 1.2.

2.2. Przedsiębiorstwo powinno zapewnić, że polityka jest stosowana i przestrzegana na wszystkich poziomach organizacji zarówno na statku jak i na lądzie.

3. **Obowiązki i uprawnienia przedsiębiorstwa**

3.1. Jeśli podmiot, który jest odpowiedzialny za eksploatację statku jest inny niż właściciel, właściciel musi przekazać administracji pełną nazwę i szczegóły dotyczące tego podmiotu.

3.2. Przedsiębiorstwo powinno określić i udokumentować odpowiedzialność, uprawnienia i wzajemne powiązania personelu, który zarządza, wykonuje i sprawdza pracę dotyczącą i mającą wpływ na bezpieczeństwo i zapobieganie zanieczyszczeniom.

3.3. Przedsiębiorstwo jest odpowiedzialne za zapewnienie, że istnieją odpowiednie środki i wsparcie z lądu pozwalające wyznaczonej osobie lub osobom na sprawowanie swoich funkcji.

4. **Wyznaczona(-e) osoba(-y)**

W celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji każdego statku i ustanowienia kontaktu między przedsiębiorstwem i personelem na pokładzie, każde przedsiębiorstwo, jeśli właściwe, powinno wyznaczyć osobę lub osoby na lądzie mające bezpośredni dostęp do najwyższego szczebla zarządu. Odpowiedzialność i uprawnienia wyznaczonej osoby lub osób powinny obejmować monitorowanie bezpieczeństwa i aspekty zapobiegania zanieczyszczeniom w eksploatacji każdego statku oraz zapewnienie, że są stosowane, zgodnie z wymogami, odpowiednie środki i wsparcie z lądu.

5. **Odpowiedzialność i uprawnienia kapitana**

5.1. Przedsiębiorstwo powinno jasno określić i udokumentować odpowiedzialność kapitana w odniesieniu do:

5.1.1. stosowania polityki przedsiębiorstwa w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska;

5.1.2. motywowania załogi do przestrzegania tej polityki;

5.1.3. wydawania właściwych rozkazów i instrukcji w sposób jasny i prosty;

5.1.4. sprawdzania, czy określone wymogi są przestrzegane; oraz

5.1.5. przeglądu systemu SMS i składanie sprawozdań o brakach w tym systemie zarządowi na lądzie.

5.2. Przedsiębiorstwo powinno zapewnić, że system zarządzania bezpieczeństwem działający na statku zawiera jasne oświadczenie podkreślające uprawnienia kapitana. Przedsiębiorstwo powinno ustanowić w tym systemie, że kapitan ma nadrzędne uprawnienia i odpowiedzialność do podejmowania decyzji odnoszących się do bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz żądania, jeśli może być to konieczne, pomocy od przedsiębiorstwa.

▼M2

6. **Środki i personel**

6.1. Przedsiębiorstwo powinno zapewnić, że kapitan:

6.1.1. posiada właściwe kwalifikacje do dowodzenia;

6.1.2. biegle zna systemem SMS przedsiębiorstwa; oraz

6.1.3. posiada niezbędne wsparcie, aby móc bezpiecznie wykonywać obowiązki kapitana.

6.2. Przedsiębiorstwo powinno zapewnić, że każdy statek jest obsadzony przez wykwalifikowany personel pływający, posiadający świadectwa i spełniający wymogi zdrowotne, zgodnie z krajowymi i międzynarodowymi wymogami.

6.3. Przedsiębiorstwo powinno uchwalić procedury zapewniające, że nowy personel i personel przeniesiony do nowych zadań związanych z bezpieczeństwem i ochroną środowiska jest odpowiednio zaznajomiony ze swoimi obowiązkami.

Instrukcje niezbędne do żeglugi powinny być określone, udokumentowane i udostępnione.

6.4. Przedsiębiorstwo powinno zapewnić, aby cały personel, który zajmuje się systemem zarządzania bezpieczeństwem w przedsiębiorstwie właściwie rozumiał odpowiednie zasady, przepisy i wytyczne i kodeksy.

6.5. Przedsiębiorstwo powinno uchwalać i przestrzegać procedur określających wszelkie szkolenia, które mogą być wymagane w celu wsparcia systemu zarządzania bezpieczeństwem i zapewnia, że całemu personelowi, którego to dotyczy, zapewni się takie szkolenie.

6.6. Przedsiębiorstwo powinno uchwalić procedury, zgodnie z którymi załoga statku otrzymuje istotne informacje w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w języku roboczym lub językach, które rozumie.

6.7. Przedsiębiorstwo powinno zapewnić, że personel statku ma możliwość skutecznego porozumiewania się w wypełnianiu swoich obowiązków dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem.

7. **Opracowanie planów dla operacji pokładowych**

Przedsiębiorstwo powinno uchwalić procedury w celu przygotowania planów i instrukcji, łącznie z listami kontrolnymi, jeśli właściwe, w odniesieniu do kluczowych operacji pokładowych dotyczących bezpieczeństwa statku i zapobiegania zanieczyszczeniom. Związane z tym różne zadania powinny być określone i powierzone wykwalifikowanemu personelowi.

8. **Gotowość awaryjna**

8.1. Przedsiębiorstwo powinno uchwalić procedury dla zidentyfikowania, określenia i reakcji na potencjalne sytuacje krytyczne, które mogą wystąpić na pokładzie statku.

8.2. Przedsiębiorstwo powinno uchwalić programy musztry i ćwiczeń w celu przygotowania się do działań w sytuacjach krytycznych.

8.3. System zarządzania bezpieczeństwem powinien przewidywać środki zapewniające, że organizacja przedsiębiorstwa może zareagować w każdej chwili na niebezpieczeństwa, wypadki i sytuacje krytyczne dotyczące jej statków.

9. **Sprawozdania i analiza niezgodności, wypadków i zdarzeń niebezpiecznych**

9.1. System zarządzania bezpieczeństwem powinien zawierać procedury zapewniające, że sprawozdania o niezgodności, wypadkach i zdarzeniach niebezpiecznych są składane do przedsiębiorstwa, badane i analizowane w celu poprawy bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom.

9.2. Przedsiębiorstwo powinno ustanowić procedury w celu zastosowania działań naprawczych.

10. **Konserwacja statku i wyposażenia**

10.1. Przedsiębiorstwo powinno ustanowić procedury zapewniające, że statek jest konserwowany zgodnie z przepisami odpowiednich zasad i regulacji i wszelkimi innymi dodatkowymi wymogami, które mogą być ustanowione przez przedsiębiorstwo.

10.2. W celu spełnienia tych wymogów przedsiębiorstwo powinno zapewnić, że:

▼M2

10.2.1. w odpowiednich odstępach czasu są przeprowadzane inspekcje;

10.2.2. powiadamia się o każdej niezgodności wraz z prawdopodobną przyczyną, jeśli jest ona znana;

10.2.3. podejmuje się odpowiedniedziałania naprawcze; oraz

10.2.4. przechowuje się dokumentację dotyczącą tych działań.

10.3. Przedsiębiorstwo powinno uchwalić procedury w systemie zarządzania bezpieczeństwem określające sprzęt i systemy techniczne, których nagły błąd w działaniu może spowodować niebezpieczne sytuacje. System zarządzania bezpieczeństwem powinien przewidywać szczególne środki mające na celu wspieranie wiarygodności tego sprzętu lub systemów. Środki te powinny obejmować regularne sprawdzanie gotowości sprzętu i systemów technicznych, które nie są w stałym użyciu.

10.4. Inspekcje wspomniane w ppkt 10.2, jak też środki określone w ppkt10.3 powinny być zintegrowane z eksploatacyjną konserwacją/ustalonym porządkiem na statku.

11. **Dokumentacja**

11.1. Przedsiębiorstwo powinno ustanowić i przestrzegać procedur kontroli wszystkich dokumentów i danych, istotnych dla systemu zarządzania bezpieczeństwem.

11.2. Przedsiębiorstwo powinno zapewnić, że:

11.2.1. ważne dokumenty są dostępne we wszystkich właściwych miejscach;

11.2.2. zmiany w dokumentach są przeglądane i przyjęte przez upoważnione osoby; i

11.2.3. nieaktualne dokumenty są szybko usuwane.

11.3. Dokumenty wykorzystane do opisu i zastosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem mogą być określone jako „instrukcja zarządzania bezpieczeństwem". Dokumentacja powinna być przechowywana w formie, którą przedsiębiorstwo uzna za najlepszą. Każdy statek powinien mieć na pokładzie całą dokumentację istotną dla tego statku.

12. **Sprawdzanie, przegląd i ocena przedsiębiorstwa**

12.1. Przedsiębiorstwo powinno przeprowadzać wewnętrzne audyty bezpieczeństwa w celu sprawdzenia, czy działania dotyczące bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom są zgodne z systemem zarządzania bezpieczeństwem.

12.2. Przedsiębiorstwo powinno okresowo oceniać skuteczność i gdy potrzebne, dokonywać przeglądu systemu zarządzania bezpieczeństwem zgodnie z procedurami uchwalonymi przez przedsiębiorstwo.

12.3. Kontrole i ewentualne działania naprawcze powinny być przeprowadzane zgodnie z udokumentowanymi procedurami.

12.4. Osoby przeprowadzające audyty powinny być niezależne od obszarów objętych audytem, o ile nie jest to niewykonalne z powodu wielkości i charakteru przedsiębiorstwa.

12.5. Na wyniki audytów i przeglądów powinno się zwrócić uwagę całego personelu pełniącego obowiązki związane z danym obszarem.

12.6. Personel zarządzający odpowiedzialny za dany obszar powinien podjąć szybkie działania naprawcze w sprawie wykrytych uchybień w systemie.

CZĘŚĆ B — CERTYFIKACJA I SPRAWDZANIE

13. **Certyfikacja i okresowe sprawdzanie**

13.1. Statek powinien być eksploatowany przez przedsiębiorstwo, któremu został wystawiony dokument zgodności lub tymczasowy dokument zgodności zgodnie z ppkt 14.1, właściwy dla tego statku.

13.2. Dokument zgodności powinien być wystawiony przez administrację, organizację uznaną przez administrację lub, na żądanie administracji, przez inny Umawiający się Rząd — Stronę Konwencji, każdemu przedsiębiorstwu spełniającemu wymogi niniejszego Kodeksu na okres wyznaczony przez administrację, który nie powinien przekraczać pięciu lat. Taki dokument powinien być przyjęty jako dowód, że przedsiębiorstwo posiada zdolność do spełnienia wymogów niniejszego Kodeksu.

13.3. Dokument zgodności jest ważny tylko dla rodzaju statku wskazanego konkretnie w dokumencie. Takie wskazanie powinno opierać się na rodzajach statków, które stanowiły podstawę dla wstępnego sprawdzania. Inne rodzaje statku powinny być dodane tylko po sprawdzeniu zdolności

▼M2

przedsiębiorstwa do spełnienia wymogów niniejszego Kodeksu stosowanych do takiego rodzaju statku. W tym kontekście rodzaje statku stanowią rodzaje określone w regulacji IX/1 Konwencji.

13.4. Ważność dokumentu zgodności powinna podlegać corocznemu sprawdzeniu przez administrację lub organizację uznaną przez administrację lub, na żądanie administracji, przez inny Umawiający się Rząd — Stronę Konwencji w terminie trzech miesięcy przed lub po dacie rocznicy.

13.5. Dokument zgodności powinien zostać cofnięty przez administrację lub, na jej żądanie, przez inny Umawiający się Rząd, który wystawił dokument, gdy nie jest wymagane coroczne sprawdzanie, wymagane w ppkt 13.4, lub gdy istnieją dowody poważnej niezgodności z niniejszym Kodeksem.

13.5.1. Jeśli dokument zgodności jest cofnięty, wszystkie związane z nim certyfikaty zarządzania bezpieczeństwem i/lub tymczasowe certyfikaty zarządzania bezpieczeństwem powinny także zostać cofnięte.

13.6. Kopia dokumentu zgodności powinna znajdować się na statku, aby kapitan, na żądanie, mógł ją przedstawić do sprawdzenia przez administrację lub uznaną przez nią organizację, lub w celach kontroli określonej w regulacji IX/6.2 Konwencji. Nie wymaga się, aby kopia dokumentu była poświadczona lub uwierzytelniona.

13.7. Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem powinien zostać wystawiony statkowi na okres nieprzekraczający pięciu lat przez administrację lub organizację uznaną przez administrację lub, na żądanie administracji, przez inny Umawiający się Rząd. Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem powinien zostać wystawiony po sprawdzeniu, że przedsiębiorstwo i jego dowództwo pokładowe działają zgodnie z przyjętym systemem zarządzania bezpieczeństwem. Taki certyfikat powinien zostać przyjęty jako dowód, że statek spełnia wymogi niniejszego Kodeksu.

13.8. Ważność certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem powinna podlegać co najmniej jednemu międzyokresowemu sprawdzeniu przez administrację lub organizację uznaną przez administrację lub, na żądanie administracji, przez inny Umawiający się Rząd. Jeśli ma być przeprowadzone tylko jedno międzyokresowe sprawdzenie i okres ważności certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem wynosi pięć lat, to powinno ono mieć miejsce między drugą i trzecią datą rocznicy wydania certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem.

13.9. Dodatkowo do wymogów ppkt 13.5.1, certyfikat zarządzania bezpieczeństwem powinien zostać cofnięty przez administrację lub organizację uznaną przez administrację lub, na żądanie administracji, przez inny Umawiający się Rząd, który je wystawił, gdy nie żąda się sprawdzenia międzyokresowego wymaganego w ppkt 13.8 lub gdy istnieją dowody zasadniczej niezgodności z niniejszym Kodeksem.

13.10. Bez uszczerbku dla wymogów ppkt 13.2 i 13.7, gdy sprawdzenie dotyczące odnowienia jest zakończona w ciągu trzech miesięcy przed wygaśnięciem istniejącego dokumentu zgodności lub certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem, nowy dokument zgodności lub nowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem powinny być ważne od dnia zakończenia sprawdzania dotyczącego odnowienia przez okres nie przekraczający pięciu lat od dnia wygaśnięcia istniejącego dokumentu zgodności i certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem.

13.11. Gdy sprawdzanie dotyczące odnowienia jest zakończone wcześniej niż trzy miesiące przed dniem wygaśnięciem istniejącego dokumentu zgodności lub certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem, nowy dokument zgodności lub nowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem powinien być ważny od dnia zakończenia sprawdzania dotyczącego odnowienia przez okres nieprzekraczający pięciu lat od dnia zakończenia sprawdzania dotyczącego odnowienia.

14. **Tymczasowa certyfikacja**

14.1. W celu ułatwienia początkowego stosowania niniejszego Kodeksu, tymczasowy dokument zgodności może być wystawiony, gdy:

1) zakłada się nowe przedsiębiorstwo; lub

2) mają zostać dodane nowe rodzaje statku do istniejącego dokumentu zgodności,

po sprawdzeniu stwierdzającemu, że przedsiębiorstwo posiada system zarządzania bezpieczeństwem, który spełnia cele ppkt 1.2.3 niniejszego Kodeksu, pod warunkiem że przedsiębiorstwo przedstawi plany zastosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem spełniające w pełni wymogi niniejszego Kodeksu w okresie ważności tymczasowego doku-

▼M2

mentu zgodności. Taki dokument powinien być wystawiony na okres nieprzekraczający dwunastu miesięcy przez administrację lub organizację uznaną przez administrację lub, na żądanie administracji, przez inny Umawiający się Rząd. Kopia dokumentu zgodności powinna znajdować się na statku, aby kapitan, na żądanie, mógł przedstawić dokument do sprawdzenia przez administrację lub organizację uznaną przez administrację, lub do celów kontroli określonej w regulacji IX/6.2 Konwencji. Nie wymaga się, aby kopia dokumentu była poświadczona lubuwierzytelniana.

14.2. Tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem może być wystawiony:

1) nowym statkom przy ich odbiorze;

2) w przypadku gdy przedsiębiorstwo bierze odpowiedzialność za eksploatację nowego statku przedsiębiorstwa; lub

3) w przypadku gdy statek zmienia banderę.

Taki tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem powinien zostać wystawiony na okres nieprzekraczający sześciu miesięcy przez administrację lub organizację uznaną przez administrację lub, na żądanie administracji, przez inny Umawiający się Rząd.

14.3. Administracja lub, na żądanie administracji, inny Umawiający się Rząd może, w szczególnych przypadkach, przedłużyć ważność tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem na dalszy okres, który nie powinien przekraczać sześciu miesięcy od dnia wygaśnięcia.

14.4. Tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem może być wystawiony po sprawdzeniu czy:

1) dokument zgodności lub tymczasowy dokument zgodności jest właściwy dla danego statku;

2) system zarządzania bezpieczeństwem zapewniony przez przedsiębiorstwo dla danego statku zawiera kluczowe elementy niniejszego Kodeksu i został oceniony podczas audytu w celu wydania dokumentu zgodności lub przedstawiony w celu wydania tymczasowego dokumentu zgodności;

3) przedsiębiorstwo planowało audyt statku w ciągu trzech miesięcy;

4) kapitan i oficerowie są zaznajomieni z systemem zarządzania bezpieczeństwem i planowali uzgodnienia dotyczące jego stosowania;

5) instrukcje, określone jako niezbędne, przekazuje się przed rozpoczęciem rejsu; oraz

6) istotne informacje w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem zostały udostępnione w języku roboczym lub językach zrozumiałych dla personelu statku.

15. **Sprawdzanie**

15.1. Wszystkie sprawdzenia wymagane na mocy przepisów niniejszego Kodeksu powinny być przeprowadzone zgodnie z procedurami, które są do przyjęcia dla administracji, uwzględniając wytyczne opracowane przez organizację ([1]).

16. **Formularze certyfikatów**

16.1. Dokument zgodności, certyfikat zarządzania bezpieczeństwem, tymczasowy dokument zgodności i tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem powinny zostać opracowane w formie odpowiadającej wzorom podanym w dodatku do niniejszego Kodeksu. Jeśli język użyty w tych dokumentach nie jest ani językiem angielskim ani francuskim, tekst powinien zawierać tłumaczenie na jeden z tych języków.

16.2. Dodatkowo do wymogów ppkt 13.3, rodzaje statku wskazane w dokumencie zgodności i tymczasowym dokumencie zgodności mogą być zatwierdzone w celu odzwierciedlenia wszelkich ograniczeń w eksploatacji statków opisanych w systemie zarządzania bezpieczeństwem.

([1]) Odnosi się do wytycznych w sprawie stosowania przez administracje Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczeństwem, przyjętych przez Organizację poprzez rezolucję A. 913 (22).

▼M2

Dodatek

Formularze dokumentu zgodności, certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem, tymczasowego dokumentu zgodności i tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem

DOKUMENT ZGODNOŚCI

(Pieczęć urzędowa)

. . . . . .
(Państwo)

Certyfikat nr: . . . . . .

Wystawiony na mocy przepisów MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r., ze zmianami

Z upoważnienia Rządu . . . . . .
(Nazwa Państwa)

przez . . . . . .
(Upoważniona osoba lub organizacja)

Nazwa i adres przedsiębiorstwa . . . . . .

. . . . . .
(patrz ppkt 1.1.2 Kodeksu ISM)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE system zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa został sprawdzony i że spełnia wymogi Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobiegania Zanieczyszczeniom (Kodeks ISM) dla rodzajów statków wymienionych poniżej (niepotrzebne skreślić):

Statki pasażerskie

Pasażerskie jednostki szybkie

Towarowe jednostki szybkie

Masowce

Zbiornikowce

Chemikaliowce

Gazowce

Ruchoma morska jednostka wiertnicza

Inne statki towarowe

Niniejszy dokument zgodności jest ważny do . . . . . poddany okresowej kontroli.

Wydany w: . . . . . .
(Miejsce wydania dokumentu)

Data wydania: . . . . . .

. . . . . .
(Podpis odpowiednio upoważnionego urzędnika wydającego dokument)

(Odpowiednio, pieczęć lub stempel organu wydającego)

▼**M2**

Certyfikat nr: .....

POTWIERDZENIE ROCZNEGO SPRAWDZENIA

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE po okresowej kontroli zgodnie z regulacją IX/6.1 Konwencji i ppkt 13.4 Kodeksu ISM, stwierdzono zgodność systemu zarządzania bezpieczeństwem z wymogami Kodeksu ISM.

Pierwsze sprawdzenie roczne

Podpisał(-a): .....
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce: .....

Data: .....

Drugie sprawdzenie roczne

Podpisał(-a): .....
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce: .....

Data: .....

Trzecie sprawdzenie roczne

Podpisał(-a): .....
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce: .....

Data: .....

Czwarte sprawdzenie roczne

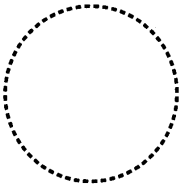
Podpisał(-a): .....
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce: .....

Data: .....

▼M2

CERTYFIKAT ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM



(Pieczęć urzędowa)

. . . . . .
(Państwo)

Certyfikat nr: . . . . . .

Wystawiony na mocy przepisów MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r., ze zmianami

Z upoważnienia Rządu . . . . . .
(Nazwa Państwa)

przez . . . . . .
(Upoważniona osoba lub organizacja)

Nazwa statku: . . . . . .

Numer lub litery indentyfikacyjne: . . . . . .

Port macierzysty: . . . . . .

Rodzaj statku (*): . . . . . .

Tonaż brutto: . . . . . .

Nr IMO: . . . . . .

Nazwa i adres przedsiębiorstwa: . . . . . .

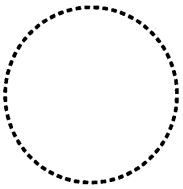
. . . . . .
(patrz ppkt 1.1.2 Kodeksu ISM)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE system zarządzania bezpieczeństwem statku został sprawdzony i że spełnia wymogi Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobiegania Zanieczyszczeniom (Kodeksu ISM) po sprawdzeniu, że dokument zgodności dla przedsiębiorstwa stosuje się do tego rodzaju statku.

Niniejszy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem jest ważny do . . . . . .
podlega okresowemu sprawdzeniu i dokumentowi zgodności, który pozostaje ważny.

Wydany w: . . . . . .
(Miejsce wydania dokumentu)

Data wydania: . . . . . .



(Odpowiednio, pieczęć lub stempel organu wydającego)

. . . . . .
(Podpis odpowiednio upoważnionego urzędnika wydającego dokument)

(*) Wpisać rodzaj statku spośród następujących: statek pasażerski, pasażerska,jednostka szybka towarowa jednostka szybka, masowce, zbiornikowce, chemikaliowce, gazowce, ruchoma morska jednostka wiertnicza, inny statek towarowy.

▼**M2**

Certyfikat nr: .....

POTWIERDZENIE MIĘDZYOKRESOWEGO SPRAWDZENIA I SPRAWDZENIA DODATKOWEGO (JEŚLI WYMAGANE)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE po okresowej kontroli, zgodnie z regulacją IX/6.1 Konwencji i ppkt 13.8 Kodeksu ISM, system spełnia wymogi Kodeksu ISM.

Sprawdzenie międzyokresowe

(do wypełnienia między drugą a trzecią datą rocznicy)

Podpisał(-a): .....
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce: .....

Data: .....

Sprawdzenie dodatkowe (*)

Podpisał(-a): .....
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce: .....

Data: .....

Sprawdzenie dodatkowe (*)

Podpisał(-a): .....
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce: .....

Data: .....

Sprawdzenie dodatkowe (*)

Podpisał(-a): .....
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce: .....

Data: .....

(*) Jeśli stosowne. Odniesienia dokonuje się do ppkt 3.2.3 wytycznych w sprawie stosowania przez administracje Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczeństwem (Rezolucja A. 913 (229)).

▼**M2**

TYMCZASOWY DOKUMENT ZGODNOŚCI

(Pieczęć urzędowa)

. . . . . .
(Państwo)

Certyfikat nr: . . . . . .

Wystawiony na mocy przepisów MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r., ze zmianami

Z upoważnienia Rządu . . . . . .
(Nazwa Państwa)

przez . . . . . .
(Upoważniona osoba lub organizacja)

Nazwa i adres przedsiębiorstwa . . . . . .

. . . . . .
(patrz ppkt 1.1.2 Kodeksu ISM)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE system zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa został uznany za spełniający cele ppkt 1.2.3 Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobiegania Zanieczyszczeniom (Kodeks ISM), dla rodzaju(rodzajów) statków wymienionych poniżej (niepotrzebne skreślić):

Statki pasażerskie

Pasażerskie jednostki szybkie

Towarowe jednostki szybkie

Masowce

Zbiornikowce

Chemikaliowce

Gazowce

Ruchoma morska jednostka wiertnicza

Inne statki towarowe

Niniejszy tymczasowy dokument zgodności jest ważny do . . . . . .

Wydany w: . . . . . .
(Miejsce wydania dokumentu)

Data wydania: . . . . . .

. . . . . .
(Podpis odpowiednio upoważnionego urzędnika wydającego dokument)

(Odpowiednio, pieczęć lub stempel organu wydającego)

▼M2

TYMCZASOWY CERTYFIKAT ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

(*Pieczęć urzędowa*)

. . . . . .
(*Państwo*)

Certyfikat nr: . . . . . .

Wystawiony na mocy przepisów MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r., ze zmianami

Z upoważnienia Rządu . . . . . .
(Nazwa Państwa)

przez . . . . . .
(Upoważniona osoba lub organizacja)

Nazwa statku: . . . . . .

Numer lub litery indentyfikacyjne: . . . . . .

Port rejestracji: . . . . . .

Rodzaj statku (*): . . . . . .

Tonaż brutto: . . . . . .

Nr IMO: . . . . . .

Nazwa i adres przedsiębiorstwa: . . . . . .

. . . . . .
(Patrz ppkt 1.1.2 Kodeksu ISM)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE wymogi ppkt 14.4 Kodeksu ISM zostały spełnione i że dokument zgodności/tymczasowy dokument zgodności (**) przedsiębiorstwa jest właściwy dla tego statku.

Niniejszy tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem jest ważny do . . . . . podlega dokumentowi zgodności/tymczasowemu dokumentowi zgodności (**), który pozostaje ważny.

Wydany w: . . . . . .
(Miejsce wydania dokumentu)

Data wydania: . . . . . .

. . . . . .
(Podpis odpowiednio upoważnionego urzędnika wydającego dokument)

(Odpowiednio, pieczęć lub stempel organu wydającego)

(*) Wpisać rodzaj statku spośród następujących: statek pasażerski, pasażerska jednostka szybka, towarowa jednostka szybka, masowce, zbiornikowce, chemikaliowce, gazowce, ruchoma platforma wiertnicza, inny statek towarowy.

(**) Niepotrzebne skreślić.

▼**M2**

Certyfikat nr: . . . . . .

Ważność niniejszego tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem przedłuża się do: . . . . . .

Data przedłużenia: . . . . . .

. . . . . .
(Podpis odpowiednio upoważnionego urzędnika przedłużającego ważność)

(Odpowiednio, pieczęć lub stempel organu wydającego)

▼M2

TYTUŁ II

Przepisy dla administracji dotyczące zastosowania Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczeństwem (ISM)

CZĘŚĆ A — PRZEPISY OGÓLNE

1.1. Podczas wypełnienia zadań związanych ze sprawdzaniem i certyfikacją, wymaganych na mocy przepisów Kodeksu ISM dla promów typu ro-ro, Państwa Członkowskie spełniają wymogi i normy ustanowione w część B niniejszego tytułu.

1.2. Dodatkowo, Państwa Członkowskie uwzględniają odpowiednio przepisy sprawdzonych wytycznych w sprawie zastosowania przez administracje Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczeństwem (ISM), przyjętych przez IMO rezolucją A.913 (22) z dnia 29 listopada 2001 r., o ile nie są one objęte częścią B niniejszego tytułu.

CZĘŚĆ B — CERTYFIKACJA I NORMY

1. **Akceptacja i uznawanie tymczasowego dokumentu zgodności i tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem**

1.1. Tymczasowy dokument zgodności i tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem, odpowiadający przepisom niniejszego rozporządzenia i wydany przez administrację któregokolwiek Państwa Członkowskiego lub przez uznaną organizację działającą w jego imieniu, jest akceptowany przez każde Państwo Członkowskie.

1.2. Tymczasowy dokument zgodności i tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem, wydany przez lub w imieniu administracji państwa trzeciego, jest uznany przez Państwo Członkowskie, jeśli jest ono usatysfakcjonowane stwierdzeniem zgodności z przepisami niniejszego rozporządzenia.

2. **Proces certyfikacji**

2.1. Proces certyfikacji związany z wydaniem dokumentu zgodności dla przedsiębiorstwa i certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem dla promu typu ro-ro jest przeprowadzany z uwzględnieniem przepisów określonych poniżej.

2.2. Proces certyfikacji obejmuje zwykle następujące czynności:

1) sprawdzenie wstępne;

2) sprawdzenie roczne lub międzyokresowe;

3) sprawdzenie dotyczące odnowienia; oraz

4) sprawdzenie dodatkowe.

Wymienione sprawdzenia przeprowadza się na wniosek przedsiębiorstwa skierowanego do administracji lub do uznanej organizacji, gdy działa ona w imieniu administracji.

2.3. Sprawdzenia zawierają audyt zarządzania bezpieczeństwem.

2.4. Do przeprowadzenia sprawdzenia zostaje powołany biegły rewident i, jeśli właściwe, zespół audytorów.

2.5. Powołany biegły rewident nawiązuje kontakt z przedsiębiorstwem i przedstawia plan audytu.

2.6. Sprawozdanie z audytu zostaje przygotowane pod kierunkiem biegłego rewidenta, który jest odpowiedzialny za jego dokładność i kompletność.

2.7. Sprawozdanie z audytu zawiera plan audytu, określenie członków zespołu audytorów, daty i określenie przedsiębiorstwa, dokumentacje zawierające wszelkie wystawione uwagi i niezgodności oraz uwagi w sprawie skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem w realizacji określonych celów.

3. **Norma zarządzania**

3.1. Rewidenci lub zespół audytorów przeprowadzający sprawdzenie zgodności z Kodeksem ISM posiadają kompetencje w odniesieniu do:

1) zapewnienia zgodności z zasadami i przepisami, łącznie z wydawaniem certyfikatów dla personelu pływającego promów typu ro-ro eksploatowanych przez przedsiębiorstwa;

2) działania związane z uznawaniem, przeglądami i certyfikacją, stosowne dla certyfikatów morskich;

▼M2

3) zakresu uprawnień, które muszą być uwzględnione w systemie zarządzania bezpieczeństwem, wymaganych przez Kodeks ISM; i

4) praktycznego doświadczenia w eksploatacji statku.

3.2. Przy sprawdzaniu zgodności z przepisami Kodeksu ISM zapewnia się niezależność między personelem świadczącym usługi doradcze a tym zajmującym się procedurą certyfikacyjną.

4. **Normy kwalifikacji**

4.1. Podstawowe kwalifikacje potrzebne do przeprowadzania sprawdzenia

4.1.1. Personel, który ma uczestniczyć w sprawdzaniu zgodności z wymogami Kodeksu ISM spełnia kryteria minimalne dla inspektorów ustanowione w ust. 2 załącznika VII do dyrektywy Rady 95/21/WE ([1]).

4.1.2. Osoby te przejdą szkolenie w celu zapewnienia odpowiednich kwalifikacji i umiejętności w sprawdzaniu zgodności z wymogami Kodeksu ISM, w szczególności w odniesieniu do:

1) znajomości i zrozumienia Kodeksu ISM;

2) obowiązujących zasad i przepisów;

3) zakresu uprawnień, które, zgodnie z wymogami Kodeksu ISM; muszą być wzięte pod uwagę przez przedsiębiorstwa;

4) technik oceny sprawdzania, stawiania pytań, oceny i sprawozdawczości;

5) technicznych lub operacyjnych aspektów zarządzania bezpieczeństwem;

6) podstawowej znajomości żeglugi morskiej i czynności pokładowych; i

7) udział w co najmniej jednym audycie, dotyczącym morskiego systemu zarządzania.

4.2. Kwalifikacje potrzebne do sprawdzenia wstępnego i sprawdzenia dotyczącego odnowienia

4.2.1. W celu dokonania pełnej oceny, czy przedsiębiorstwo lub prom typu ro-ro spełniają wymogi Kodeksu ISM, oprócz podstawowych kwalifikacji określonych powyżej personel, który ma przeprowadzić sprawdzenia wstępne lub sprawdzenia dotyczące odnowienia dokumentów zgodności i certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem, musi posiadać kwalifikacje do:

1) ustalenia, czy elementy systemu SMS spełniają wymogi Kodeksu ISM czy ich nie spełniają;

2) ustalenia skuteczności systemu SMS w przedsiębiorstwie lub na promie typu ro-ro, w celu zapewnienia zgodności z zasadami i przepisami potwierdzonymi przez dokumenty ustawowe i dokumentację związaną z przeglądami klasyfikacyjnymi;

3) oceny skuteczności systemu SMS w zapewnianiu zgodności z innymi zasadami i przepisami nie objętymi ustawowymi i klasyfikacyjnymi przeglądami oraz w umożliwianiu sprawdzenia zgodności z tymi zasadami i przepisami; oraz

4) oceny, czy zostały uwzględnione bezpieczne praktyki zalecane przez IMO, administracje, towarzystwa klasyfikacyjne i organizacje żeglugowe.

4.2.2. Kwalifikacje te mogą być uzyskane przez zespoły, których członkowie razem posiadają wymagane kompetencje.

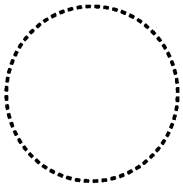
5. **Formularze dokumentów zgodności i świadectw zarządzania bezpieczeństwem**

W przypadku gdy promy typu ro-ro działają tylko w Państwie Członkowskim, Państwa Członkowskie używają albo formularzy załączonych do Kodeksu ISM albo dokumentu zgodności, certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem, tymczasowego dokumentu zgodności i tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem sporządzonych w formie określonej poniżej.

([1]) Dz.U. L 157 z 7.7.1995,str. 1.

▼M2

DOKUMENT ZGODNOŚCI



(Pieczęć urzędowa)

. . . . . .
(Państwo)

Wystawiony na mocy przepisów MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r., ze zmianami oraz (*) rozporządzenia Rady (WE) nr 3051/95 w sprawie zarządzania bezpieczeństwem na promach pasażerskich roll-on/roll-off (promach typu ro-ro)

Z upoważnienia Rządu . . . . . .
(Nazwa Państwa)

przez . . . . . .
(Upoważniona osoba lub organizacja)

Nazwa i adres przedsiębiorstwa . . . . . .

. . . . . .
(Patrz ppkt 1.1.2 Kodeksu ISM)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że system zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa został sprawdzony i że spełnia wymogi Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobiegania Zanieczyszczeniom (Kodeks ISM) dla rodzajów statków wymienionych poniżej (niepotrzebne skreślić):

Statki pasażerskie

Pasażerskie jednostki szybkie

Towarowe jednostki szybkie

Masowce

Zbiornikowce

Chemikaliowce

Gazowce

Ruchoma morska jednostka wiertnicza

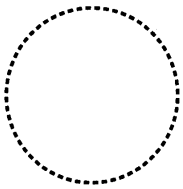
Inne statki towarowe

Statki pasażerskie typu ro-ro (prom typy ro-ro)

Niniejszy dokument zgodności jest ważny do . . . . . , podlega okresowemu sprawdzeniu.

Wydany w: . . . . . .
(Miejsce wydania dokumentu)

Data wydania: . . . . . .



(Odpowiednio, pieczęć lub stempel organu wydającego)

. . . . . .
(Podpis odpowiednio upoważnionego urzędnika wydającego dokument)

(*) Można skreślić dla statków używanych do przewozów tylko w jednym Państwie Członkowskim.

▼M2

POTWIERDZENIE ROCZNEGO SPRAWDZANIA

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ że, po okresowym sprawdzeniu zgodnie z regulacją IX/6.1 Konwencji i ppkt 13.4 Kodeksu ISM i (*) art. 5 ust. 3 rozporządzenia Rady (WE) nr 3051/95 w sprawie zarządzania bezpieczeństwem na promach pasażerskich roll-on/roll-off (promach typu ro-ro), stwierdzono zgodność systemu zarządzania bezpieczeństwem z wymogami Kodeksu ISM.

Pierwsze sprawdzenie roczne

Podpisał(-a): . . . . . .
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce: . . . . . .

Data: . . . . . .

Drugie sprawdzenie roczne

Podpisał(-a): . . . . . .
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce: . . . . . .

Data: . . . . . .

Trzecie sprawdzenie roczne

Podpisał(-a): . . . . . .
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce: . . . . . .

Data: . . . . . .

Czwarte sprawdzenie roczne

Podpisał(-a): . . . . . .
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce: . . . . . .

Data: . . . . . .

(*) Można skreślić dla statków używanych do przewozów tylko w jednym Państwie Członkowskim.

▼M2

CERTYFIKAT ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

(Pieczęć urzędowa)

. . . . . .
(Państwo)

Wystawiony na mocy przepisów MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r., ze zmianami i (*) rozporządzenia Rady (WE) nr 3051/95 w sprawie zarządzania bezpieczeństwem na promach pasażerskich roll-on/roll-off (promach typu ro-ro)

Z upoważnienia Rządu . . . . . .
(Nazwa Państwa)

przez . . . . . .
(Upoważniona osoba lub organizacja)

Nazwa statku: . . . . . .

Numer lub litery indentyfikacyjne: . . . . . .

Port rejestracji: . . . . . .

Rodzaj statku (**): . . . . . .

Tonaż brutto: . . . . . .

Nr IMO: . . . . . .

Nazwa i adres przedsiębiorstwa: . . . . . .

. . . . . .
(Patrz ppkt 1.1.2 Kodeksu ISM)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE system zarządzania bezpieczeństwem statku został sprawdzony, i że spełnia wymogi Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobiegania Zanieczyszczeniom (Kodeksu ISM),po sprawdzeniu, że dokument zgodności dla przedsiębiorstwa stosuje się do tego rodzaju statku.

Niniejszy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem jest ważny do . . . . . ,
podlega okresowemu sprawdzeniu i dokumentowi zgodności, który pozostaje ważny.

Wydany w: . . . . . .
(Miejsce wydania dokumentu)

Data wydania: . . . . . .

. . . . . .
(Podpis odpowiednio upoważnionego urzędnika wydającego dokument)

(Odpowiednio, pieczęć lub stempel organu wydającego)

(*) Można skreślić dla statków używanych do przewozów tylko w jednym Państwie Członkowskim.

(**) Wpisz rodzaj statku spośród następujących: statek pasażerski, pasażerskie jednostki szybkie, towarowe jednostki szybkie, masowce, zbiornikowce, chemikaliowce, gazowce, ruchoma morska jednostka wiertnicza, inny statek towarowy, statek pasażerski typu ro-ro (prom typu ro-ro).

▼M2

POTWIERDZENIE MIĘDZYOKRESOWEGO SPRAWDZENIA I SPRAWDZENIA DODATKOWEGO (JEŚLI WYMAGANE)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE po okresowym sprawdzeniu zgodnie z regulacją IX/6.1 Konwencji i ppkt 13.8 Kodeksu ISM i (*) art. 5 ust. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 3051/95 sprawie zarządzania bezpieczeństwem na promach pasażerskich roll-on/roll-off (promach typu ro-ro), stwierdzono zgodność systemu zarządzania bezpieczeństwem z wymogami Kodeksu ISM.

Sprawdzenie międzyokresowe

(do przeprowadzenia między drugą i trzecią datą rocznicy)

Podpisał(-a): . . . . . .
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce: . . . . . .

Data: . . . . . .

Sprawdzenie dodatkowe (**)

Podpisał(-a): . . . . . .
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce: . . . . . .

Data: . . . . . .

Sprawdzenie dodatkowe (**)

Podpisał(-a): . . . . . .
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce: . . . . . .

Data: . . . . . .

Sprawdzenie dodatkowe (**)

Podpisał(-a): . . . . . .
(Podpis upoważnionego urzędnika)

Miejsce: . . . . . .

Data: . . . . . .

(*) Można skreślić dla statków używanych do przewozów tylko w jednym Państwie Członkowskim.
(**) Jeśli stosowne. Odniesienia dokonuje się do ppkt 13.8 Kodeksu ISM.

▼M2

TYMCZASOWY DOKUMENT ZGODNOŚCI

(Pieczęć urzędowa)

. . . . . .
(Państwo)

Wystawiony na mocy przepisów MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r., ze zmianami i (*) rozporządzenia Rady (WE) nr 3051/95 sprawie zarządzania bezpieczeństwem na promach pasażerskich roll-on/roll-off (promach typu ro-ro)

Z upoważnienia Rządu . . . . . .
(Nazwa Państwa)

przez . . . . . .
(Upoważniona osoba lub organizacja)

Nazwa i adres przedsiębiorstwa. . . . . .

. . . . . .
(Patrz ppkt 1.1.2 Kodeksu ISM)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE system zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa został uznany jako spełniający cele ppkt 1.2.3 Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobiegania Zanieczyszczeniom (Kodeks ISM), dla rodzaju(rodzajów) statków wymienionych poniżej (niepotrzebne skreślić):

Statki pasażerskie

Pasażerskie jednostki szybkie

Towarowe jednostki szybkie

Masowce

Zbiornikowce

Chemikaliowce

Gazowce

Ruchoma morska jednostka wiertnicza

Inny statek towarowy

Statki pasażerskie typu ro-ro

Niniejszy dokument zgodności jest ważny do . . . . . .

Wydany w: . . . . . .
(Miejsce wydania dokumentu)

Data wydania: . . . . . .

. . . . . .
(Podpis odpowiednio upoważnionego urzędnika wydającego dokument)

(Odpowiednio, pieczęć lub stempel organu wydającego)

(*) Można skreślić dla statków używanych do przewozów tylko w jednym Państwie Członkowskim.

▼M2

TYMCZASOWY CERTYFIKAT ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

(Pieczęć urzędowa)

. . . . . .
(Państwo)

Wystawiony na mocy przepisów MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r., ze zmianami i (*) rozporządzenia Rady (WE) nr 3051/95 sprawie zarządzania bezpieczeństwem na promach pasażerskich roll-on/roll-off (promach ro-ro)

Z upoważnienia Rządu . . . . . .
(Nazwa Państwa)

przez . . . . . .
(Upoważniona osoba lub organizacja)

Nazwa statku: . . . . . .

Numer lub litery indentyfikacyjne: . . . . . .

Port rejestracji: . . . . . .

Rodzaj statku (**): . . . . . .

Tonaż brutto: . . . . . .

Nr IMO: . . . . . .

Nazwa i adres przedsiębiorstwa: . . . . . .

. . . . . .
(Patrz ppkt 1.1.2 Kodeksu ISM)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE wymogi ppkt 14.4 Kodeksu ISM zostały spełnione i że dokument zgodności/tymczasowy dokument zgodności (**) przedsiębiorstwa jest właściwy dla niniejszego statku.

Niniejszy tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem jest ważny do . . . . . podlega dokumentowi zgodności/tymczasowemu dokumentowi zgodności (***), który pozostaje ważny.

Wydany w: . . . . . .
(Miejsce wydania dokumentu)

Data wydania: . . . . . .

. . . . . .
(Podpis odpowiednio upoważnionego urzędnika wydającego dokument)

(Odpowiednio, pieczęć lub stempel organu wydającego)

(*) Można skreślić dla statków używanych do przewozów tylko w jednym Państwie Członkowskim.

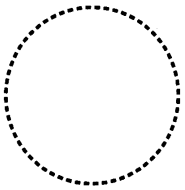
(**) Wpisz rodzaj statku spośród następujących: statek pasażerski, pasażerskie jednostki szybkie, towarowe jednostki szybkie, masowce, zbiornikowce, chemikaliowce, gazowce, ruchoma morska jednostka wiertnicza, inny statek towarowy, statek pasażerski typu ro-ro (prom typu ro-ro).

(***) Niepotrzebne skreślić.

▼**M2**

Ważność niniejszego tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem przedłuża się do: .....

Data przedłużenia: .....



(Odpowiednio, pieczęć lub stempel organu wydającego)

.....
(Podpis odpowiednio upoważnionego urzędnika wydającego dokument)