

1460

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 5 listopada 2010 r.

w sprawie funkcjonowania inspekcji państwa portu²⁾

Na podstawie art. 11i ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu;
- 2) tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu;
- 3) wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa portu;
- 4) wzory decyzji, o których mowa w art. 11c ust. 1, 3 i 4, w art. 11e ust. 1, 4 i 7 oraz w art. 11f ust. 1 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o „konwencjach”, należy przez to rozumieć konwencje, o których mowa w art. 6 i art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy, oraz Międzynarodową konwencję o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r., sporządzoną w Londynie dnia 23 czerwca 1969 r. (Dz. U. z 1983 r. Nr 56, poz. 247), zwaną dalej „konwencją TONNAGE”.

§ 3. 1. W trakcie przeprowadzania inspekcji statków inspektor inspekcji państwa portu, zwany dalej „inspektorem”, podejmuje czynności niezbędne dla

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

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

- 1) dyrektywy Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją Państw Członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu) (Dz. Urz. WE L 157 z 07.07.1995, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 263, z późn. zm.);
- 2) dyrektywy Komisji 96/40/WE z dnia 25 czerwca 1996 r. ustanawiającej wspólny wzór dowodu tożsamości dla inspektorów przeprowadzających kontrolę państwa portu (Dz. Urz. WE L 196 z 07.08.1996, str. 8; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 362).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 107, poz. 732 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1055, z 2009 r. Nr 63, poz. 519, Nr 92, poz. 753 i Nr 98, poz. 817 oraz z 2010 r. Nr 127, poz. 857.

zapewnienia, że kontrolowane statki nie stanowią zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi lub środowiska.

2. Inspektor dokonuje inspekcji, o której mowa w ust. 1, zgodnie z procedurami i wytycznymi Memorandum Paryskiego w sprawie inspekcji państwa portu, podpisanego w dniu 26 stycznia 1982 r. (Dz. Urz. MI z 2008 r. Nr 15, poz. 77) oraz postanowieniami konwencji, którym podlegają statki, o których mowa w ust. 1.

§ 4. Inspektor, przeprowadzając inspekcję statku bandery państwa niebędącego stroną konwencji lub statku niepodlegającego konwencji, stosuje wobec tego statku i jego załogi te same kryteria jak wobec załogi i statku bandery państwa będącego stroną konwencji.

Rozdział 2

Sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu

§ 5. Inspektorem może zostać osoba, która:

- 1) była co najmniej przez rok inspektorem bandery i przeprowadzała inspekcje i certyfikacje statków zgodnie z konwencjami oraz posiada:
 - a) dyplom kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3 000 i powyżej oraz pracowała w charakterze oficera na statkach morskich przez okres nie krótszy niż pięć lat,
 - b) dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3 000 kW i powyżej oraz pracowała w charakterze oficera na statkach morskich przez okres nie krótszy niż pięć lat lub
 - c) tytuł inżyniera budowy okrętów, inżyniera mechanika lub inżyniera w zawodzie związanym z gospodarką morską, a także przepracowała w tym zawodzie co najmniej pięć lat, lub
- 2) była co najmniej przez dwa lata inspektorem bandery i przeprowadzała inspekcje i certyfikacje statków zgodnie z konwencjami oraz posiada:
 - a) tytuł licencjata, inżyniera, magistra lub równorzędny,
 - b) zaświadczenie o przeszkoleniu i uzyskaniu kwalifikacji w szkole dla inspektorów bezpieczeństwa żeglugi;
- 3) posiada zdolność ustnego i pisemnego komunikowania się z marynarzami w języku angielskim lub innym powszechnie stosowanym na morzu;
- 4) posiada wiedzę w zakresie uregulowanym przez konwencje dotyczącą odpowiednich procedur inspekcji państwa portu.

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

§ 7. 1. Podczas przeprowadzania czynności inspekcyjnych wymagających ekspertyzy inspektor może współpracować z osobą będącą ekspertem w danej dziedzinie.

2. Inspektor i ekspert nie mogą być związani z kontrolowanym statkiem i portem w sposób mogący wywoływać wątpliwości co do ich bezstronności oraz być zatrudnieni przez instytucje pozarządowe i organizacje, które wydają świadectwa i certyfikaty klasyfikacyjne oraz konwencyjne lub przeprowadzają inspekcje w celu wydania takich świadectw i certyfikatów.

§ 8. 1. Krajowy koordynator do spraw inspekcji portu, zwany dalej „Koordynatorem PSC”, powoływany przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, koordynuje funkcjonowanie inspekcji państwa portu.

2. Koordynator PSC:

- 1) koordynuje działalność inspektorów przeprowadzających inspekcje państwa portu;
- 2) monitoruje realizację celów inspekcji państwa portu wyznaczonych przez Unię Europejską;
- 3) kontroluje i monitoruje zatrzymania statków oraz statki objęte odmową wejścia do portu;
- 4) wyjaśnia procedury dotyczące przeprowadzonych inspekcji państwa portu;
- 5) przygotowuje do publikacji informacje o działalności inspekcji państwa portu;
- 6) weryfikuje raporty z inspekcji w systemie SIRENAC;
- 7) udziela dostępu do systemu SIRENAC;
- 8) prowadzi konsultacje z innymi administracjami i instytucjami klasyfikacyjnymi w sprawach związanych z inspekcją państwa portu;
- 9) organizuje szkolenia dla inspektorów;
- 10) pełni funkcję punktu kontaktowego w zakresie inspekcji państwa portu dla wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego.

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

2. Organy inspekcji państwa portu prowadzą wymianę informacji i współpracują z właściwymi organami administracji morskiej oraz odpowiednimi władzami innych państw, Komisją Europejską i operatorem systemu SIRENAC.

Rozdział 3

Tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu

§ 10. Określając kolejność przeprowadzania inspekcji na statkach, o których mowa w art. 11a ust. 5 ustawy, inspektor bierze pod uwagę całkowitą wartość wskaźnika oceny statku. Wyższy wskaźnik oceny oznacza wyższy priorytet inspekcji.

§ 11. 1. Inspektor podczas przeprowadzania wstępnej inspekcji statku:

- 1) sprawdza w odpowiednim zakresie dokumenty podlegające inspekcji określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 2) kontroluje ogólny stan statku pod względem bezpieczeństwa żeglugi, łącznie z siłownią, stan zatrudnienia na statku oraz warunki pracy i życia marynarzy.

2. Inspektor może sprawdzić dokumenty inne niż wymienione w załączniku nr 2 do rozporządzenia, jeżeli zgodnie z wymaganiami konwencji powinny one znajdować się na statku.

3. W każdym przypadku gdy występują wyraźne okoliczności wskazujące, że stan statku, jego wyposażenie lub załoga w istotnym zakresie nie spełniają wymagań konwencji, przeprowadzana jest bardziej szczegółowa inspekcja.

4. Bardziej szczegółowa inspekcja powinna zostać podjęta po stwierdzeniu, że:

- 1) inspekcja dotyczy statków wymienionych w art. 11a ust. 3, 4 i ust. 5 pkt 5, pkt 6 lit. b i c, pkt 9 i 10 ustawy;
- 2) na statku nie była poprawnie prowadzona książka zapisów olejowych;
- 3) podczas sprawdzania certyfikatów oraz innych dokumentów stwierdzono niezgodności;
- 4) istnieje podejrzenie, że członkowie załogi nie są zdolni komunikować się między sobą lub z władzami portu w zakresie obowiązków wynikających z przepisów konwencji, o której mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy;
- 5) istnieje podejrzenie, że załadunek i inne operacje nie są przeprowadzane w sposób bezpieczny i zgodnie ze wskazówkami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO);
- 6) istnieją zaniedbania kapitana tankowca w prowadzeniu zapisów dotyczących monitorowania i kontroli systemu zrzutu oleju podczas ostatniej podróży pod balastem;
- 7) brak jest aktualnej listy załogi lub członkowie załogi nie znają swoich obowiązków na wypadek zagrożenia i konieczności opuszczenia statku;
- 8) dokonano emisji fałszywych alarmów bez obowiązkowych procedur odwoławczych;

- 9) występują braki w podstawowym wyposażeniu statku wymaganym przez konwencje;
- 10) na statku występują złe warunki sanitarne;
- 11) została naruszona konstrukcja statku i wytrzymałość kadłuba lub stwierdzono inne nieprawidłowości stanowiące zagrożenie dla wodoszczelności i zdatności do żeglugi w trudnych warunkach pogodowych;
- 12) kapitan lub członkowie załogi nie zapoznali się z podstawowymi działaniami związanymi z bezpieczeństwem statku, zapobieganiem zanieczyszczeniom lub takie działania nie były prowadzone.
- § 12. 1. Inspektor podczas przeprowadzania obowiązkowej rozszerzonej inspekcji, o której mowa w art. 11b ust. 1 ustawy, sprawdza:
- 1) na wszystkich statkach:
- włącznik prądu „blackout” i uruchomienie generatora awaryjnego,
 - oświetlenie awaryjne,
 - funkcjonowanie awaryjnej pompy pożarowej przy równoczesnym podawaniu dwóch prądów gaśniczych zasilanych z głównego rurociągu,
 - funkcjonowanie pomp zębowych statku,
 - zamykanie drzwi wodoszczelnych,
 - opuszczanie jednej szalupy ratunkowej do wody,
 - zdalne wyłączniki awaryjne, w szczególności kotłów, wentylacji i pomp paliwowych,
 - testowanie urządzenia sterowego, łącznie z awaryjnym urządzeniem sterowym,
 - awaryjne źródło zasilania urządzeń radiowych,
 - odolejacz wód zębowych — testując go w możliwym zakresie;
- 2) na gazowcach i chemikaliowcach dodatkowo:
- system monitorowania zbiorników ładunkowych i urządzenia bezpieczeństwa związane z kontrolą temperatury, ciśnienia i uładu,
 - analizator zawartości tlenu i eksplozometr, łącznie z ich kalibrowaniem, a także dostępność sprzętu do wykrywania substancji chemicznych wraz z odpowiednią liczbą stosownych rurek detekcyjnych dla konkretnych ładunków, jakie są przewożone,
 - kabinowe zestawy ratunkowe zapewniające odpowiednią ochronę układu oddechowego i oczu dla każdej osoby na statku, jeżeli wymagane takie zostało określone w certyfikacie zgodności dla przewożenia niebezpiecznych substancji chemicznych luzem lub skroplonych gazów,
 - czy przewożony ładunek jest wymieniony w certyfikacie zgodności dla przewożenia niebezpiecznych substancji chemicznych luzem lub skroplonych gazów,
 - stałe instalacje gaśnicze na pokładzie, w szczególności pianowe lub z gazami obojętnymi, zgodnie z wymaganiami dla przewożonego ładunku;
- 3) na masowcach dodatkowo:
- możliwe skorodowanie podstaw (fundamentów) urządzeń pokładowych,
 - możliwe zniekształcenie lub korozję pokryw lukowych,
 - możliwe pęknięcia lub miejscowo korozję w grodziach poprzecznych,
 - dostęp do ładowni,
 - następujące dokumenty potwierdzone przez administrację państwa bandery lub instytucję klasyfikacyjną:
 - raport z przeglądu kadłuba,
 - raporty oceny stanu statku,
 - raporty pomiaru grubości blach kadłuba,
 - program przeglądów kadłuba masowca w trakcie odnawiania klasy;
- 4) na zbiornikowcach olejowych dodatkowo:
- stałą instalację gaśniczą pianową na pokładzie,
 - sprzęt przeciwpożarowy w całości,
 - zamknięcia kanałów wentylacyjnych w maszynowni, pompowni i w pomieszczeniach mieszkalnych,
 - ciśnienie gazu obojętnego i zawartości w nim tlenu,
 - zbiorniki balastowe, kontrola co najmniej jednego ze zbiorników balastowych w rejonie ładunkowym, w pierwszej kolejności przez władze na pokładzie, oraz ich dalsza kontrola — w przypadku wystąpienia uzasadnionych okoliczności,
 - następujące dokumenty potwierdzone przez administrację państwa bandery lub instytucję klasyfikacyjną:
 - raport z przeglądu kadłuba,
 - raporty oceny stanu kadłuba,
 - raporty pomiaru grubości blach kadłuba statku,
 - program przeglądów kadłuba zbiornikowca olejowego w trakcie odnawiania klasy;
- 5) na statkach pasażerskich dodatkowo:
- testowanie systemu wykrywania i alarmowania w razie pożaru,
 - testowanie zamknięcia drzwi pożarowych,
 - testowanie rozgłośni statkowej,
 - sposób użycia aparatów oddechowych i kombinizonów pożarowych podczas ćwiczebnego alarmu pożarowego, z udziałem załogi hotelowej,
 - stopień zaznajomienia dowództwa statku z planem obrony przeciwawaryjnej statku.
2. Jeśli wystąpią uzasadnione okoliczności, inspekcja rozszerzona na statku pasażerskim może być kontynuowana podczas rejsu statku za zgodą kapitana

statku lub armatora. Inspektorzy nie mogą przeszkadzać w eksploatacji statku i stwarzać sytuacji, które w ocenie kapitana mogłyby zagrozić bezpieczeństwu pasażerów i załogi statku.

3. Inspektor przeprowadza obowiązkową rozszerzoną inspekcję statku podlegającego tej inspekcji również w przypadku, gdy armator i kapitan tego statku nie dopełnią obowiązku, o którym mowa w art. 11b ust. 2 ustawy.

§ 13. 1. W przypadku gdy z przyczyn eksploatacyjnych nie może zostać przeprowadzona obowiązkowa rozszerzona inspekcja lub inspekcja statku, który posiada wskaźnik oceny wyższy niż 50, organy inspekcyjne inspekcji państwa portu niezwłocznie zamieszczają informacje o tym w systemie SIRENAC i zawiadamiają właściwe władze inspekcji państwa portu w następnym porcie zawinięcia statku w regionie Memorandum Paryskiego.

2. Przypadki, o których mowa w ust. 1, zgłasza się co sześć miesięcy Komisji Europejskiej wraz z uzasadnieniem.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, jeżeli następnym portem zawinięcia statku jest port polski, organ inspekcyjny w tym porcie przeprowadza inspekcję statku.

§ 14. Po przeprowadzonej inspekcji inspektor sporządza raport zgodnie z procedurami Memorandum Paryskiego i przekazuje go kapitanowi statku.

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

- 1) brak ważnych certyfikatów i dokumentów zgodnie z wymaganiami konwencji lub utratę ich ważności;
- 2) brak możliwości zapewnienia odpowiedniej załogi wymaganej przez dokument minimalnej bezpiecznej obsady;
- 3) brak możliwości podczas najbliższego rejsu zapewnienia:
 - a) bezpiecznej żeglugi,
 - b) bezpiecznej obsługi, przewozu i monitorowania stanu ładunku,
 - c) bezpiecznej obsługi siłowni statku,
 - d) utrzymania zdolności napędu i sterowania statkiem,
 - e) skutecznego zwalczania pożaru w każdej części statku,
 - f) sprawnego przeprowadzenia akcji ratunkowej i bezpiecznego opuszczenia statku, jeżeli byłoby to konieczne,
 - g) zapobieżenia zanieczyszczeniu środowiska,
 - h) utrzymania właściwej stateczności statku,

- i) zachowania odpowiedniej wodoszczelności statku,
- j) nawiązania łączności w sytuacjach zagrożenia,
- k) odpowiednich warunków sanitarnych na statku,
- l) przekazywania niezbędnych informacji w razie wypadku i zagrożenia.

2. Zatrzymanie statku lub operacji przeładunkowych może nastąpić w przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa w ust. 1, lub innych nieprawidłowości, które stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa życia, zdrowia lub zanieczyszczenia środowiska.

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

4. Wzór decyzji o zatrzymaniu statku, o której mowa w art. 11c ust. 1 ustawy, określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

5. Podczas ponownej inspekcji po zatrzymaniu inspektor dokonuje oceny, czy statek lub jego załoga podczas najbliższego rejsu są w stanie:

- 1) bezpiecznie prowadzić nawigację;
- 2) bezpiecznie obsługiwać, przewieźć i monitorować stan ładunku;
- 3) bezpiecznie obsługiwać siłownię;
- 4) utrzymać prawidłowy napęd i sterowność statku;
- 5) skutecznie zwalczać pożar w każdej części statku;
- 6) przeprowadzić akcję ratunkową oraz bezpiecznie opuścić statek;
- 7) nie dopuścić do zanieczyszczenia środowiska;
- 8) utrzymać właściwą stateczność statku;
- 9) zachować odpowiednią wodoszczelność statku;
- 10) nawiązać łączność w sytuacjach niebezpieczeństwa;
- 11) zapewnić bezpieczeństwo pracy i właściwe warunki sanitarne.

6. W wyjątkowych okolicznościach, gdy stan statku w sposób oczywisty nie odpowiada standardom, inspektor może zawiesić jego inspekcję do czasu, kiedy zostaną podjęte działania konieczne dla zapewnienia zgodności standardu statku z wymaganiami wynikającymi z konwencji.

7. Podczas dokonywania inspekcji inspektor dokłada wszelkich starań, aby żaden statek nie został bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony.

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

- 1) dokonano zawiadomienia administracji państwa bandery, inspektora lub organizacji odpowiedzialnej za wydanie odpowiednich certyfikatów, zgodnie z wymaganiami konwencji;
- 2) kapitan lub armator statku, przed zawinięciem do portu, zgłosił organom inspekcyjnym okoliczności wypadku i uszkodzeń z niego wynikających oraz poinformował o wykonaniu obowiązku, o którym mowa w pkt 1;
- 3) podjęto właściwą akcję naprawczą;
- 4) organ inspekcyjny, po uzyskaniu informacji o zakończeniu akcji naprawczej, o której mowa w pkt 3, upewnił się, że uchybienia, które stanowiły zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego, zostały usunięte.

§ 16. Wzory decyzji, o których mowa w art. 11c ust. 3 i 4, w art. 11e ust. 1, 4 i 7 oraz w art. 11f ust. 1 ustawy, określają załączniki nr 5–10 do rozporządzenia.

Rozdział 4

Przepisy przejściowe i końcowe

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

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


Minister Infrastruktury: *C. Grabarczyk*

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie funkcjonowania inspekcji portu (Dz. U. Nr 102, poz. 1078), które zgodnie z art. 2 ustawy z dnia 20 marca 2009 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 63, poz. 519) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia 5 listopada 2010 r. (poz. 1460)

Załącznik nr 1

WZÓR DOKUMENTU IDENTYFIKACYJNEGO INSPEKTORA INSPEKCJI PAŃSTWA PORTU

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

Upoważniam posiadacza niniejszego dokumentu do wykonywania zadań inspekcji państwa portu zgodnie z ustawą z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.), rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie funkcjonowania inspekcji państwa portu (Dz. U. Nr 224, poz. 1460) oraz procedurami Memorandum Paryskiego w sprawie kontroli państwa portu.

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

Dyrektor Urzędu Morskiego w

This is to certify that the holder of this identity card is authorized by the Director of Maritime Office in to carry out port State control in accordance with the Act of 9 November 2000 on maritime safety (Law Journal of 2006 No. 99, pos. 693, as amended), with the regulation of Minister of Infrastructure of 5 November 2010 on the port State control (Law Journal No. 224, pos. 1460) and Procedures of the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.

This document authorizes the holder to enter the port area in order to carry out port State control.

Director of Maritime Office in

Uwagi:

- dokument identyfikacyjny ma wymiary 10 x 8 cm,
- numer dokumentu składa się z liter PSC, po którym umieszcza się skrót właściwego urzędu morskiego oraz trzycyfrowy kolejny numer zgodnie z ewidencją inspektorów prowadzoną przez właściwy urząd morski, np.: PSC-UMGDY-006, PSC-UMSZCZ-003, PSC-UMSL-002,
- dokument jest dwustronnie laminowany folią plastikową.

LISTA DOKUMENTÓW PODLEGAJĄCYCH INSPEKCJI

I. Wszystkie statki:

1. Międzynarodowy certyfikat pomiarowy (International Tonnage Certificate);
2. Informacja o stateczności (Intact Stability Booklet);
3. Międzynarodowy certyfikat wolnej burty (International Load Line Certificate);
4. Międzynarodowy certyfikat zwolnienia od wymagań wolnej burty (International Load Line Exemption Certificate);
5. Plan zabezpieczenia niezatapialności i wytyczne postępowania (Damage control plan and booklet);
6. Dokument minimalnej bezpiecznej obsady (Minimum safe manning document);
7. Podręcznik ćwiczeń pożarowych (Fire safety training manual);
8. Plan ochrony przeciwpożarowej (Fire control plan/booklet);
9. Zapisy ćwiczeń pożarowych i alarmowych (On Board training and drills records);
10. Książka bezpieczeństwa pożarowego (Fire safety operational booklet);
11. Dyplomy kapitanów, oficerów i marynarzy (Certificates of masters, officers and ratings) oraz świadectwa lekarskie członków załogi;
12. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami (International Oil Pollution Prevention Certificate);
13. Książka zapisów olejowych (Oil Record Book);
14. Okrętowy plan zapobiegania rozlewom olejowym (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan);
15. Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami (International Sewage Pollution Prevention Certificate);
16. Plan postępowania ze śmieciami (Garbage Management Plan);
17. Książka zapisów śmieciowych (Garbage Record Book);
18. System rejestratora danych z podróży (VDR) — certyfikat zgodności (Voyage Data Recorder System — Certificate of Compliance);
19. Podręcznik mocowania ładunków (Cargo Securing Manual);
20. Dokument zgodności (Document of Compliance);
21. Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem (Safety Management Certificate);
22. Międzynarodowy certyfikat ochrony statku lub Tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku (International Ship Security Certificate (ISSC) or Interim International Ship Security Certificate);
23. Plan ochrony statku i związane z nim zapisy (Ship Security Plan and associated records)
24. Zapis historii statku (Continuous Synopsis Record (CSR));
25. Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego od odpowiedzialności cywilnej w przypadku zanieczyszczenia morza olejami bunkrowymi (Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for bunker oil pollution damage);
26. Świadectwa dotyczące wytrzymałości kadłuba statku i urządzeń maszynowych wydane przez stosowne towarzystwo klasyfikacyjne — wymagane tylko w przypadkach, kiedy statek utrzymuje klasę w towarzystwie klasyfikacyjnym (Certificates as to the ship's hull strength and machinery installations issued by the classification society);
27. Dokument zgodności ze specjalnymi wymaganiami dla statków przewożących niebezpieczne towary (Document of compliance with the special requirements for ships carrying dangerous goods);
28. Certyfikat bezpieczeństwa jednostek szybkich (HSC Safety Certificate) oraz pozwolenie eksploatacji (Permit to operate HSC);
29. Specjalny wykaz towarów niebezpiecznych lub wykaz ładunku, lub szczegółowy plan ładunku (Dangerous Goods Special List or Manifest or Detailed Stowage Plan);
30. Dziennik okrętowy odnoszący się do rejestru testów oraz dziennik zapisów inspekcji i utrzymania środków ratunkowych i ich rozmieszczenia (Ship's Log Book with respect to the record of tests and drills and log for record if inspection and maintenance of lifesaving appliances and arrangements);
31. Świadectwo bezpieczeństwa statku do celów specjalnych (Special Purpose Ship Safety Certificate);
32. Świadectwo bezpieczeństwa ruchomych morskich jednostek wiertniczych (Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate);
33. Sprawozdania poprzednich inspekcji służby ochrony portu (Reports of previous port State control inspections).

II. Statki towarowe, oprócz certyfikatów wymienionych w pkt I:

1. Certyfikat bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego (Cargo Ship Safety Construction Certificate);

2. Certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego (Cargo Ship Safety Equipment Certificate);
 3. Certyfikat bezpieczeństwa radiowego statku towarowego (Cargo Ship Safety Radio Certificate);
 4. Certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego (Cargo Ship Safety Certificate);
 5. Certyfikat zwolnienia (Exemption Certificate);
 6. Dokument uprawnienia do przewozu ziarna (Document of authorization for the carriage of grain);
 7. Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego od odpowiedzialności cywilnej w przypadku uszkodzenia powodującego zanieczyszczenie morza olejami (Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage);
 8. Zbiór sprawozdań z rozszerzonych przeglądów (Enhanced survey report file);
 9. Zapisy dotyczące monitorowania kontroli postępowania z olejami podczas ostatniej podróży w stanie balastowym (Record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage);
 10. Informacja o ładunku (Cargo Information);
 11. Instrukcja operacji ładunkowych na masowcu (Bulk Carrier Booklet);
 12. Instrukcja postępowania się wyznaczonymi zbiornikami czystego balastu (Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual);
 13. Instrukcja postępowania i wyposażenia statku w system mycia surową ropą naftową (Crude Oil Washing Operation and Equipment Manual (COW Manual));
 14. Ocena stanu technicznego (CAS) — świadectwo zgodności (Condition Assessment Scheme (CAS) Statement of Compliance, CAS Final Report and Review Record);
 15. Instrukcja eksploatacji zbiornikowca z systemem hydrostatycznego zrównoważenia ładunku (Hydrostatically Balanced Loadind (HBL) Operational Manual);
 16. Instrukcja eksploatacji systemu kontrolno-pomiarowego usuwania oleju (Oil Discharge Monitoring and Control (ODMC) Operational Manual);
 17. Informacja o niezatapialności i stateczności (Subdivision and stability information);
 18. Plan załadunku i rozładunku dla masowców (Loading and unloading plan for bulk carrier).
- III. Statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe w ładowniach, oprócz certyfikatów wymienionych w pkt I:**
1. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe (International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (NLS Certificate));
- IV. Chemikaliowce, oprócz certyfikatów wymienionych w pkt I:**
2. Książka zapisów ładunkowych (Cargo record book);
 3. Instrukcja operacji ładunkowych i balastowych (Procedures and Arrangements Manual (P & A Manual));
 4. Okrętowy plan zapobiegania zanieczyszczeniu szkodliwymi substancjami ciekłymi (Shipboard Marine Pollution Emergency Plan for Noxious Liquid Substances).
- V. Gazowce, oprócz certyfikatów wymienionych w pkt I:**
1. Międzynarodowy certyfikat zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem (International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk);
 2. Certyfikat zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem (Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk).
- VI. Statki pasażerskie, oprócz certyfikatów wymienionych w pkt I:**
1. Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego (Passenger Ship Safety Certificate);
 2. Certyfikat zwolnienia (Exemption Certificate);
 3. Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego w ruchu specjalnym (Special Trade Passenger Ship Safety Certificate);
 4. Certyfikat pomieszczeń na statkach pasażerskich w ruchu specjalnym (Special Trade Passenger Ship Space Certificate);
 5. Plan współpracy w poszukiwaniach i ratownictwie (Search and rescue co-operation plan);
 6. Lista ograniczeń eksploatacyjnych (List of operational limitations);
 7. System wspomaganie decyzji kapitana (Decision support system of master);
 8. Dla statków pasażerskich typu ro-ro — informacja o maksymalnym współczynniku A/A (For ro-ro passenger ships — information on the A/A-maximum ratio).

SZCZEGÓŁOWE KRYTERIA UZASADNIAJĄCE ZATRZYMANIE STATKU

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

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

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

1. Nieprawidłowości wynikające z konwencji SOLAS, o której mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy:

- 1) defekt niepozwalający na właściwą pracę napędu statku lub dotyczący innych istotnych urządzeń mechanicznych, jak również instalacji elektrycznych;
- 2) niedostateczna czystość w maszynowni, nadmierne ilości mieszaniny wód zaolejonych w zębach, izolacja rurociągów — łącznie z rurami wydechowymi w maszynowni — zanieczyszczona olejami, nieprawidłowa praca pomp zębowych;
- 3) nieprawidłowości w pracy generatora awaryjnego, oświetlenia, akumulatorów i przełączników;
- 4) nieprawidłowości w pracy głównego i pomocniczego urządzenia sterowego;
- 5) braki lub niewystarczająca ilość lub bardzo zły stan osobistych środków ratunkowych, jednostek ratunkowych i urządzeń do ich wodowania;
- 6) braki lub niezgodność z wymaganiami lub bardzo zły stan systemu wykrywania pożaru, systemu alarmów pożarowych, sprzętu przeciwpożarowego, stałych urządzeń gaśniczych, zamknięć pożarowych, urządzeń szybko zamykających — w stopniu uniemożliwiającym ich użycie zgodnie z przeznaczeniem;
- 7) brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości w działaniu ochrony przeciwpożarowej na pokładzie zbiornikowców;
- 8) braki, niezgodności z wymaganiami lub bardzo zły stan świateł lub sygnalizacji dźwiękowej;
- 9) braki lub nieprawidłowości w działaniu sprzętu radiowego, wymaganego do porozumiewania się w sytuacjach zagrożenia;
- 10) braki lub nieprawidłowości w działaniu sprzętu nawigacyjnego, zgodnie z przepisami konwencji SOLAS;

- 11) brak poprawionych map nawigacyjnych lub innych publikacji nautycznych potrzebnych podczas najbliższego rejsu, pomimo możliwości zastępczego użycia map elektronicznych;
- 12) brak iskrobezpiecznej instalacji wentylacji wyciągowej w pompowni ładunkowej (Konwencja SOLAS 74, rozdział II-2, paragraf 4.5.4.1);
- 13) poważne nieprawidłowości związane z wymaganiami operacyjnymi zapisane w sekcji 5.5 załącznika I Memorandum Paryskiego;
- 14) liczba, skład lub certyfikaty załogi niezgodne z dokumentem minimalnej bezpiecznej obsady;
- 15) brak prowadzenia rozszerzonego programu przeglądów zgodnie z SOLAS 74, rozdz. XI, paragraf 2;
- 16) brak lub uszkodzenie VDR (rejestrator danych z podróży), jeżeli jest wymagany przez Konwencję SOLAS 74, rozdział V, paragraf 20.

2. Nieprawidłowości wynikające z Kodeksu bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych (Kodeks IBC):

- 1) transport materiałów niewymienionych w świadectwie zdolności lub brak informacji dotyczącej ładunku;
- 2) brak lub uszkodzone wysokociśnieniowe urządzenie zabezpieczające;
- 3) instalacje elektryczne samoistnie niebezpieczne lub niezgodne z wymaganiami kodeksu;
- 4) źródła zapłonu w miejscach pożarowo niebezpiecznych;
- 5) niedopełnienie wymagań specjalnych;
- 6) przekroczenie maksymalnej dozwolonej ilości ładunku na jeden zbiornik;
- 7) niewystarczające zabezpieczenie przed wysokimi temperaturami dla materiałów wrażliwych.

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

- 1) transport substancji niewymienionych w świadectwie zdadności lub brak informacji dotyczących ładunku;
- 2) brak urządzeń zamykających do pomieszczeń mieszkalnych, służbowych i stanowisk kierowania lub pomieszczeń usługowych;
- 3) utrata gązosczielności grodzi, przez które przechodzą wały napędzające pompy i sprzężarki;
- 4) niesprawne systemy: zamykania drzwi gązosczielnych, wentylacji i alarmowania śluz powietrznych;

- 5) brak lub uszkodzone zawory instalacji ładunkowej;
- 6) brak lub uszkodzone systemy rozładowania ciśnienia (nadmiarowe zawory ciśnieniowe);
- 7) instalacje elektryczne stwarzające ryzyko pożaru lub wybuchu produktów palnych;
- 8) nie działające wentylatory w części ładunkowej;
- 9) nie działające alarmy wysokiego i — jeśli wymagane — niskiego ciśnienia na zbiornikach ładunkowych;
- 10) uszkodzone urządzenie do wykrywania gazów oraz wizualne i dźwiękowe systemy alarmowania o wykrytych gazach;
- 11) transport substancji wymagających inhibitora bez jego ważnego świadectwa.

4. Nieprawidłowości wynikające z konwencji o liniach ładunkowych LL'66, o której mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy:

- 1) znaczne obszary uszkodzenia lub skorodowania lub wżery korozyjne w poszyciu i związanych z nim usztywnieniach na pokładach i w kadłubie, mające wpływ na zdolność żeglugową lub wytrzymałość ładunkową, jeżeli nie zostały przeprowadzone prawidłowe naprawy tymczasowe konieczne na rejs do portu napraw stałych;
- 2) zarejestrowany przypadek niewystarczającej stateczności;
- 3) brak wystarczających i wiarygodnych informacji w zatwierdzonej formie, które pozwalałyby kapitanowi w sposób szybki i prosty zaplanować załadunek i balastowanie statku w taki sposób, że na wszystkich etapach rejsu i w różnych warunkach zostanie zachowany bezpieczny margines stateczności oraz uniknie się powstania nadmiernych obciążeń konstrukcji statku;
- 4) brak, bardzo zły stan lub uszkodzenie urządzeń zamykających, urządzeń zamykających luki ładowni oraz drzwi wodoszczelnych;
- 5) przeładowanie;
- 6) brak znaku zanurzenia lub znak zanurzenia niemożliwy do odczytania.

5. Nieprawidłowości wynikające z konwencji MARPOL 73/78, aneks I, o której mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 lit. d ustawy:

- 1) brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości działania systemów monitorowania lub funkcjonowania alarmu odolejacza 15 ppm;
- 2) zapełnienie zbiornika wód zaolejonych lub szlamowego w stopniu pozostawiającym niewystarczającą wolną objętość na najbliższą podróż;
- 3) brak książki zapisów olejowych;
- 4) nieautoryzowany rurociąg na systemie zęzowym i wód zaolejonych;

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

6. Nieprawidłowości wynikające z konwencji MARPOL 73/78, aneks II, o której mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 lit. d ustawy:

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

7. Nieprawidłowości wynikające z konwencji MARPOL 73/78, aneks V, o której mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 lit. d ustawy:

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

8. Nieprawidłowości wynikające z konwencji MARPOL 73/78, aneks VI, o której mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 lit. d ustawy:

- 1) nieszanowanie obowiązujących limitów zawartości siarki w paliwie używanym na statku, z uwzględnieniem obszarów emisji SO_x;
- 2) brak udokumentowanego zapisem w dzienniku okrętowym/maszynowym czasu niezbędnego na dostosowanie paliwa (w przypadku mieszania paliw) przed wejściem w SECA.

9. Nieprawidłowości wynikające z konwencji STCW 78, o której mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy:

- 1) brak ważnego dyplomu lub świadectwa potwierdzającego kwalifikacje zawodowe członka załogi, niezbędne do zajmowania stanowiska na statku, dokumentu uznania przez państwo bandery lub udokumentowanego potwierdzenia, że aplikacja o dokument uznania została przedstawiona administracji państwa bandery;
- 2) niezgodność dostosowania obsady statku do wymagań *Dokumentu minimalnej bezpiecznej obsady* wydanego przez administrację państwa bandery;
- 3) niezgodność rozkładu wacht nawigacyjnych i maszynowych z wymaganiami dla statku, określonymi przez administrację państwa bandery;
- 4) nieobecność na wachcie osoby wykwalifikowanej w obsłudze urządzeń niezbędnych do bezpiecznej nawigacji, bezpiecznej komunikacji radiowej lub zapobieganiu zanieczyszczeniom środowiska morskogo;

- 5) zaniedbanie w przedstawieniu potwierdzenia profesjonalnej biegłości w obowiązkach wyznaczonych marynarzom w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa statku i zapobieganiu zanieczyszczeniom;
 - 6) niemożliwość zapewnienia obsady na pierwszej wachtę po rozpoczęciu podróży i następne wachty osób, które są odpowiednio wypoczęte i pod każdym względem zdolne do pełnienia obowiązków.
10. Nieprawidłowości wynikające z konwencji ILO, o których mowa w art. 6 ust. 2 ustawy:
- 1) niewystarczające zapasy wody pitnej i żywności na rejs do następnego portu;
 - 2) niewłaściwe warunki sanitarne na statku;
 - 3) brak ogrzewania w pomieszczeniach mieszkalnych na statku pływającym w rejonach, gdzie mogą występować niskie temperatury;
 - 4) znaczne nagromadzenie śmieci, zablokowanie sprzętem lub ładunkiem przejść w pomieszczeniach mieszkalnych lub inne ograniczenia stwarzające zagrożenie w przemieszczaniu się;
 - 5) niesprawność chłodni przewietrzalnej lub jej zły stan sanitarny.
11. Nieprawidłowości warunkujące zatrzymanie operacji przeładunkowych na statku:
- 1) niebezpieczne połączenie statek — ład;
 - 2) niebezpieczne postępowanie załogi statku w sytuacjach podanych poniżej,
 - a) praca bez niezbędnego wyposażenia ochronnego,
 - b) praca w pobliżu niezabezpieczonych otworów,
 - c) praca na wysokości bez pasa bezpieczeństwa lub innego zabezpieczenia przed upadkiem z wysokości,
 - d) praca w przestrzeniach zamkniętych bez wcześniejszego wypełnienia listy kontrolnej lub bez przestrzegania procedur bezpieczeństwa dla takich prac;
 - 3) niebezpiecznie prowadzone prace, którym towarzyszy wytwarzanie wysokich temperatur, włączając w to prace spawalnicze, bez wcześniejszego wypełnienia listy kontrolnej lub bez przestrzegania procedur bezpieczeństwa dla takich prac;
 - 4) operacje odnoszące się do bezpieczeństwa statku i ochrony przed zanieczyszczeniami, pozostające pod nadzorem osoby nieposiadającej wymaganej biegłości i znajomości nadzorowanej operacji;
 - 5) operacje ładunkowe z wykorzystaniem niespełniających wymogów bezpieczeństwa, nietestowanych lub nieutrzymanych (niekonserwowanych) należycie statkowych urządzeń przeładunkowych;
 - 6) nieprawidłowości w pracy lub utrzymaniu (konserwacji) systemu gazu obojętnego;
 - 7) inne nieprawidłowości, o których mowa w zaleceniach Memorandum Paryskiego, odnoszące się do specyficznych typów statków.

WZÓR

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROLRZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLANDDYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE INDECYZJA O ZATRZYMANIU
NOTICE OF DETENTION FOR THE MASTERNumer
No.Niżej podpisany
The undersignedupoważniony inspektor Inspekcji Państwa Portu Urzędu Morskiego w niniejszym zawiadamia
Pana/Panią, kapitana statku, że
duly authorized officer of the Maritime Office in herewith notifies you that

statek the ship:	sygnał wywoławczy call sign:
numer IMO IMO number:	pojemność brutto gross tonnage:
port macierzysty port of registry:	bandera flagstate:
typ statku type of ship:	rok budowy date on which keel was laid:
właściciel owner:	kapitan master:
agent agents:	klasyfikator/RO classification society/RO:
zaczumowany berthed at:	

został zatrzymany na podstawie przepisów:
has been detained in accordance with the provisions of:
 art. 11c ust. 1 i art. 24 ust. 5 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.);

Art. 11c paragraph 1 and art. 24 paragraph 5 of the Act of 9 November 2000 on maritime safety (Law Journal of 2006 No. 99, pos. 693, as amended);
 art. 26 pkt 1 lit. c ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z późn. zm.);

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

z powodu:

on account of:

- wystąpienia jednego lub więcej kryteriów zatrzymania statku, o których mowa w załączniku VI do dyrektywy Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. (Dz. Urz. UE L 157);
one or more of the criteria for detention set out in Annex VI of Council Directive 95/21/EC of June 19, 1995 (Official Journal of the European Communities No. L 157);
- braku możliwości przedstawienia przez członków załogi statku dokumentów potwierdzających ich kwalifikacje zawodowe do pełnienia obowiązków na nich nałożonych, zgodnie z art. 12 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. (Dz. Urz. UE L 323);
crew members being unable to provide proof of professional proficiency for the duties assigned to them as mentioned in article 12 of Directive 2008/106/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 (Official Journal of the European Communities No. L 323);
- niespełniania przez kapitana statku lub członków załogi wymagań operacyjnych, zawartych w konwencjach, o których mowa w art. 6 i 18 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.) oraz w art. 272 § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. — Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689 oraz z 2010 r. Nr 127, poz. 857);
master or crew unable to comply with operational requirements as contained in the Conventions mentioned in article 6 and 18 of the Act of 9 November 2000 on maritime safety (Law Journal of 2006 No. 99, pos. 693, as amended) and in article 272 paragraph 1 of the Maritime Code of 18 September 2001 (Law Journal of 2009 No. 217, pos. 1689, as amended);
- innych uchybień, które razem lub oddzielnie stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa życia lub środowiska morskiego;
other deficiencies which, individually or together, are clearly hazardous to safety, health or environment;
- uniemożliwienia inspektorowi inspekcji państwa portu wykonania jego obowiązków.
the fact that the Port State Control Officer was obstructed in the execution of his duty.

Szczegółowe przyczyny zatrzymania i odniesienia konwencyjne:

Deficiencies found and conventions' references:

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

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

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

Zabrania się wyjścia statku z portu bez podjęcia działań, o których mowa w art. 11d ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.).

It is prohibited to shift the ship to another berth without the prior consent of the Port State Control Officer, or to proceed to sea without report of re-inspection, as mentioned in article 11d of the Act of 9 November 2000 on maritime safety (Law Journal of 2006 No. 99, pos. 693, as amended).

Miejsce zatrzymania	Data i czas zatrzymania
Place of detention	Date and time of detention

Miejsce i data wydania
Place and date of issue

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w	
For the Director of Maritime Office in	:
	nazwisko i podpis upoważnionego inspektora
	name and signature

.....
Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego
Seal

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.
The detention shall become applicable immediately.

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do Ministra Infrastruktury w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

The appeal against the detention may be made, in writing, to the Minister of Infrastructure, through the Director of Maritime Office in, within 14 days of the receipt of the Notice of Detention.

WZÓR

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROLRZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLANDDYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O WYDANIU ZGODY NA WYJŚCIE STATKU Z PORTU I WYDANIU ZAKAZU WEJŚCIA DO PORTÓW,
W PRZYPADKU GDY INSPEKCJA, OPRÓCZ BRAKU CERTYFIKATU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM
LUB DOKUMENTU ZGODNOŚCI, NIE WYKAZAŁA INNYCH UCHYBIEŃ
REFUSAL OF ACCESS – ISM

Numer

No.

Do: Pan/Pani,

kapitan statku

To: Mr./Mrs., Master of the ship

Armator

Company

Od: Dyrektor Urzędu Morskiego w, w państwie zatrzymania

From: Detaining State

Kopię niniejszej decyzji otrzymują: państwo bandery
Instytucja klasyfikacyjna/Organizacja uznana
Państwa-strony Memorandum Paryskiego
Państwa współpracujące
Sekretariat Memorandum Paryskiego
Komisja Europejska
Sekretariaty współpracujących memorandumów
US Coast Guard

copy: Flag

Class. Society/Recognized Organization

All MOU members

All Co-operating members

MOU Secretariat

EU Commission

Co-operating MOU Secretariats

USCG

DECYZJA O ZAKAZIE WEJŚCIA DO PORTÓW
REFUSAL OF ACCESS

Nazwa statku, Bandera, Numer IMO

Ship name, Flag and IMO number

Na podstawie art. 11c ust. 3 w związku z art. 11e ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.), po przeprowadzeniu inspekcji statku w porcie w dniu, wydaję zgodę na wyjście ww. statku z portu oraz zakaz ponownego wejścia ww. statku do portu, który zgodnie z przepisami Memorandum Paryskiego skutkuje zakazem wejścia do wszystkich portów Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego.

W dniu została przeprowadzona inspekcja statku, bandery, o numerze IMO, w porcie Oprócz braku certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem lub dokumentu zgodności przedmiotowa inspekcja nie wykazała innych uchybień. W związku z powyższym, zgodnie z sekcją 3.10.4 Memorandum Paryskiego w sprawie inspekcji państwa portu, artykułem 9a dyrektywy Rady 95/21/EC, zmienionej dyrektywą 98/25/EC, oraz art. 11c ust. 3 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.), postanawiam wydać zgodę na wyjście statku z portu

Jednocześnie należy zauważyć, że zgodnie z art. 11e ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.) organ inspekcyjny zobligowany jest do wydania zakazu wejścia do portu, w którym została przeprowadzona inspekcja, statkowi, który uzyskał zgodę, o której mowa w ww. art. 11c ust. 3 przedmiotowej ustawy. Wydany zakaz wejścia do portu, na mocy Memorandum Paryskiego w sprawie inspekcji państwa portu, skutkuje zakazem wejścia do wszystkich portów Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego. Zgodnie z art. 11e ust. 4 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.) wydany zakaz wejścia do wszystkich portów Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego pozostaje w mocy do chwili przedstawienia przez armatora statku ważnego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem i dokumentu zgodności. Z tych też względów orzeczono jak w sentencji.

The above named vessel was detained in (port) on (date). Our inspection revealed that the certification required by the ISM Code is missing on board. The vessel has no other detainable deficiencies. In accordance with section 3.10.4 of the Paris MOU, Article 9a of the EU Council Directive 95/21/EC as amended by the Directive 98/25/EC and/or the provisions of article 11c paragraph 3 of the Act of 9 November 2000 on maritime safety (Law Journal of 2006 No. 99, pos. 693, as amended) we have decided to release the vessel from detention. HOWEVER YOU ARE ADVISED THAT THE VESSEL WILL BE REFUSED FURTHER ACCESS TO ANY PORT IN THE PARIS MOU REGION¹, except a port of the ship's flag state, until you have demonstrated to the satisfaction of this administration that the ship has valid certificates issued in accordance with the ISM Code.

Zgodnie z art. 11e ust. 10 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.) w przypadku siły wyższej lub zdarzeń losowych, w celu zmniejszenia zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi, dyrektor urzędu morskigo może zezwolić statkowi na wejście do określonego portu, jeżeli kapitan lub armator tego statku zapewni, że podejmie wszystkie niezbędne działania w celu bezpiecznego wejścia do portu oraz dostosuje się do instrukcji i zaleceń dyrektora urzędu morskigo.

Your attention is drawn to the provisions of Section 3.12.3 of the Paris MOU and/or Article 11.6 of EU Council Directive 95/21/EC which allow access to a specific port in the event of force majeure or overriding safety considerations, or to reduce or minimise the risk of pollution, provided that adequate measures to the satisfaction of the competent authority of such state have been implemented by the company or the master of the ship to ensure safe entry.

Miejsce i data wydania:

Place and date of issue:

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskigo w

For the Director of Maritime Office in

nazwisko i podpis upoważnionego inspektora
name and signature

.....
Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskigo
Seal

Decyzji o zakazie wejścia do portów nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności od chwili, gdy statek opuści port

The refusal of access shall become applicable as soon as the ship leaves the port.

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do Ministra Infrastruktury w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskigo w

The appeal against this decision may be made, in writing, to the Minister of Infrastructure, through the Director of Maritime Office in, within 14 days of the receipt of this decision.

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

WZÓR

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROLRZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLANDDYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE INDECYZJA O WYDANIU ZGODY NA WYJŚCIE Z PORTU W CELU DOKONANIA NAPRAWY
W STOCZNI REMONTOWEJ
CONDITIONS OF RELEASE FROM DETENTION TO A REPAIR PORT

Numer

No.

Do: Pan/Pani, kapitan statku

To the Master of vessel:

Nazwa statku	Nr IMO	Bandera
Ship name	IMO No.	Flag
Typ statku	Sygnal wywoławczy	Data budowy
Type of ship	Call sign	Year of build
Pojemność brutto	Instytucja klasyfikacyjna/RO	
Gross Tonnage	Classification Soc./R.O.	
Armator	Agent	
Owner	Agents	

Na podstawie art. 11c ust. 4 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.), biorąc pod uwagę fakt, że uchybienia stwierdzone podczas inspekcji ww. statku w dniu w porcie nie mogą zostać naprawione w tym porcie, zezwalam statkowi na wyjście z portu w celu dokonania naprawy w stoczni remontowej w porcie w państwie, po spełnieniu następujących warunków uzgodnionych z właściwymi władzami państwa bandery statku:

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

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

Podstawa prawna: art. 11e ust. 1 pkt 1 lit. b i c ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.), art. 11.4 dyrektywy Rady 95/21/WE oraz sekcja 3.12.1 Memorandum Paryskiego w sprawie inspekcji państwa portu.

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

This provision is contained in section 3.12.1 of the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU), Article 11.4 of EC Directive 95/21, and Article 11e paragraph 1 point 1b and 1c of the Act of 9 November 2000 on maritime safety (Law Journal of 2006 No. 99, pos. 693, as amended).

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

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

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

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

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

Z powyższą uwagą zapoznałem/am się	Nazwisko kapitana [lub przedstawiciela]
I confirm that I have received this notice	Name of Master [or representative]
podpis	
signature	

Kopię niniejszej decyzji otrzymują:

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

Institucja klasyfikacyjna lub organizacja uznana, która wydała statkowi certyfikaty

Agent statku

Kapitanat portu

Sekretariat Memorandum Paryskiego faks: 00 31 70 351 1599

Koordinator inspekcji państwa portu

Copy to: (Port State Control Authority of repair port)

(Flag State Authority)

(Class Society or other Recognized Organisation issuing the relevant certificates)

(Ship's agent)

(Harbour master office)

Secretariat Paris MOU fax : 00 31 70 351 1599

(Port State Co-ordinator)

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

The Port State Control Authority of the port of [] is requested to advise the office indicated below WHEN THE SHIP ARRIVES OR IF THE SHIP DOES NOT ARRIVE AT THE EXPECTED TIME.

Data i przybliżony czas wyjścia statku z portu
Date of departure and ETD from (port)

Data i przybliżony czas wejścia statku do portu
Date of arrival and ETA in (port)

Dyrektor Urzędu Morskiego w

Reporting Authority **Office**

Fax **Tel.**

Nazwisko i podpis upoważnionego inspektora

Data wydania

Name and signature **Date of issue**

(duly authorized Port State Control Officer)

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

This decision shall become applicable immediately.

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do Ministra Infrastruktury w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

The appeal against this decision may be made, in writing, to the Minister of Infrastructure, through the Director of Maritime Office in, within 14 days of the receipt of this decision.

WZÓR

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROLRZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLANDDYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN

DECYZJA O WYDANIU ZAKAZU WEJŚCIA DO PORTÓW W PRZYPADKU, GDY STĄTEK, UDAJĄC SIĘ DO UZGODNIONEJ STOCZNI REMONTOWEJ, OPUŚCIŁ PORT BEZ SPEŁNIENIA OKREŚLONYCH WARUNKÓW LUB NIE ZAWINĄŁ DO UZGODNIONEJ STOCZNI REMONTOWEJ
REFUSAL OF ACCESS — JUMPED DETENTION/REPAIR YARD

Numer

Ref. No.

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

To: Master and Company of Banned Vessel

Od: Dyrektor Urzędu Morskiego w, w państwie zatrzymania

From: Detaining State

Kopię otrzymują: Bandera

Instytucja klasyfikacyjna/organizacja uznana

Państwa-strony Memorandum Paryskiego

Państwa współpracujące

Sekretariat Memorandum Paryskiego

Komisja Europejska

Sekretariaty współpracujących memorandumów

US Coast Guard

copy: Flag

Classification Society/Recognized Organization

All MOU members

All Co-operating members

MOU Secretariat

EU Commission

Co-operating MOU Secretariats

USCG HQ

ZAKAZ WEJŚCIA DO PORTÓW
REFUSAL OF ACCESS

Nazwa statku, Bandera, Numer IMO

Ship name, Flag and IMO number

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

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

* Niewłaściwe skreślić.

* Delete as appropriate.

Inne ważne informacje do wprowadzenia w razie potrzeby.

Insert here any other relevant evidence/information if required.

Na podstawie art. 11e ust. 1 pkt 1 lit. b i c ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.) wydaję ww. statkowi zakaz wejścia do portu, który zgodnie z przepisami Memorandum Paryskiego skutkuje zakazem wejścia do wszystkich portów Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego.

In accordance with Section 3.12.1 of the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, Article 11.4 of the EU Council Directive 95/21/EC, and the provisions of Article 11e paragraph 1 point 1b and 1c of the Act of 9 November 2000 on maritime safety (Law Journal of 2006 No. 99, pos. 693, as amended) you are advised that the above named vessel will be refused access to any port in the Paris MOU region¹, except a port of the ship's flag state, until you have provided evidence to the satisfaction of this administration that the ship fully complies with all applicable requirements of the Conventions.

Zgodnie z art. 11e ust. 10 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.) w przypadku siły wyższej lub zdarzeń losowych, w celu zmniejszenia zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi, dyrektor urzędu morskiego może zezwolić statkowi na wejście do określonego portu, jeżeli kapitan lub armator tego statku zapewni, że podejmie wszystkie niezbędne działania w celu bezpiecznego wejścia do portu oraz dostosuje się do instrukcji i zaleceń dyrektora urzędu morskiego.

Your attention is drawn to the provisions of Section 3.12.3 of the Paris MOU and Article 11.6 of Directive 95/21/EC which allow access to a specific port in the event of force majeure or overriding safety considerations, or to reduce or minimise the risk of pollution, provided that adequate measures to the satisfaction of the competent authority of such state have been implemented by the company or the master of the ship to ensure safe entry.

Zgodnie z art. 11e ust. 5, 6 i 7 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.) niniejsza decyzja zostanie cofnięta po pozytywnym przeprowadzeniu, na wniosek armatora, ponownej inspekcji. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu przez armatora kosztów związanych z jej przeprowadzeniem.

In order to satisfy this administration that the vessel complies with all relevant Conventions and before the refusal of access is lifted we require that the vessel is re-inspected to our satisfaction. If you wish the vessel to be re-inspected we will require adequate notice. All costs will be charged to you. Please contact this office if you wish to proceed.

Miejsce i data wydania:

Place and date of issue:

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

For the Director of Maritime Office in

nazwisko i podpis upoważnionego inspektora
name and signature

.....
Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego
Seal

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

The refusal of access shall become applicable immediately.

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do Ministra Infrastruktury w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

The appeal against this decision may be made, in writing, to the Minister of Infrastructure, through the Director of Maritime Office in, within 14 days of the receipt of this decision.

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

WZÓR

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROLRZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLANDDYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE INDECYZJA O WYDANIU ZAKAZU WEJŚCIA DO PORTÓW W PRZYPADKU, GDY STATEK ZOSTAŁ
ZATRZYMANY ODPOWIEDNIO PO RAZ DRUGI LUB TRZECI
REFUSAL OF ACCESS ORDER – MULTIPLE DETENTIONS

Numer

Ref. No.

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

To: Master and Companies of Banned Vessel

Od: Dyrektor Urzędu Morskiego w, w państwie zatrzymania

From: Detaining State

Kopię otrzymują: bandera
Instytucja klasyfikacyjna/organizacja uznana
Państwa-strony Memorandum Paryskiego
Państwa współpracujące
Sekretariat Memorandum Paryskiego
Komisja Europejska
Sekretariaty współpracujących memorandumów
US Coast Guard

copy: Flag

Class. Society/Recognized Organization

All MOU members

All Co-operating members

MOU Secretariat

EU Commission

Co-operating MOU Secretariats

USCG

DECYZJA O ZAKAZIE WEJŚCIA DO PORTÓW
REFUSAL OF ACCESS ORDER

Nazwa statku, Bandera, Numer IMO

Ship name, Flag and IMO number

Wyżej wymieniony statek został zatrzymany w dniu w porcie Jest to drugie/trzecie* z kolei zatrzymanie w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich 24/36* miesięcy. Ww. statek należy do kategorii: gazowców/chemikaliowców/masowców/zbiornikowców olejowych/statków pasażerskich* i podnosi banderę państwa, którego pozycja na Czarnej liście została zakwalifikowana jako o: bardzo wysokim ryzyku/wysokim ryzyku/ryzyku średnim do wysokiego/średnim ryzyku*.

W związku z powyższym, na podstawie art. 11e ust. 1 pkt 2 lit. a/b* ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.), wydaję ww. statkowi zakaz wejścia do portu, który zgodnie z przepisami Memorandum Paryskiego skutkuje zakazem wejścia do wszystkich portów Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności od chwili, gdy statek uzyska zgodę na wyjście z portu.

* Niewłaściwe skreślić.

The above named vessel was detained in (port) on (date). This is the second/third* detention in the Paris MOU region within the last 24/36* months. The ship is a bulk carrier/oil tanker/gas tanker/chemical tanker/passenger ship* and flies the flag of [] which is very high/high/medium to high/medium risk* on the current Paris MOU blacklist. Therefore under the provisions of section 3.10.5 of the Paris MOU, Article 7b of EU Council Directive 95/21/EC as amended by EU Council Directive 2001/106/EC the ship will be refused further access to any port in the Paris MOU region¹, except a port of the ship's flag state. This refusal of access will become applicable immediately the ship is authorised to leave this port.

Zgodnie z art. 11e ust. 10 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.) w przypadku siły wyższej lub zdarzeń losowych, w celu zmniejszenia zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi, dyrektor urzędu morskiego może zezwolić statkowi na wejście do określonego portu, jeżeli kapitan lub armator tego statku zapewni, że podejmie wszystkie niezbędne działania w celu bezpiecznego wejścia do portu oraz dostosuje się do instrukcji i zaleceń dyrektora urzędu morskiego.

Your attention is drawn to the provisions of Section 3.12.3 of the Paris MOU and/or Article 11.6 of EU Council Directive 95/21/EC which allow access to a specific port in the event of force majeure or overriding safety considerations, or to reduce or minimise the risk of pollution, provided that adequate measures to the satisfaction of the competent authority of such state have been implemented by the company or the master of the ship to ensure safe entry.

Zgodnie z art. 11e ust. 5, 6 i 7 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.) niniejsza decyzja zostanie cofnięta po pozytywnym przeprowadzeniu ponownej inspekcji. Ponowną inspekcję przeprowadza się na wniosek armatora, do którego załączono zaświadczenie wydane przez administrację państwa bandery statku potwierdzające, że statek odpowiada wymogom konwencji międzynarodowych, oraz świadectwo klasy, jeżeli zostało wydane. Ponowną inspekcję przeprowadza się po uiszczeniu przez armatora kosztów związanych z jej przeprowadzeniem.

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

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

Costs of any re-inspection will be charged to you. Please contact this office if you wish to proceed.

Miejsce i data wydania:

Place and date of issue:

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

For the Director of Maritime Office in

nazwisko i podpis upoważnionego inspektora
name and signature

.....
Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego
Seal

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do Ministra Infrastruktury w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

The appeal against this decision may be made, in writing, to the Minister of Infrastructure, through the Director of Maritime Office in, within 14 days of the receipt of this decision.

* Delete as appropriate.

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

WZÓR

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROL

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

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

Numer

Ref. No.

Do:, armator statku

To: Company

Od: Dyrektor Urzędu Morskiego w, w państwie zatrzymania

From: Detaining Port State

Kopię otrzymują: bandera
Instytucja klasyfikacyjna/organizacja uznana
Państwa-strony Memorandum Paryskiego
Państwa współpracujące
Sekretariat Memorandum Paryskiego
Komisja Europejska
Sekretariaty współpracujących memorandumów
US Coast Guard

Copy: Flag

Class. Society/Recognized Organization

All MOU members

All Co-operating members

MOU Secretariat

EU Commission

Co-operating MOU Secretariats

USCG

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

Nazwa statku, Bandera, Numer IMO
Ship name, Flag and IMO number

Na podstawie art. 11e ust. 4/ust. 7* ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.) cofam wydany decyzją z dnia, numer zakaz wejścia statku (port zatrzymania), który zgodnie z przepisami Memorandum Paryskiego skutkuje cofnięciem zakazu wejścia ww. statku do wszystkich portów Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego.

* Niewłaściwe skreślić.

W dniu armator ww. statku przedstawił ważny certyfikat zarządzania bezpieczeństwem i dokument zgodności/ W dniu w porcie została przeprowadzona ponowna inspekcja ww. statku, która potwierdziła, że statek spełnia wymagania konwencji międzynarodowych.*

In accordance with Article 11e paragraph 4/paragraph 7* Act of 9 November 2000 on maritime safety (Law Journal of 2006 No 99, pos. 693, as amended) THE REFUSAL OF ACCESS TO PARIS MOU PORTS the ship, flag and IMO number issued in (port) on (date) IS NOW CANCELLED.

On (date) it was demonstrated, that the ship has valid certificates issued in accordance with the ISM Code/On (date) in (port) re-inspection of the ship has provided the evidence, that the ship fully complies with all provisions of the applicable international conventions*.

All Paris MOU members have been informed.

Miejsce i data wydania:

Place and date of issue:

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

For the Director of Maritime Office in :

nazwisko i podpis upoważnionego inspektora
name and signature

.....
Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego
Seal

Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

This cancellation of refusal of access shall become applicable immediately.

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do Ministra Infrastruktury w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

The appeal against this decision may be made, in writing, to the Minister of Infrastructure, through the Director of Maritime Office in, within 14 days of the receipt of this decision.

* Delete as appropriate.

WZÓR

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU
PORT STATE CONTROLRZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLANDDYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE INDECYZJA O ODMOWIE WEJŚCIA DO PORTU STATKU O OBCEJ PRZYNALEŻNOŚCI, KTÓREMU ORGANY
INSPEKCYJNE PAŃSTW-STRON MEMORANDUM PARYSKIEGO WYDAŁY DECYZJĘ O ZAKAZIE WEJŚCIA
DO PORTÓW

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

Numer

Ref. No.

Do: Kapitan statku

To: Master of the vessel:

Kopię otrzymują: państwa-strony Memorandum Paryskiego

Copy: All MOU members

Na podstawie art. 11f ust. 1 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.) odmawiam wejścia do portu statkowi bandery, o numerze IMO Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

According to the art. 11f paragraph 1 of the Act of 9 November 2000 on maritime safety (Law Journal of 2006 No. 99, pos. 693, as amended) the ship, flag, IMO No. is refused access to the port of The refusal of access shall become applicable immediately.

W dniu decyzją nr organ inspekcyjny (państwo) wydał ww. statkowi zakaz wejścia do wszystkich portów państw-stron Memorandum Paryskiego. Z tego względu orzeczono jak w sentencji.

According to the Refusal of Access Order issued by the Authority of on (date), reference number, the above named vessel is refused access to any port in the Paris MOU region¹.

Miejsce i data wydania:

Place and date of issue:

Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w

For the Director of Maritime Office in :

nazwisko i podpis upoważnionego inspektora
name and signaturePieczeń Dyrektora Urzędu Morskiego
Seal

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do Ministra Infrastruktury w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w

The appeal against this decision may be made, in writing, to the Minister of Infrastructure, through the Director of Maritime Office in, within 14 days of the receipt of this decision.

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