

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia ...

**w sprawie funkcjonowania inspekcji państwa portu<sup>2)</sup>**

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.)<sup>3)</sup> 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.

**§ 2.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ustawa - ustawę z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim;
- 2) konwencje - 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) Memorandum Paryskie - Memorandum Paryskie, o którym mowa w art. 5 pkt 5 ustawy;
- 4) krajowy koordynator do spraw inspekcji państwa portu - osobę powołaną przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do koordynowania działań w ramach inspekcji państwa portu, zwaną dalej "koordynatorem PSC";
- 5) system Sirenac – system, o którym mowa w art. 5 pkt 5 ustawy;
- 6) system Equasis - system informacyjny Unii Europejskiej w postaci ogólnodostępnej bazy danych o statkach uprawiających żeglugę międzynarodową;
- 7) wskaźnik oceny – wskaźnik, o którym mowa w art. 5 pkt 6 ustawy.

---

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

<sup>2)</sup> 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).

<sup>3)</sup> 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 oraz z 2009 r. Nr 63, poz. 519, Nr 92, poz. 753 i Nr 98, poz. 817.

**§ 3. 1.** W trakcie przeprowadzania inspekcji statków, do których nie mają zastosowania konwencje, inspektor inspekcji państwa portu, zwany dalej "inspektorem", podejmuje czynności niezbędne dla 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 Memorandum Paryskiego.

**§ 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. 1.** Inspektorem może zostać osoba, która:

1) przeszła co najmniej roczną praktykę administracyjną jako inspektor bandery i przeprowadzała inspekcje i certyfikacje statków, zgodnie z konwencjami, oraz posiada:

a) dyplom kapitana żeglugi wielkiej, upoważniający do dowodzenia statkiem o pojemności brutto 3.000 i powyżej oraz pracowała w charakterze oficera na statkach morskich przez okres nie krótszy niż pięć lat lub

b) dyplom starszego mechanika, upoważniający do pełnienia tej funkcji na pokładzie statku 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, który jest związany z branżą morską, a także przepracowała w tym zawodzie co najmniej przez pięć lat;

2) lub posiada:

a) dyplom uczelni wyższej o profilu morskim albo udokumentowane równorzędne szkolenie,

b) dyplom ukończenia studiów podyplomowych dla inspektorów bezpieczeństwa żeglugi,

c) co najmniej dwuletnie doświadczenie jako inspektor bandery oraz przeprowadzała inspekcje i certyfikacje zgodnie z konwencjami;

3) poza wymaganiami, o których mowa w pkt 1 i 2, posiada:

a) zdolność ustnego i pisemnego komunikowania się z marynarzami w języku angielskim lub innym powszechnie stosowanym na morzu;

b) wiedzę w zakresie uregulowanym przez konwencje, dotyczącą odpowiednich procedur inspekcji państwa portu.

2. Wymagania, o których mowa w ust. 1, nie dotyczą osób zatrudnionych w charakterze inspektora inspekcji państwa portu w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

**§ 6. 1.** Inspekcji państwa portu może dokonać inspektor upoważniony przez organ inspekcyjny i legitymujący się dokumentem identyfikacyjnym.

2. Dokument identyfikacyjny uprawnia inspektora do wstępu na teren właściwego portu i obiektu portowego w celu dokonania czynności inspekcyjnych.

3. Wzór dokumentu identyfikacyjnego określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

**§ 7. 1.** Podczas przeprowadzania czynności kontrolnych 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. W celu realizacji jednolitej polityki przeprowadzania inspekcji państwa portu minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powołuje Koordynatora PSC.

2. Koordynator PSC stanowi punkt kontaktowy w zakresie inspekcji państwa portu dla wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w uzgodnieniu z dyrektorami właściwych urzędów morskich i Koordynatorem PSC, powołuje we właściwych urzędach morskich Zastępcę Koordynatora PSC.

4. Koordynator PSC działa w imieniu całej inspekcji państwa portu w Rzeczypospolitej Polskiej i w ramach wykonywanych zadań, o których mowa w ust. 6, podlega bezpośrednio ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.

5. Zastępca Koordynatora PSC, w zakresie zadań związanych z inspekcją państwa portu, podlega Koordynatorowi PSC.

6. Do zadań Koordynatora PSC należy w szczególności:

- 1) koordynowanie całości zadań realizowanych przez inspekcję państwa portu;
- 2) koordynowanie działalności inspektorów przeprowadzających inspekcje państwa portu;
- 3) monitorowanie celów inspekcji portu wyznaczonych przez Unię Europejską;
- 4) kontrola i monitorowanie zatrzymań statków oraz statków objętych odmową wejścia do portu;
- 5) wyjaśnianie procedur dotyczących przeprowadzonych inspekcji państwa portu;
- 6) przygotowywanie do publikacji informacji o działalności inspekcji państwa portu w zakresie określonym odrębnymi przepisami;
- 7) weryfikacja raportów z inspekcji w systemie Sirenac;
- 8) kreowanie użytkowników systemu Sirenac;
- 9) prowadzenie konsultacji z innymi administracjami i instytucjami klasyfikacyjnymi w sprawach związanych z inspekcjami państwa portu;
- 10) organizacja szkoleń dla inspektorów.

**§ 9.** 1. Organy inspekcji państwa portu współpracują z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa, władzami portowymi, Strażą Graniczną i służbą celną oraz innymi organami administracji lub jednostkami organizacyjnymi w celu uzyskania wszystkich odpowiednich informacji na temat statków zawijających do polskich portów.

2. Organy inspekcji 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 statków o obcej przynależności**

**§ 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 świadectwa i dokumenty 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 świadectwa i dokumenty inne niż wymienione w załączniku nr 2 do rozporządzenia, jeżeli zgodnie z wymaganiami konwencji powinny one być 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, 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 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 zagrożeń i konieczności opuszczenia statku;
  - 8) dokonano emisji fałszywych alarmów bez obowiązkowych procedur odwoławczych;
  - 9) są braki w podstawowym wyposażeniu wymaganym przez konwencje;
  - 10) na statku są złe warunki sanitarne;
  - 11) została naruszona konstrukcja statku i wytrzymałość kadłuba lub 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.
5. Inspektor, wykonując swoje obowiązki, kieruje się procedurami i wytycznymi zawartymi w:
  - 1) Memorandum Paryskim;
  - 2) Publikacji Międzynarodowej Organizacji Pracy "Inspekcja Warunków Pracy na Statku";
  - 3) wytycznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej - Zasady bezpiecznej obsady na statku - (Res. A.890/21, z późn. zm.);
  - 4) postanowieniach Międzynarodowego Morskiego Kodeksu Towarów Niebezpiecznych (Kodeksu IMDG).

**§ 12. 1.** Inspektor podczas przeprowadzania obowiązkowej rozszerzonej inspekcji, o której mowa w art. 11b ust. 1 ustawy, sprawdza:

- 1) na wszystkich statkach:
  - a) włącznik prądu "black-out" i uruchomienie generatora awaryjnego,
  - b) oświetlenie awaryjne,
  - c) funkcjonowanie awaryjnej pompy pożarowej z dwoma węzami podłączonymi do głównego przewodu,
  - d) funkcjonowanie pomp zęzowych statku,
  - e) zamykanie drzwi wodoszczelnych,

- f) opuszczanie jednej szalupy ratunkowej do wody,
  - g) zdalne wyłączniki awaryjne, w szczególności kotłów, wentylacji i pomp paliwowych,
  - h) testowanie urządzenia sterowego, łącznie z awaryjnym urządzeniem sterowym,
  - i) awaryjne źródło zasilania urządzeń radiowych,
  - j) odolejacz wód zęzowych - testując go w możliwym zakresie;
- 2) na gazowcach i chemikaliowcach dodatkowo:
- a) system monitorowania zbiorników ładunkowych i urządzenia bezpieczeństwa związane z kontrolą temperatury, ciśnienia i uładu,
  - b) 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,
  - c) kabinowe zestawy ratunkowe zapewniające odpowiednią ochronę układu oddechowego i oczu dla każdej osoby na pokładzie, jeżeli wymaganie takie zostało określone w certyfikacie zgodności dla przewożenia niebezpiecznych substancji chemicznych luzem lub skroplonych gazów,
  - d) czy przewożony ładunek jest wymieniony w certyfikacie zgodności dla przewożenia niebezpiecznych substancji chemicznych luzem lub skroplonych gazów,
  - e) stałe instalacje gaśnicze na pokładzie, w szczególności pianowe lub suche chemiczne, zgodnie z wymaganiami dla przewożonego ładunku;
- 3) na masowcach dodatkowo:
- a) możliwe skorodowanie podstaw (fundamentów) urządzeń pokładowych,
  - b) możliwe zniekształcenie lub korozję pokryw lukowych,
  - d) możliwe pęknięcia lub miejscowo korozję w grodziach poprzecznych,
  - e) dostęp do ładowni,
  - f) dokumenty lub ich potwierdzone kopie przez administrację państwa bandery lub instytucję klasyfikacyjną, a w szczególności:
    - raport z przeglądu kadłuba,
    - raporty oceny stanu statku,
    - raporty pomiaru grubości blach kadłuba,
    - program przeglądów kadłuba zgodnie z rezolucją IMO A.744 (18);
- 4) na zbiornikowcach olejowych dodatkowo:
- a) stałą instalację gaśniczą pianową na pokładzie,
  - b) sprzęt przeciwpożarowy w całości,
  - c) zamknięcia kanałów wentylacyjnych w maszynowni, pompowni i w pomieszczeniach mieszkalnych,
  - d) ciśnienie gazu obojętnego i zawartości w nim tlenu,
  - e) włazy na pokładzie i ich dalsza kontrola wewnątrz - w przypadku wystąpienia uzasadnionych okoliczności,
  - f) zbiorniki balastowe; kontrola co najmniej jednego ze zbiorników balastowych w rejonie ładunkowym, w pierwszej kolejności przez włazy na pokładzie, oraz ich dalsza kontrola - w przypadku wystąpienia uzasadnionych okoliczności,
  - g) dokumenty lub ich potwierdzone kopie przez administrację państwa flagi lub instytucję klasyfikacyjną, a w szczególności:
    - raport z przeglądu kadłuba,
    - raporty oceny stanu kadłuba,
    - raporty pomiaru grubości blach kadłuba statku,
    - program przeglądów kadłuba masowca w trakcie odnawiania klasy;
- 5) na statkach pasażerskich dodatkowo:
- a) detektor pożaru i systemu alarmowego,
  - b) zamknięcia drzwi pożarowych,

- c) rozgłosnię statkową,
  - d) ćwiczebny alarm pożarowy z udziałem załogi hotelowej,
  - e) stopień zaznajomienia dowództwa statku z planem obrony przeciwwawaryjnej 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 dopełniają obowiązku, o którym mowa w art. 11b ust. 2 ustawy.

**§ 13.** 1. W przypadku gdy z przyczyn eksploatacyjnych nie może zostać przeprowadzona inspekcja statku, który posiada wskaźnik oceny wyższy od 50, lub obowiązkowa rozszerzona inspekcja, 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 przeprowadza jego inspekcję.

**§ 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 odpowiedniej załogi wymaganej przez dokument minimalnej bezpiecznej obsady;
- 3) brak możliwości podczas najbliższego rejsu:
  - 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) zapewnienia 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. Szczegółową listę kryteriów uzasadniających zatrzymanie statku określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

4. Wzór decyzji o zatrzymaniu statku, o której mowa w art. 11c ust. 1 ustawy, oraz wzór decyzji o zwolnieniu statku z zatrzymania określają załączniki nr 4 i 5 do rozporządzenia.

5. Podczas ponownej inspekcji po zatrzymaniu inspektor dokonuje oceny, czy statek i jego załoga podczas najbliższego rejsu jest 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. Stwierdzenie nieprawidłowości w pracy lub utrzymaniu systemu gazu obojętnego, sprzętu lub urządzeń ładunkowych stanowi podstawę do zatrzymania operacji przeładunkowych.

7. Szczegółową listę kryteriów uzasadniających zatrzymanie operacji przeładunkowych na statku określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

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

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

10. 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.** Odwołanie, o którym mowa w art. 11c ust. 6 oraz w art. 11e ust. 9 ustawy, wnosi się w trybie określonym w Kodeksie postępowania administracyjnego.



**§ 17.** 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 7-12.

**§ 18.** Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

**Minister Infrastruktury**

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

## Załącznik Nr 1

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

Upoważniam posiadacza niniejszego dokumentu do wykonywania zadań inspekcji państwa portu zgodnie z ustawą z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z 2009 r. Nr 8, poz. 1 oraz Nr 92, poz. 753), rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia ..... w sprawie funkcjonowania inspekcji państwa portu (Dz. U. z ..... r. Nr ....., poz. ...) 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, of 2009 No 8, pos. 1 and No 92, pos. 753), with the regulation of Minister of Infrastructure of ..... on the port State control (Law Journal No ..., pos. ...) 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.



**Załącznik Nr 2****LISTA DOKUMENTÓW PODLEGAJĄCYCH KONTROLI****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);
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 Świadczenie 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 ).

**II) Statki Towarowe, oprócz certyfikatów wymienionych w punkcie 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 posługiwania się wyznaczonymi zbiornikami czystego balastu (Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual);
13. Instrukcja potepowania 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).

### **III) Statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe w ładowniach, oprócz certyfikatów wymienionych w punkcie 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));
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).

### **IV) Chemikaliowce, oprócz certyfikatów wymienionych w punkcie 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).

### **V) Gazowce, oprócz certyfikatów wymienionych w punkcie I:**

1. Międzynarodowy Certyfikat zdolności do przewozu ciekłych gazów luzem (International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk);
2. Certyfikat zdolności do przewozu ciekłych gazów luzem (Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk).

**VI) Statki Pasażerskie, oprócz certyfikatów wymienionych w punkcie I:**

1. Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego (Passanger Ship Safety Certificate);
2. Certyfikat zwolnienia (Exemption Certificate);
3. certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego w ruchu specjalnym (Special Trade Passanger Ship Safety Certificate);
4. Certyfikat pomieszczeń na statkach pasażerskich w ruchu specjalnym (Special Trade Passanger 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 wspomagania decyzji kapitana (Decision support system of master).

## Załącznik Nr 3

### KRYTERIA ZATRZYMANIA STATKU

Podjmując 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 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 zęzach, izolacja rurociągów - łącznie z rurami wydechowymi w maszynowni - zanieczyszczona olejami, nieprawidłowa praca pomp zęzowych,

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, Prawidło 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, prawidło 2,

16) brak lub uszkodzenie VDR (rejestrator danych z podróży), jeżeli jest wymagany Konwencją SOLAS 74, Rozdział V, Prawidło 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 niebezpiecznych miejscach,

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 zdatości lub brak informacji dotyczących ładunku,

2) brak urządzeń zamykających do pomieszczeń mieszkalnych, służbowych i stanowisk kierowania lub pomieszczeń usługowych,

3) utrata gazo szczelności grodzi przez które przechodzą wały napędzające pompy i sprężarki,

4) niesprawne systemy: zamykania drzwi gazo szczelnych, 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) niedziałające wentylatory w części ładunkowej,

9) niedziałające 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) wypełnienie zbiornika wód zaolejonych lub szlamowego w stopniu pozostawiającym niewystarczającą wolną objętość na najbliższą podróż,
  - 3) brak książki zapisów olejowych,
  - 4) nieautoryzowany rurociąg na systemie zenzowym i wód zaolejonych,
  - 5) brak zbioru sprawozdań z rozszerzonych przeglądów (Enhanced survey report file).
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 wyładunkowym.
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) nieznanostwo 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) nie respektowanie obowiązujących limitów zawartości siarki w paliwie używanym na statku, z uwzględnieniem obszarów emisji SO<sub>x</sub>;
  - 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 morskiego,
  - 5) zaniedbanie w przedstawieniu potwierdzenia profesjonalnej biegłości w obowiązkach wyznaczonych marynarzom w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa statku i zapobieganiu zanieczyszczeniom,
  - 6) niemożliwość zapewnienia obsady na pierwszą wachtę po rozpoczęciu podróży i następane 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 prowiantowej lub jej zły stan sanitarny.

## Załącznik 4

*INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU*  
**PORT STATE CONTROL**



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

*NOTA ZATRZYMANIA*  
**NOTICE OF DETENTION FOR THE MASTER**

*Numer*

**No.** .....

*Niżej podpisany*

**The undersigned** .....

*upoważniony 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**

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

*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 zanieczyszczeniu 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 Nr 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 Nr 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);*  
**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.**

*Zgodnie z art. 11c ust. 1 i 11d ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim, zabrania się wyjścia statku z portu bez wystawionej Noty Zwolnienia statku z zatrzymania.*

**In accordance with the provisions of article 11c paragraph 1 and article 11d of the Act of 9 November 2000 on maritime safety (Law Journal of 2006 No 99, pos. 693, as amended) it is prohibited to shift the ship to another berth without the prior consent of the Port State Control Officer, or to proceed to sea without a proper Notice of Release of ship from detention.**

*Miejsce zatrzymania*

*Data i czas zatrzymania*

**Place of detention ..... Date and time of detention .....**

*Miejsce i data wydania*

**Place and date of issue .....**

*Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w*

**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.**

Załącznik Nr 5

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU  
PORT STATE CONTROL



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

NOTA ZWOLNIENIA  
NOTICE OF RELEASE FOR THE MASTER

Numer

No. ....

Niżej podpisany

**The undersigned** .....

upoważniony 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 ..... bandery ..... o numerze IMO .....  
**the ship** ....., **Flag** ....., **IMO number** .....,

który został zatrzymany w porcie ..... dnia ....., zostaje zwolniony z zatrzymania.  
**which was detained in (port)** ..... **on (date)** ....., **is now released from detention.**

Miejsce

**Place** .....

Data i czas zwolnienia

**Date and time of release** .....

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 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.**

## Załącznik Nr 6

### **KRYTERIA ZATRZYMANIA OPERACJI PRZELADUNKOWYCH 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 i/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 i/lub bez przestrzegania procedur bezpieczeństwa dla takich prac;
- 4) Operacje odnoszące się do bezpieczeństwa statku i ochrony przez zanieczyszczeniami pozostające pod nadzorem osoby nie posiadającej wymaganej biegłości i znajomości nadzorowanej operacji;
- 5) operacje ładunkowe z wykorzystaniem nie spełniających wymogów bezpieczeństwa, nie testowanych lub nie konserwowanych należycie statkowych urządzeń przeladunkowych;
- 6) Inne nieprawidłowości, o których mowa w zaleceniach Paryskiego Memorandum, odnoszące się do specyficznych typów statków.

**Załącznik Nr 7**

*INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU*  
**PORT STATE CONTROL**



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

*DECYZJA O WYDANIU ZGODY NA WYJŚCIE 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**

Dear Sir

DECYZJA O ZAKAZIE WEJŚCIA DO PORTÓW  
REFUSAL OF ACCESS

Nazwa statku ....., Bandera ....., Numer IMO .....  
**Ship Name....., Flag..... and IMO number.....**

Na podstawie art. 11 c 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. (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.) o bezpieczeństwie morskim, 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 REGION<sup>1</sup>, 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 żegluga, dyrektor urzędu morskiego może zezwolić statkowi, na wejście do określonego portu,

<sup>1</sup> 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

*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.**



## Załącznik Nr 8

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU  
PORT STATE CONTROL



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

DECYZJA O WYDANIU ZGODY NA WYJŚCIE Z PORTU W CELU DOKONANIA NAPRAWY W  
STOCZNI REMONTOWEJ  
CONDITIONS OF RELEASE FROM DETENTION TO A REPAIR PORT

Numer

No. ....

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

To the Master of vessel:

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

*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.**

*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 zapoznałam/em się  
**I confirm that I have received this notice**

Nazwisko kapitana [lub przedstawiciela]  
**Name of Master [or representative]**

podpis  
**signature .....**

*Kopię niniejszej decyzji otrzymują:  
Organ inspekcyjny państwa portu, w którym znajduje się uzgodniona stocznia remontowa  
Bandera  
Instytucja klasyfikacyjna lub organizacja uznana, która wydała statkowi certyfikaty  
Agent statku*

*Kapitanat portu  
Sekretariat Memorandum Paryskiego fax: 00 31 70 351 1599  
Koordynator 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 & 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.**

**Załącznik Nr 9**

*INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU*  
**PORT STATE CONTROL**



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

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

*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**

Dear Sir

**ZAKAZ WEJŚCIA DO PORTOW  
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 zawiązał do uzgodnionej stoczni remontowej w porcie* .....  
\*niewłaściwe skreślić

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

*Inne ważne 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 11 e 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 region<sup>1</sup>, 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.**

<sup>1</sup> 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

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.**

**Załącznik Nr 10**

*INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU*  
**PORT STATE CONTROL**



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

*DECYZJA O WYDANIU ZAKAZU WEJŚCIA DO PORTÓW W PRZYPADKU, GDY STATEK ZOSTAŁ*  
*ZATRZYMANY 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 Memorandów*

*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**

Dear Sir

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 trzecie/drugie\*  
niewłaściwe skreślić z kolei zatrzymanie w porcie państwa-strony Memorandum Paryskiego w ciągu ostatnich 24/36\*  
niewłaściwe skreślić miesięcy. Ww. statek należy do kategorii gazowców, chemikaliowców, masowców, zbiornikowców  
olejowych lub statków pasażerskich\* niewłaściwe skreślić i podnosi banderę państwa, którego pozycja na Czarnej liście  
została zakwalifikowana jako o "bardzo wysokim ryzyku"/"wysokim ryzyku"/"ryzyku średnim do  
wysokiego"/"średnim ryzyku" \* niewłaściwe skreślić

W związku z powyższym, na podstawie art. 11e ust. 1 pkt 2 lit. a/b\* niewłaściwe skreślić 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.

**The above named vessel was detained in (port) on (date). This is the second/third\* detention in  
the Paris MOU region within the last 36/24\* 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\* delete as appropriate 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 region<sup>1</sup>, 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.

<sup>1</sup> 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



**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.***

**Załącznik Nr 11**

*INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU*  
**PORT STATE CONTROL**



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

*DECYZJA O COFNIECIU 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 Memorandów*

*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**

**Dear Sir**

*DECYZJA O COFNIECIU 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\* *niewłaściwe skreślić* 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 ....., bandery ....., o numerze IMO ....., do portu ..... (port zatrzymania), który zgodnie z przepisami Memorandum Paryskiego skutkuje cofnięciem zakazu wejścia ww. statku do wszystkich portów Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego.

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.\* *niewłaściwe skreślić*

**The refusal of access to Paris MOU ports, referred to in our letter of (date), is now cancelled.  
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.**

Załącznik Nr 12

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU  
PORT STATE CONTROL



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

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

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

Numer

**Ref. No.** .....

Do: Kapitan statku

**To: Master of the vessel:** .....

Kopię otrzymują: Państwa-strony Memorandum Paryskiego

**Copy: All MOU members**

Na podstawie art. 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 region<sup>1</sup>.**

*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 osoby upoważnionej*

**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.**

---

<sup>1</sup> 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

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie funkcjonowania inspekcji państwa portu wraz z uzasadnieniem oraz oceną skutków regulacji (OSR), zwany dalej „projektem rozporządzenia”, wykonuje upoważnienie ustawowe, o którym mowa w art. 11i ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o bezpieczeństwie morskim”.

Stosownie do zakresu delegacji ustawowej zawartej w art. 11i ustawy o bezpieczeństwie morskim, projekt rozporządzenia wprowadza przepisy dotyczące sposobu funkcjonowania inspekcji państwa portu oraz trybu przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu.

Ponadto, projekt rozporządzenia określa wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora, jak również 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 o bezpieczeństwie morskim, tj.:

- decyzji o zatrzymaniu statku w porcie (tzw. Nota Zatrzymania),
- decyzji 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,
- decyzji o wydaniu zgody na wyjście z portu w celu dokonania naprawy w stoczni remontowej,
- decyzji o wydaniu zakazu wejścia do portów w przypadku, gdy statek udając się do uzgodnionej stoczni remontowej opuścił port bez spełnienia określonych warunków lub nie zawiązał do uzgodnionej stoczni remontowej,
- decyzji o wydaniu zakazu wejścia do portów w przypadku, gdy statek został zatrzymany odpowiednio po raz drugi lub trzeci,
- decyzji o cofnięciu zakazu wejścia do portów,
- decyzji o odmowie wejścia do portu statku o obcej przynależności, któremu organy inspekcyjne państw-stron Memorandum Paryskiego wydały decyzję o zakazie wejścia do portów.

Potrzeba wydania przedmiotowego projektu rozporządzenia podyktowana została wejściem w życie ustawy z dnia 20 marca 2009 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2009 r. Nr 63, poz. 519), zwanej dalej „ustawą o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim”. Ustawa o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim wprowadziła do ustawy o bezpieczeństwie morskim szereg zapisów dotyczących inspekcjonowania statków o obcej przynależności przez państwo portu, które dotychczas

zawarte były w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie funkcjonowania inspekcji portu (Dz. U. z 2004 r. Nr 102, poz. 1078), zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie funkcjonowania inspekcji portu”. Dodatkowo, w związku z wejściem w życie ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim, zmieniona została treść delegacji ustawowej do wydania rozporządzenia w sprawie funkcjonowania inspekcji portu. Delegacja ta, w stosunku do delegacji zawartej w ustawie o bezpieczeństwie morskim sprzed wejścia w życie ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim, znajdowała się w innym przepisie. W związku z powyższym nastąpiła konieczność wydania nowego rozporządzenia w sprawie funkcjonowania inspekcji państwa portu.

Należy również zauważyć, że projekt rozporządzenia zawiera regulacje istniejące w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu w sprawie funkcjonowania inspekcji portu. Natomiast zasadniczą kwestią odróżniającą projektowane rozporządzenie od dotychczas obowiązującego rozporządzenia w sprawie funkcjonowania inspekcji portu jest, poza usunięciem zapisów, które ustawą o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim zostały wprowadzone do ustawy o bezpieczeństwie morskim, wprowadzenie wzorów decyzji wydawanych przez organ inspekcyjny w przypadku zatrzymania statku o obcej przynależności lub wydania mu zakazu wejścia do portów, tj. 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 o bezpieczeństwie morskim. Wzory przedmiotowych decyzji zostały opracowane przy uwzględnieniu wzorów określonych przez Memorandum Paryskie w sprawie kontroli państwa portu, którego członkami są państwa Unii Europejskiej (a więc i Rzeczpospolita Polska) oraz Chorwacja, Kanada i Rosja. .

Z uwagi na fakt, iż inspekcje państwa portu przeprowadzane są tylko i wyłącznie na statkach o obcej przynależności, niezbędnym jest, aby omawiane decyzje wydawane były w wersji dwujęzycznej (angielsko-polskiej) oraz aby były ujednoczone z analogicznymi decyzjami wydawanymi przez organy inspekcyjne innych państw należących do Memorandum Paryskiego, co umożliwi sprawną i zrozumiałą dla wszystkich komunikację między polskim organem inspekcyjnym a kapitanem oraz armatorem inspekcjonowanego statku.

W odniesieniu do § 8 ust. 5 pkt 6 projektu rozporządzenia, zgodnie z którym do zadań Koordynatora PSC należy w szczególności przygotowywanie do publikacji informacji o działalności inspekcji państwa portu w zakresie określonym odrębnymi przepisami, należy wyjaśnić, że przedmiotowymi „odrębnymi przepisami” są przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 kwietnia 2004 r. w sprawie podawania do publicznej wiadomości

informacji dotyczących statków o obcej przynależności poddanych inspekcji (Dz. U. z 2004 r. Nr 101, poz. 1044). Ponadto, w odniesieniu do § 11 ust. 5 pkt 3 projektu rozporządzenia, który nakłada na inspektora obowiązek stosowania podczas przeprowadzania inspekcji wytycznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej „Zasady bezpiecznej obsady na statku”, należy wskazać, że wytyczne te zostały określone w rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej o numerze A.890(21) z dnia 25 listopada 1999 r., która zmieniona została rezolucją A.955(23) z dnia 5 grudnia 2003 r. „Zmiany do zasad bezpiecznej obsady na statku”.

Projekt rozporządzenia, tak samo jak dotychczas obowiązujące rozporządzenie w sprawie funkcjonowania inspekcji portu, wdraża postanowienia 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).

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury. Podczas prac nad projektem rozporządzenia do Ministerstwa Infrastruktury nie wpłynęły żadne zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Ważny interes państwa i zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją na przeszkodzie wejścia w życie aktu prawnego z dniem ogłoszenia.



## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja:**

Projekt rozporządzenia będzie miał bezpośredni wpływ na sferę działania urzędów morskich (jako organów inspekcyjnych) oraz armatorów, marynarzy i oficerów statków o obcej przynależności.

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

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

### **3. Wpływ regulacji na rynek pracy:**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

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

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

### **5. Konsultacje społeczne.**

Projekt rozporządzenia został poddany szerokim konsultacjom społecznym z podmiotami reprezentującymi środowisko morskie, tj.:

- Związek Armatorów Polskich,
- Polska Żegluga Bałtycka,
- Polska Żegluga Morska,
- Polskie Linie Oceaniczne,
- Polski Rejestr Statków S.A.,
- Polski Związek Żeglarski,
- Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych,
- Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,
- Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A.,
- Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.,

- Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
- Krajowa Izba Gospodarcza.

W trakcie konsultacji społecznych nie wpłynęły uwagi do projektu rozporządzenia.