WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 32/2005

przyjęte przez Radę w dniu 18 lipca 2005 r.

w sprawie przyjęcia rozporządzenia (WE) nr …/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem i uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95

(2005/C 264 E/03)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([1]),

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ([2]),

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu, zwany dalej „Kodeksem ISM", został przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w roku 1993. Kodeks ten stał się stopniowo dokumentem wiążącym w odniesieniu do większości statków odbywających rejsy międzynarodowe, dzięki przyjęciu w maju 1994 r. rozdziału IX „Zarządzanie bezpieczną eksploatacją statków" Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS).

(2) Kodeks ISM został zmieniony przez IMO rezolucją MSC.104 (73), przyjętą w dniu 5 grudnia 2000 r.

(3) W rezolucji IMO A.788 (19) z dnia 23 listopada 1995 r. zostały przyjęte wytyczne dotyczące wdrażania przez administracje Kodeksu ISM. Wytyczne te zostały następnie zmienione rezolucją A.913(22), przyjętą w dniu 29 listopada 2001 r.

(4) Na mocy rozporządzenia Rady (WE) nr 3051/95 z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo na promach pasażerskich (typu ro-ro) ([3]) od dnia 1 lipca 1996 r. Kodeks ISM stał się dokumentem wiążącym we Wspólnocie dla wszystkich promów pasażerskich typu ro-ro uprawiających żeglugę regularną na trasach wiodących do i z portów Państw Członkowskich, zarówno w rejsach krajowych, jak i międzynarodowych, oraz niezależnie od ich bandery. Był to pierwszy krok w kierunku zapewnienia jednolitego i spójnego wdrażania Kodeksu ISM we wszystkich Państwach Członkowskich.

(5) W dniu 1 lipca 1998 r. na mocy przepisów rozdziału IX Konwencji SOLAS Kodeks ISM stał się dokumentem wiążącym dla armatorów eksploatujących w rejsach międzynarodowych statki pasażerskie, w tym także pasażerskie jednostki szybkie, a także tankowce, chemikaliowce, gazowce, masowce oraz towarowe jednostki szybkie o pojemności brutto 500 i większej.

(6) Od dnia 1 lipca 2002 r. Kodeks ISM stał się wiążący dla armatorów eksploatujących inne statki towarowe w rejsach międzynarodowych oraz ruchome platformy wiertnicze o pojemności brutto 500 i większej.

(7) Możliwe jest skuteczne podniesienie poziomu bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu oraz ochrony środowiska dzięki ścisłemu i obowiązkowemu stosowaniu Kodeksu ISM.

(8) Pożądane jest, by Kodeks ISM był bezpośrednio stosowany w odniesieniu do statków pływających pod banderą Państwa Członkowskiego, jak również statków, niezależnie od ich bandery, odbywających wyłącznie rejsy krajowe lub uprawiających żeglugę regularną na trasach do i z portów Państw Członkowskich.

(9) Przyjęcie nowego rozporządzenia stosowanego bezpośrednio powinno zapewnić wdrożenie Kodeksu ISM przy założeniu, że decyzję o stosowaniu Kodeksu wobec statków eksploatowanych wyłącznie na terenie portów, niezależnie od ich bandery, pozostawia się Państwom Członkowskim.

(10) W związku z tym rozporządzenie (WE) nr 3051/95 powinno zostać uchylone.

([1]) Dz.U. C 302 z 7.12.2004, str. 20.

([2]) Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 10 marca 2004 r. (C 102 E z 28.4.2004, str. 565), wspólne stanowisko Rady z dnia 18 czerwca 2005 r. i pozycja Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia (dotychczas niepublikowana w Dzienniku Urzędowym).

([3]) Dz.U. L 320 z 30.12.1995, str. 14. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1).

(11) Jeżeli Państwo Członkowskie uzna, że stosowanie przez armatorów w praktyce szczególnych przepisów części A Kodeksu ISM odnoszących się do pewnych statków lub kategorii statków odbywających wyłącznie rejsy krajowe w tym Państwie Członkowskim sprawia trudności, może ono odstąpić w całości lub częściowo od stosowania tych przepisów, wprowadzając środki zapewniające osiągnięcie celów Kodeksu na równoważnym poziomie. Może ono, w odniesieniu do takich statków i armatorów, przyjąć alternatywne procedury certyfikacji i weryfikacji.

(12) Niezbędne jest uwzględnienie 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) ([1]).

(13) Niezbędne jest uwzględnienie dyrektywy Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich ([2]), w celu określenia uznanych organizacji dla potrzeb niniejszego rozporządzenia, oraz dyrektywy Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich ([3]), w celu określenia zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do statków pasażerskich odbywających rejsy krajowe.

(14) Środki niezbędne w celu zmiany załącznika II powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ([4]).

(15) W związku z tym, że cele niniejszego rozporządzenia, to jest podniesienie poziomu zarządzania bezpieczeństwem, bezpiecznej eksploatacji statków oraz zapobiegania zanieczyszczeniom ze statków, nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez Państwa Członkowskie i z uwagi na to możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Cel

Celem niniejszego rozporządzenia jest podniesienie poziomu zarządzania bezpieczeństwem, bezpiecznej eksploatacji statków oraz zapobiegania zanieczyszczeniom ze statków, o których mowa w art. 3 ust. 1, poprzez zapewnienie, że armatorzy eksploatujący te statki przestrzegają postanowień Kodeksu ISM poprzez:

a) ustanowienie, wdrożenie i właściwe utrzymywanie przez armatorów na statkach i na lądzie systemów zarządzania bezpieczeństwem; oraz

b) kontrolę tych systemów przez administrację państwa bandery i państwa portu.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

1) „Kodeks ISM" oznacza Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu, który został przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską rezolucją Zgromadzenia A.741 (18) z dnia 4 listopada 1993 r., z późniejszymi zmianami wprowadzonymi przez rezolucję Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego MSC.104 (73) z dnia 5 grudnia 2000 r., zawartymi w załączniku I do niniejszego rozporządzenia, w uaktualnionej wersji;

2) „uznana organizacja" oznacza podmiot uznany zgodnie z przepisami dyrektywy 94/57/WE;

3) „armator" oznacza właściciela statku lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę, taką jak zarządzający statkiem lub czarterujący nieobsadzony załogą statek, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i która zobowiązała się tym samym do przejęcia wszystkich obowiązków oraz odpowiedzialności wynikających z Kodeksu ISM;

4) „statek pasażerski" oznacza statek, w tym także pasażerską jednostkę szybką, przewożący więcej niż dwunastu pasażerów, lub pasażerską jednostkę zanurzalną;

([1]) Dz.U. L 157 z 7.7.1995, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2002/84/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 53).
([2]) Dz.U. L 319 z 12.12.1994, str. 20. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2002/84/WE.
([3]) Dz.U. L 144 z 15.5.1998, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2003/75/WE (Dz.U. L 190 z 30.7.2003, str. 6).
([4]) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

5) „pasażer" oznacza każdą osobę inną niż:

   a) kapitan lub członek załogi lub inna osoba zatrudniona lub zaangażowana w jakimkolwiek charakterze na statku dla jego potrzeb; i

   b) dziecko poniżej 1 roku życia;

6) „jednostka szybka" oznacza jednostkę szybką według definicji z prawidła X-1/2 Konwencji SOLAS w jej uaktualnionej wersji. Wobec jednostek szybkich zastosowanie mają ograniczenia wskazane w art. 2 lit. f) dyrektywy 98/18/WE;

7) „statek towarowy" oznacza statek, w tym także jednostkę szybką, niebędący statkiem pasażerskim;

8) „rejs międzynarodowy" oznacza rejs z portu Państwa Członkowskiego lub jakiegokolwiek innego Państwa do portu położonego poza terytorium tego Państwa lub odwrotnie;

9) „rejs krajowy" oznacza rejs między portem Państwa Członkowskiego a tym samym lub innym portem tego Państwa Członkowskiego;

10) „żegluga regularna" oznacza szereg połączeń realizowanych przez statki w sposób umożliwiający obsługę ruchu pomiędzy dwoma lub kilkoma punktami:

    a) zgodnie z publikowanym rozkładem jazdy; lub

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

11) „prom pasażerski typu ro-ro" oznacza morski statek pasażerski według definicji zawartej w rozdziale II-1 Konwencji SOLAS w jej uaktualnionej wersji;

12) „pasażerska jednostka zanurzalna" oznacza ruchomą jednostkę przewożącą pasażerów, która jest eksploatowana głównie pod wodą i korzysta ze wsparcia udzielanego z powierzchni wody lub lądu, np. statku nawodnego lub urządzeń lądowych, do celów monitorowania oraz do przynajmniej jednego spośród następujących celów:

    a) ładowania źródła energii elektrycznej;

    b) uzupełniania sprężonego powietrza;

    c) ładowania aparatury podtrzymującej życie;

13) „ruchoma platforma wiertnicza" oznacza jednostkę zdolną do prowadzenia operacji wiertniczych w celu poszukiwania lub wydobywania zasobów położonych pod dnem morskim, takich jak węglowodory płynne lub gazowe, siarka lub sól;

14) „pojemność brutto" oznacza pojemność brutto statku ustaloną zgodnie z Międzynarodową Konwencją o Pomierzaniu Pojemności Statków z 1969 r. lub, w przypadku statków odbywających wyłącznie rejsy krajowe, których pojemność brutto nie została pomierzona zgodnie z powyższą konwencją — pojemność brutto statku ustaloną zgodnie z przepisami krajowymi dotyczącymi pomierzania pojemności.

Artykuł 3

Zakres stosowania

1. Rozporządzenie ma zastosowanie do następujących typów statków i eksploatujących je armatorów:

a) statków towarowych i pasażerskich pod banderą Państwa Członkowskiego odbywających rejsy międzynarodowe;

b) statków towarowych i pasażerskich odbywających wyłącznie rejsy krajowe, bez względu na ich banderę;

c) statków towarowych i pasażerskich eksploatowanych na trasach do i z portów Państw Członkowskich, bez względu na ich banderę;

d) ruchomych platform wiertniczych, nad którymi władzę sprawuje Państwo Członkowskie.

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do następujących typów statków lub eksploatujących je armatorów:

a) okrętów wojennych lub przeznaczonych do przewozu oddziałów wojskowych albo innych statków należących do Państwa Członkowskiego, lub eksploatowanych przez nie, oraz używanych jedynie do wykonywania zadań władzy publicznej w celach innych niż handlowe;

b) statków nieposiadających napędu mechanicznego, statków drewnianych o prymitywnej konstrukcji, jachtów i jednostek rekreacyjnych, o ile nie są one jednostkami załogowymi i nie przewożą więcej niż 12 pasażerów w celach handlowych;

c) statków rybackich;

d) statków towarowych i ruchomych platform wiertniczych o pojemności brutto mniejszej niż 500;

e) statków pasażerskich innych niż promy pasażerskie typu ro-ro, na obszarach morskich klasy C i D, zgodnie z definicją zawartą w art. 4 dyrektywy 98/18/WE.

Artykuł 4

Zgodność

Państwa Członkowskie zapewniają, że wszyscy armatorzy eksploatujący statki objęte zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia spełniają zawarte w nim wymogi.

Artykuł 5

Wymogi bezpieczeństwa

Statki, o których mowa w art. 3 ust. 1, oraz eksploatujący je armatorzy stosują się do wymagań części A Kodeksu ISM.

Artykuł 6

Certyfikacja i weryfikacja

Dla celów certyfikacji i weryfikacji Państwa Członkowskie przestrzegają przepisów części B Kodeksu ISM.

Artykuł 7

Odstępstwo

1. Jeżeli Państwo Członkowskie uzna, że armatorom trudno jest w praktyce przestrzegać przepisów pkt 6, 7, 9, 11 i 12 części A Kodeksu ISM w odniesieniu do niektórych statków lub kategorii statków odbywających wyłącznie rejsy krajowe w tym Państwie Członkowskim, może ono odstąpić od stosowania tych przepisów w całości lub częściowo, wprowadzając środki zapewniające równorzędne osiągnięcie celów Kodeksu.

2. Jeżeli Państwo Członkowskie uzna, że w praktyce trudne jest stosowanie wymogów określonych w art. 6, może ono, w odniesieniu do statków i armatorów, którym przyznano odstępstwo na mocy ust. 1, określić zamienne procedury certyfikacji i weryfikacji.

3. W okolicznościach określonych w ust. 1 i, w odpowiednich przypadkach, w ust. 2, zastosowanie ma następująca procedura:

a) Państwo Członkowskie powiadamia Komisję o odstępstwie i środkach, które zamierza przyjąć;

b) w przypadku podjęcia w ciągu sześciu miesięcy od daty powiadomienia, zgodnie z procedurą określoną w art. 12 ust. 2, decyzji o tym, że proponowane odstępstwo jest nieuzasadnione lub że proponowane środki są niewystarczające, Państwo Członkowskie zobowiązane jest do zmiany proponowanych przepisów lub do rezygnacji z ich przyjęcia;

c) Państwo Członkowskie podaje przyjęte środki do wiadomości publicznej z bezpośrednim odniesieniem do ust. 1 i, w odpowiednich przypadkach, do ust. 2.

4. W wyniku odstępstwa przyznanego na podstawie ust. 1 i, w odpowiednich przypadkach, ust. 2, dane Państwo Członkowskie wydaje certyfikat zgodnie z akapitem drugim załącznika II.5, zaznaczając obowiązujące ograniczenia operacyjne.

Artykuł 8

Ważność, przyjmowanie i uznawanie certyfikatów

1. Dokument zgodności zachowuje ważność przez okres nie dłuższy niż pięć lat od daty wydania. Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem zachowuje ważność przez okres nie dłuższy niż pięć lat od daty wydania.

2. W przypadku ponownego wydania Dokumentu zgodności i Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem zastosowanie mają odpowiednie przepisy części B Kodeksu ISM.

3. Państwa Członkowskie przyjmują Dokumenty zgodności, Tymczasowe dokumenty zgodności, Certyfikaty zarządzania bezpieczeństwem oraz Tymczasowe certyfikaty zarządzania bezpieczeństwem wydane przez administrację któregokolwiek z pozostałych Państw Członkowskich lub w imieniu tej administracji przez uznaną organizację.

4. Państwa Członkowskie przyjmują Dokumenty zgodności, Tymczasowe dokumenty zgodności, Certyfikaty zarządzania bezpieczeństwem lub Tymczasowe certyfikaty zarządzania bezpieczeństwem wydane przez administracje państw trzecich lub w ich imieniu.

Dla statków uprawiających żeglugę regularną, zgodność wydanych w imieniu administracji państw trzecich Dokumentów zgodności, Tymczasowych dokumentów zgodności, Certyfikatów zarządzania bezpieczeństwem i Tymczasowych certyfikatów zarządzania bezpieczeństwem z Kodeksem ISM jest weryfikowana za pomocą wszelkich właściwych środków przez zainteresowane Państwo (Państwa) Członkowskie lub w jego (ich) imieniu, chyba że zostały one wydane przez administrację Państwa Członkowskiego lub uznaną organizację.

Artykuł 9

Kary

Państwa Członkowskie przyjmują przepisy przewidujące kary za naruszanie niniejszego rozporządzenia oraz podejmują wszelkie niezbędne środki, by zapewnić ich wykonanie. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Artykuł 10

Sprawozdawczość

1. Państwa Członkowskie co dwa lata przedkładają Komisji sprawozdanie dotyczące wykonania niniejszego rozporządzenia.

2. Komisja określa ujednolicony wzór formularza takich sprawozdań zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2.

3. W ciągu sześciu miesięcy od otrzymania sprawozdań od Państw Członkowskich, korzystając z pomocy Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa Morskiego, Komisja przygotowuje skonsolidowane sprawozdanie dotyczące wykonania przepisów niniejszego rozporządzenia wraz z proponowanymi środkami, jeśli są one potrzebne. Sprawozdanie to jest przekazywane Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie.

Artykuł 11

Zmiany

1. Zmiany Kodeksu ISM mogą zostać wyłączone z zakresu niniejszego rozporządzenia na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) i zmieniającego rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczeniom przez statki ([1]).

2. Wszelkie zmiany załącznika II następują zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2.

Artykuł 12

Komitet

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

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu zastosowanie mają art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Okres, o którym mowa w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE, wynosi dwa miesiące.

3. Komitet przyjmuje swój regulamin.

Artykuł 13

Uchylenie

1. Rozporządzenie (WE) nr 3051/95 traci moc z dniem … (*).

2. Tymczasowe dokumenty zgodności, Tymczasowe certyfikaty zarządzania bezpieczeństwem, Dokumenty zgodności i Certyfikaty zarządzania bezpieczeństwem wydane przed dniem … (**) zachowują ważność aż do daty ich wygaśnięcia lub do czasu ich kolejnego potwierdzenia.

Artykuł 14

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

W odniesieniu do statków towarowych i pasażerskich, co do których nie istnieje jeszcze wymóg zgodności z Kodeksem ISM, niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia … (*).

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

Sporządzono w Brukseli, dnia …

W imieniu Parlamentu Europejskiego

…

Przewodniczący

W imieniu Rady

…

Przewodniczący

([1]) Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 415/2004 (Dz.U. L 68 z 6.3.2004, str. 10).

(*) Data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

(**) Dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

ZAŁĄCZNIK I

MIĘDZYNARODOWY KODEKS ZARZĄDZANIA BEZPIECZNĄ EKSPLOATACJĄ STATKÓW I ZAPOBIEGANIA ZANIECZYSZCZANIU (MIĘDZYNARODOWY KODEKS ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM — KODEKS ISM)

CZĘŚĆ A — WDROŻENIE

1. PRZEPISY OGÓLNE

   1.1. **Definicje**

   1.2. **Cele**

   1.3. **Zastosowanie**

   1.4. **Wymagania funkcjonalne systemu zarządzania bezpieczeństwem (SZB)**

2. POLITYKA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ŚRODOWISKA

3. ODPOWIEDZIALNOŚĆ I UPRAWNIENIA ARMATORA

4. OSOBA (OSOBY) WYZNACZONE

5. ODPOWIEDZIALNOŚĆ I UPRAWNIENIA KAPITANA

6. ŚRODKI I PERSONEL

7. OPRACOWYWANIE PLANÓW DZIAŁAŃ WYKONYWANYCH NA STATKU

8. GOTOWOŚĆ W STANACH ZAGROŻENIA

9. ZGŁASZANIE I ANALIZA NIEZGODNOŚCI, WYPADKÓW I SYTUACJI NIEBEZPIECZNYCH

10. UTRZYMYWANIE STANU STATKU I JEGO WYPOSAŻENIA

11. DOKUMENTACJA

12. WERYFIKACJA, PRZEGLĄD I OCENA ARMATORSKA

CZĘŚĆ B — CERTYFIKACJA I WERYFIKACJA

13. CERTYFIKACJA I OKRESOWA WERYFIKACJA

14. CERTYFIKACJA DLA WYDANIA DOKUMENTÓW TYMCZASOWYCH

15. WERYFIKACJA

16. FORMY CERTYFIKATÓW

MIĘDZYNARODOWY KODEKS ZARZĄDZANIA BEZPIECZNĄ EKSPLOATACJĄ STATKÓW I ZAPOBIEGANIA ZANIECZYSZCZANIU (MIĘDZYNARODOWY KODEKS ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM — KODEKS ISM)

CZĘŚĆ A — WDROŻENIE

1. PRZEPISY OGÓLNE

1.1 Definicje

Do części A i B niniejszego kodeksu zastosowanie mają poniższe definicje:

1.1.1. „Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczeństwem (kodeks ISM)" oznacza Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniom przyjęty przez Zgromadzenie, z ewentualnymi późniejszymi zmianami wprowadzonymi przez Organizację.

1.1.2. „Armator" oznacza właściciela statku lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę, taką jak zarządca statku lub czarterujący nieobsadzony załogą statek, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i która zobowiązała się tym samym do przejęcia wszystkich obowiązków i odpowiedzialności wynikających z kodeksu.

1.1.3. „Administracja" oznacza rząd państwa, do pływania pod banderą którego dany statek posiada prawo.

1.1.4. „System zarządzania bezpieczeństwem" oznacza uporządkowany i udokumentowany system pozwalający pracownikom armatora na skuteczną realizację jego polityki bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

1.1.5. „Dokument zgodności" oznacza dokument wydany armatorowi, który spełnia wymogi niniejszego Kodeksu.

1.1.6. „Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem" oznacza dokument wydawany dla statku potwierdzający, że armator oraz kierownictwo statku działają w sposób zgodny z zatwierdzonym systemem zarządzania bezpieczeństwem.

1.1.7. „Obiektywny dowód" oznacza informację o charakterze ilościowym lub jakościowym, zapisy lub stwierdzenie faktu odnoszące się do bezpieczeństwa lub też do istnienia lub wdrożenia jakiegokolwiek elementu systemu zarządzania bezpieczeństwem, oparte na spostrzeżeniach, pomiarach lub testach i możliwe do zweryfikowania.

1.1.8. „Spostrzeżenie" oznacza stwierdzenie faktu dokonane w trakcie audytu systemu zarządzania bezpieczeństwem, poparte obiektywnymi dowodami.

1.1.9. „Niezgodność" oznacza spostrzeżoną sytuację, w której obiektywne dowody wskazują na niespełnienie określonego wymogu.

1.1.10 „Duża niezgodność" oznacza możliwe do zidentyfikowania odstępstwo, które stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa personelu lub statku, lub poważnie zagraża środowisku i wymaga niezwłocznego podjęcia działań korygujących oraz wiąże się z brakiem efektywnego i systematycznego wdrażania wymagań Kodeksu.

1.1.11 „Data rocznicowa" oznacza dzień i miesiąc każdego kolejnego roku odpowiadające dacie upływu ważności odpowiedniego dokumentu lub certyfikatu.

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

1.2. Cele

1.2.1 Cele niniejszego Kodeksu to zapewnienie bezpieczeństwa na morzu, zapobieganie nieszczęśliwym wypadkom lub utracie życia oraz unikanie niszczenia środowiska, w szczególności środowiska morskiego, a także mienia.

1.2.2. Celem działań armatora prowadzonych w ramach zarządzania bezpieczeństwem powinno być między innymi:

1.2.2.1. zapewnienie bezpiecznej eksploatacji statku i bezpiecznych warunków pracy;

1.2.2.2. ustanowienie środków zabezpieczających przed wszystkimi określonymi zagrożeniami; i

1.2.2.3. nieustanne doskonalenie umiejętności pracowników zatrudnionych na lądzie i na statkach w zakresie zarządzania bezpieczeństwem, w tym także przygotowanie ich do postępowania w sytuacjach awaryjnych związanych zarówno z bezpieczeństwem, jak i ochroną środowiska.

1.2.3. System zarządzania bezpieczeństwem powinien zapewniać:

1.2.3.1. zgodność z obowiązującymi przepisami i uregulowaniami; oraz

1.2.3.2. uwzględnianie obowiązujących kodeksów, wytycznych i norm zalecanych przez IMO, administracje, towarzystwa klasyfikacyjne oraz organizacje związane z żeglugą.

1.3. Zastosowanie

Wymogi niniejszego Kodeksu mogą być stosowane do wszystkich statków.

1.4 Wymagania funkcjonalne systemu zarządzania bezpieczeństwem (SZB)

Każdy armator powinien opracować, wdrożyć i utrzymywać system zarządzania bezpieczeństwem (SZB) obejmujący następujące wymagania funkcjonalne:

1.4.1. politykę bezpieczeństwa i ochrony środowiska;

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

1.4.3. określone zakresy uprawnień i drogi wzajemnego porozumiewania się pracowników zatrudnionych na lądzie i na statkach oraz porozumiewania się tych pracowników pomiędzy sobą;

1.4.4. procedury zgłaszania wypadków, jak również niezgodności z przepisami niniejszego Kodeksu;

1.4.5. procedury dotyczące działania oraz przygotowania do działania w sytuacjach awaryjnych; i

1.4.6. procedury audytów wewnętrznych oraz przeglądów systemu zarządzania.

2. POLITYKA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ŚRODOWISKA

2.1. Armator powinien ustanowić politykę w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska określającą sposób osiągnięcia celów wymienionych w pkt 1.2.

2.2. Armator powinien zapewnić wdrożenie i przestrzeganie polityki na wszystkich poziomach struktury organizacyjnej, zarówno na statku, jak i na lądzie.

3. ODPOWIEDZIALNOŚĆ I UPRAWNIENIA ARMATORA

3.1. Jeżeli odpowiedzialność za eksploatację statku spoczywa na podmiocie innym niż jego właściciel, to właściciel statku jest zobowiązany przekazać administracji pełną nazwę i dane podmiotu odpowiedzialnego.

3.2. Armator powinien określić i udokumentować zakres odpowiedzialności, uprawnień i wzajemnych powiązań wszystkich pracowników, którzy wykonują i weryfikują prace związane z bezpieczeństwem i zapobieganiem zanieczyszczaniu lub mające na nie wpływ, a także kierują tymi pracami.

3.3. Armator ponosi odpowiedzialność za zapewnienie odpowiednich środków i organizacyjnego wsparcia z lądu, umożliwiających wyznaczonej osobie lub osobom wywiązywanie się ze swoich obowiązków.

4. OSOBA (OSOBY) WYZNACZONE

W celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji każdego statku i utrzymania łączności między armatorem i załogą statku, każdy armator, stosownie do potrzeb, powinien wyznaczyć osobę lub osoby na lądzie mające bezpośredni dostęp do kierownictwa najwyższego szczebla. Odpowiedzialność i uprawnienia osoby lub osób wyznaczonych powinny obejmować monitoring działań związanych z bezpieczeństwem i zapobieganiem zanieczyszczaniu prowadzonych na każdym statku oraz zapewnianie wykorzystania, w miarę potrzeb, odpowiednich środków oraz wsparcia z lądu.

5. ODPOWIEDZIALNOŚĆ I UPRAWNIENIA KAPITANA

5.1 Armator powinien jasno określić i udokumentować odpowiedzialność kapitana w zakresie:

5.1.1. realizacji polityki armatora w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska;

5.1.2. motywowania załogi do przestrzegania tej polityki;

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

5.1.4. kontroli spełniania określonych wymagań; oraz

5.1.5. przeglądu SZB i zgłaszania niezgodności kierownictwu na lądzie.

5.2. Armator powinien zapewnić, aby SZB stosowany na statku zawierał jasne stwierdzenia podkreślające uprawnienia kapitana. Armator powinien przewidzieć w SZB, że kapitan statku posiada nadrzędne uprawnienia i odpowiedzialność za podejmowanie decyzji dotyczących bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczaniu, jak również ma prawo żądać od armatora udzielenia niezbędnej pomocy, jeśli zachodzi taka potrzeba.

6. ŚRODKI I PERSONEL

6.1. Armator powinien zapewnić, aby kapitan statku:

6.1.1. posiadał właściwe kwalifikacje do dowodzenia statkiem;

6.1.2. był w pełni zaznajomiony z SZB armatora; i

6.1.3. otrzymał niezbędne wsparcie umożliwiające mu bezpieczne wypełnianie obowiązków kapitana.

6.2. Armator powinien zapewnić obsadzenie każdego statku marynarzami posiadającymi odpowiednie kwalifikacje i świadectwa oraz spełniającymi wymogi medyczne, zgodnie z wymaganiami krajowymi i międzynarodowymi.

6.3. Armator powinien ustanowić procedury w celu zapewnienia, iż nowozatrudnieni pracownicy i pracownicy przenoszeni na nowe stanowiska związane z bezpieczeństwem i ochroną środowiska zostaną odpowiednio zapoznani ze swoimi obowiązkami.

Instrukcje, które muszą zostać udzielone przed rozpoczęciem rejsu, powinny zostać określone, udokumentowane i wydane.

6.4. Armator powinien zapewnić, aby wszyscy pracownicy objęci armatorskim SZB posiadali należyte zrozumienie odpowiednich regulaminów, regulacji, kodeksów i wytycznych.

6.5. Armator powinien ustanowić i utrzymywać procedury umożliwiające identyfikację wszelkich szkoleń, które mogą być wymagane dla utrzymania SZB, oraz zapewnić, iż szkolenia takie organizowane są dla wszystkich pracowników, których one dotyczą.

6.6. Armator powinien ustanowić procedury, zgodnie z którymi pracownicy zatrudnieni na statku otrzymują odpowiednie informacje dotyczące SZB w języku roboczym lub w językach, które są dla nich zrozumiałe.

6.7. Armator powinien zapewnić, aby pracownicy zatrudnieni na statku byli w stanie skutecznie porozumiewać się podczas wykonywania swoich obowiązków związanych z SZB.

7. OPRACOWYWANIE PLANÓW DZIAŁAŃ WYKONYWANCYH NA STATKU

Armator powinien ustanawiać procedury opracowywania planów i instrukcji, w tym także list kontrolnych, dla realizacji kluczowych działań dotyczących bezpieczeństwa statku i zapobiegania zanieczyszczaniu. Poszczególne zadania powinny zostać zdefiniowane i powierzone wykwalifikowanym pracownikom.

8. GOTOWOŚĆ DO PODJĘCIA DZIAŁAŃ W SYTUACJACH ZAGROŻENIA

8.1. Armator powinien ustanowić procedury identyfikowania, opisywania i działania w potencjalnych sytuacjach zagrożenia pojawiających się na statku.

8.2. Armator powinien ustanowić programy prowadzenia alarmów ćwiczebnych i szkoleń, mających na celu przygotowanie pracowników do podejmowania działań w sytuacjach zagrożenia.

8.3. W SZB powinny zostać przewidziane środki zapewniające organizacji armatora zdolność reagowania w dowolnym momencie na niebezpieczeństwa, wypadki oraz sytuacje zagrożenia, w jakich mogą znaleźć się statki.

9. ZGŁASZANIE I ANALIZY NIEZGODNOŚCI, WYPADKÓW I SYTUACJI ZAGROŻENIA

9.1. SZB powinien zawierać procedury zapewniające zgłaszanie amatorowi niezgodności, wypadków i sytuacji zagrożenia oraz ich badanie i analizę w celu podwyższenia bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom.

9.2. Armator powinien ustanowić procedury wdrażania działań korygujących.

10. UTRZYMYWANIE STANU STATKU I JEGO WYPOSAŻENIA

10.1. Armator powinien ustanowić procedury zapewniające, że statek jest utrzymywany w zgodności z odpowiednimi przepisami unormowaniami oraz wszelkimi ewentualnymi dodatkowymi wymaganiami ustanowionymi przez armatora.

10.2. Dążąc do spełnienia tych wymagań armator powinien zapewnić, aby:

10.2.1. inspekcje odbywały się w odpowiednich odstępach czasu;

10.2.2. wszelkie niezgodności były zgłaszane z podaniem przyczyn, jeśli są one znane;

10.2.3. były podejmowane odpowiednie działania korygujące; i

10.2.4. były przechowywane zapisy z tych czynności.

10.3. Armator powinien ustanowić w SZB procedury identyfikacji wyposażenia i systemów technicznych, których nagłe awarie w działaniu mogą powodować sytuacje zagrożenia. W SZB powinny zostać przewidziane określone środki mające na celu wzrost niezawodności tego wyposażenia lub systemów. Środki te powinny obejmować regularne próby gotowości użycia urządzeń i wyposażenia oraz systemów technicznych, które nie są w ciągłym użyciu.

10.4. Inspekcje wymienione w pkt 10.2, jak również środki zaradcze określone w pkt 10.3 powinny być włączone do praktyki eksploatacyjnego utrzymania statku.

11. DOKUMENTACJA

11.1. Armator powinien ustanowić i utrzymywać procedury kontroli wszystkich dokumentów i danych, które dotyczą SZB.

11.3. Armator powinien zapewnić:

11.3.1. dostęp do ważnej dokumentacji na wszystkich stanowiskach, których ona dotyczy;

11.3.2. sprawdzanie i zatwierdzanie zmian w dokumentach przez uprawniony personel; i

11.3.3. szybkie usuwanie dokumentów nieaktualnych.

11.3. Dokumentacja opisująca SZB oraz służąca jego wdrożeniu może zostać określona jako „księga zarządzania bezpieczeństwem". Dokumentacja powinna być prowadzona w formie uznanej przez armatora za najefektywniejszą. Na pokładzie każdego statku powinna znajdować się pełna dokumentacja dotycząca tego statku.

12. WERYFIKACJA, PRZEGLĄD I OCENA ARMATORSKA

12.1. Armator powinien przeprowadzać wewnętrzne audyty bezpieczeństwa, aby ocenić, czy działania w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczaniu są zgodne z SZB.

12.2. Armator powinien okresowo dokonywać oceny skuteczności SZB, a w razie potrzeby przeprowadzać jego przegląd zgodnie z ustanowionymi przez siebie procedurami.

12.3. Audyty oraz ewentualne działania korygujące powinny być przeprowadzane zgodnie z udokumentowanymi procedurami.

12.5. Personel przeprowadzający audyty powinien być niezależny od badanej przez niego sfery działalności armatora, chyba że jest to niewykonalne z uwagi na wielkość i strukturę przedsiębiorstwa armatora.

12.5. Wyniki audytów i przeglądów powinny być przedstawiane wszystkim pracownikom odpowiedzialnym za dany obszar działalności.

12.6. W związku ze stwierdzonymi niedociągnięciami kierownictwo odpowiedzialne za badane sfery działalności powinno w odpowiednim czasie podejmować działania korygujące.

CZĘŚĆ B — CERTYFIKACJA I WERYFIKACJA

13. CERTYFIKACJA I OKRESOWA WERYFIKACJA

13.1. Statek powinien być eksploatowany przez armatora, któremu wydano w odniesieniu do tego statku Dokument zgodności lub Tymczasowy dokument zgodności w sposób zgodny z pkt 14.1.

13.2. Dokument zgodności powinien być wydawany przez administrację, organizację uznaną przez administrację lub, na wniosek administracji, przez inny rząd będący sygnatariuszem Konwencji każdemu armatorowi spełniającemu wymogi niniejszego Kodeksu na okres określony przez administrację, który nie powinien przekroczyć pięciu lat. Dokument taki uznawany jest za dowód zdolności armatora do spełnienia wymogów Kodeksu.

13.3. Dokument zgodności ważny jest wyłącznie dla tych typów statków, które zostały w nim wyraźnie wskazane. Wskazanie takie powinno opierać się na typach statków, na podstawie których dokonano wstępnej weryfikacji. Inne typy statków mogą zostać dodane po zweryfikowaniu zdolności armatora spełnienia wymogów niniejszego Kodeksu mających zastosowanie do tych właśnie typów statków. W tym kontekście, typy statków są identyczne z określonymi w prawidle IX/1 Konwencji.

13.4. Ważność Dokumentu zgodności podlega corocznej weryfikacji przez administrację, organizację uznaną przez administrację lub, na żądanie administracji, przez inny rząd będący sygnatariuszem Konwencji, przeprowadzanej w ciągu trzech miesięcy poprzedzających datę rocznicową lub następujących po niej.

13.5. Dokument zgodności powinien zostać unieważniony przez administrację lub, na jej żądanie, przez rząd będący sygnatariuszem Konwencji, który wydał ten Dokument, w przypadku gdy nie zostanie skierowany wniosek o coroczną weryfikację, której wymóg zawiera pkt 13.4, lub dowiedzione zostaną duże niezgodności z wymogami niniejszego Kodeksu.

13.5.1. W przypadku unieważnienia Dokumentu zgodności powinny zostać unieważnione również wszystkie związane z nim Certyfikaty zarządzania bezpieczeństwem i/lub Tymczasowe certyfikaty zarządzania bezpieczeństwem.

13.6. Kopia Dokumentu zgodności powinna znajdować się na statku, aby jego kapitan mógł na żądanie przedstawić go do weryfikacji przez administrację albo uznaną przez nią organizację lub w celu kontroli, o której mowa w prawidle IX/6.2 Konwencji. Uwierzytelnienie ani poświadczenie kopii dokumentu nie jest wymagane.

13.7. Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem powinien zostać wydany dla danego statku na nie więcej niż pięć lat przez administrację, organizację uznaną przez administrację lub, na żądanie administracji, przez inny rząd będący sygnatariuszem Konwencji. Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem wydawany jest po przeprowadzeniu weryfikacji, czy armator oraz kierownictwo statku działają w sposób zgodny z zatwierdzonym systemem zarządzania bezpieczeństwem. Certyfikat taki uznawany jest za dowód, iż statek spełnia wymogi niniejszego Kodeksu.

13.8. Ważność Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem stanowi przedmiot przynajmniej jednej weryfikacji pośredniej przeprowadzanej przez administrację, organizację uznaną przez administrację lub, na żądanie administracji, przez inny rząd będący sygnatariuszem Konwencji. W przypadku gdy przeprowadzona ma zostać tylko jedna weryfikacja pośrednia, zaś okres ważności Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem wynosi pięć lat, powinna ona odbyć się pomiędzy drugą i trzecią datą rocznicową Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem.

13.9. Oprócz sytuacji określonej w pkt 13.5.1, Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem powinien zostać unieważniony przez administrację lub, na jej żądanie, przez rząd, który wydał taki Certyfikat, w przypadku, gdy nie zostanie skierowany wniosek o weryfikację pośrednią, przewidzianą w pkt 13.8 lub dowiedzione zostaną duże niezgodności z wymogami niniejszego Kodeksu.

13.10. Niezależnie od wymagań określonych w pkt 13.2 i 13.7, w przypadku gdy weryfikacja odnowieniowa zakończona zostanie w ciągu trzech miesięcy poprzedzających datę wygaśnięcia aktualnego Dokumentu zgodności lub Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem, nowy Dokument zgodności lub nowy Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem powinien uzyskać ważność z dniem zakończenia weryfikacji odnowieniowej na okres nie więcej niż pięciu lat od dnia wygaśnięcia istniejącego Dokumentu zgodności lub Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem.

13.11. W przypadku gdy weryfikacja odnowieniowa zakończy się wcześniej niż na trzy miesiące przed datą wygaśnięcia aktualnego Dokumentu zgodności lub Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem, nowy Dokument zgodności lub nowy Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem powinien uzyskać ważność z dniem zakończenia weryfikacji odnowieniowej na okres nie dłuższy niż pięć lat od tego dnia.

14. CERTYFIKACJA DLA WYDANIA DOKUMENTÓW TYMCZASOWYCH

14.1. Tymczasowy dokument zgodności może zostać wydany w celu ułatwienia wstępnego wdrożenia niniejszego Kodeksu wówczas, gdy:

1. armator jest nowo powstały; lub

2. do istniejącego Dokumentu zgodności dodano nowe typy statków po sprawdzeniu, czy system zarządzania bezpieczeństwem armatora zgodny jest z celami określonymi w pkt 1.2.3 niniejszego kodeksu, pod warunkiem że armator przedstawi plan wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem w pełni spełniającego wymogi kodeksu podczas okresu ważności Tymczasowego dokumentu zgodności. Tymczasowy dokument zgodności powinien zostać wydany na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy przez administrację, organizację uznaną przez administrację lub, na żądanie administracji, przez inny rząd będący sygnatariuszem Konwencji. Kopia Tymczasowego dokumentu zgodności powinna znajdować się na statku, aby jego kapitan mógł na żądanie przedstawić go do weryfikacji przez administrację albo uznaną przez nią organizację lub w celu kontroli, o której mowa w prawidle IX/6.2 Konwencji. Uwierzytelnienie ani poświadczenie kopii Dokumentu nie jest wymagane.

14.2. Tymczasowy Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem może zostać wydany:

1. dla nowych statków przy ich dostarczaniu;
2. gdy armator przejmuje odpowiedzialność za eksploatację statku, który jest nowym statkiem dla tego armatora; lub
3. gdy statek zmienia banderę.

Tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem powinien zostać wydany na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy przez administrację lub, na żądanie administracji, przez inny rząd będący sygnatariuszem Konwencji.

14.3. W szczególnych przypadkach, administracja lub, na żądanie administracji, rząd będący sygnatariuszem Konwencji może przedłużyć okres ważności Tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem o kolejny okres nie dłuższy niż 6 miesięcy od upływu terminu ważności tego certyfikatu.

14.4. Tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem może zostać wydany po sprawdzeniu, czy:

1. Dokument zgodności lub Tymczasowy dokument zgodności jest właściwy dla danego statku;
2. system zarządzania bezpieczeństwem przewidziany przez armatora dla danego statku zawiera podstawowe elementy niniejszego kodeksu oraz czy był on oceniany podczas audytu przeprowadzonego w celu wydania Dokumentu zgodności lub przedstawiony w celu wydania Tymczasowego dokumentu zgodności;
3. armator zaplanował przeprowadzenie audytu statku w ciągu najbliższych trzech miesięcy;
4. kapitan i oficerowie posiadają znajomość systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz planowanych przedsięwzięć związanych z jego wdrożeniem;
5. instrukcje, które określono jako istotne, zostały dostarczone przed wyjściem statku w morze; i
6. informacje dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem zostały wydane w języku roboczym lub w językach, które są zrozumiałe dla personelu.

15. WERYFIKACJA

15.1. Wszelkie weryfikacje, przewidziane w przepisach niniejszego Kodeksu powinny zostać przeprowadzone w sposób zgodny z procedurami uznanymi przez administrację, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację ([1]).

16. FORMY CERTYFIKATÓW

16.1. Dokument zgodności, Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem, Tymczasowy dokument zgodności i Tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem powinny zostać sporządzone w formie zgodnej ze wzorami określonymi w dodatku do Kodeksu. W przypadku gdy używanym językiem jest język inny niż angielski lub francuski, tekst dokumentu powinien obejmować także przekład na jeden z tych języków.

16.2. W uzupełnieniu do wymagań określonych w pkt 13.3, dane dotyczące typów statków, zawarte w Dokumencie zgodności oraz Tymczasowym dokumencie zgodności, mogą być uzupełnione o adnotacje informujące o wszelkich ograniczeniach w eksploatacji statków opisane w systemie zarządzania bezpieczeństwem.

([1]) Patrz: Wytyczne dotyczące wdrażania przez administracje Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem (Kodeksu ISM) przyjęte przez Organizację rezolucją A. 913(22).

Dodatek

Wzory Dokumentu zgodności, Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem, Tymczasowego dokumentu zgodności oraz Tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem

DOKUMENT ZGODNOŚCI

(Pieczęć urzędowa) *(Państwo)*

Certyfikat nr

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

Z upoważnienia Rządu .....

(nazwa państwa)

przez .....

(uprawniona osoba lub organizacja)

Nazwa i adres armatora:

.....

.....

(patrz: pkt 1.1.2 Kodeksu ISM)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE system zarządzania bezpieczeństwem armatora został poddany audytowi i jest on zgodny z wymogami Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczaniu (Kodeksu ISM) dla wymienionych poniżej typów statków (niepotrzebne skreślić):

Statek pasażerski

Pasażerska jednostka szybka

Towarowa jednostka szybka

Masowiec

Tankowiec

Chemikaliowiec

Gazowiec

Ruchoma platforma wiertnicza

Inny statek towarowy

Niniejszy Dokument zgodności zachowuje ważność do dnia ..... , z zastrzeżeniem okresowych weryfikacji.

Państwo wydające .....

(miejsce wydania dokumentu)

Data wydania: .....

(Pieczęć lub stempel organu wydającego) *(Podpis osoby uprawnionej wydającej dokument)*

Certyfikat nr

POTWIERDZENIE ROCZNE

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE w wyniku okresowej weryfikacji przeprowadzonej zgodnie z prawidłem IX/6.1 Konwencji oraz pkt 13.4 Kodeksu ISM, stwierdzono, iż system zarządzania bezpieczeństwem spełnia wymogi Kodeksu ISM.

I POTWIERDZENIE ROCZNE

Podpis: .....
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

II POTWIERDZENIE ROCZNE

Podpis: .....
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

III POTWIERDZENIE ROCZNE

Podpis: .....
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

IV POTWIERDZENIE ROCZNE

Podpis: .....
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

CERTYFIKAT ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

(Pieczęć urzędowa) *(Państwo)*

Certyfikat nr

Wydany na mocy przepisów

MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r., z późniejszymi zmianami

Z upoważnienia Rządu .....

(nazwa państwa)

przez .....

(uprawniona osoba lub organizacja)

Nazwa statku: .....

Numer lub litery identyfikacyjne: .....

Port macierzysty: .....

Typ statku (*): .....

Pojemność brutto: .....

Numer IMO: .....

Nazwa i adres armatora: .....

(patrz: pkt 1.1.2 Kodeksu ISM)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE system zarządzania bezpieczeństwem armatora został poddany audytowi i jest on zgodny z wymogami Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczaniu (Kodeksu ISM) w następstwie weryfikacji, czy Dokument zgodności tego armatora obowiązuje dla tego typu statku.

Niniejszy Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem zachowuje ważność do dnia...., z zastrzeżeniem przeprowadzania okresowych weryfikacji oraz zachowania ważności przez Dokument zgodności.

Wydano w .....

(miejsce wydania dokumentu)

Data wydania .....

(Pieczęć lub stempel organu wydającego) *(Podpis osoby uprawnionej wydającej certyfikat)*

(*) Należy wpisać jeden z następujących typów statków: statek pasażerski; pasażerska jednostka szybka; towarowa jednostka szybka; masowiec; tankowiec; chemikaliowiec; gazowiec; ruchoma platforma wiertnicza; inny statek towarowy.

Certyfikat nr

POTWIERDZENIE POŚREDNIE ORAZ DODATKOWE POTWIERDZENIE (JEŻELI JEST WYMAGANE)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE w wyniku okresowej weryfikacji przeprowadzonej zgodnie z prawidłem IX/6.1 Konwencji oraz pkt 13,8 Kodeksu ISM, stwierdzono, iż system zarządzania bezpieczeństwem spełnia wymogi Kodeksu ISM.

POTWIERDZENIE POŚREDNIE (do realizacji pomiędzy drugą i trzecią datą rocznicową)

Podpis: .....
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

DODATKOWE POTWIERDZENIE (*)

Podpis: .....
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

DODATKOWE POTWIERDZENIE (*)

Podpis: .....
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

DODATKOWE POTWIERDZENIE (*)

Podpis: .....
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

(*) Jeśli dotyczy. Patrz: pkt 3.4.1 Wytycznych dotyczących wdrażania przez administracje Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem (Kodeksu ISM) (rezolucja A.913(22)).

TYMCZASOWY DOKUMENT ZGODNOŚCI

(Pieczęć urzędowa) *(Państwo)*

Certyfikat nr

Wydany na mocy przepisów

MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r., z późniejszymi zmianami

Z upoważnienia Rządu .....

(nazwa państwa)

przez .....

(uprawniona osoba lub organizacja)

Nazwa i adres armatora:

.....

.....

(patrz: pkt 1.1.2 Kodeksu ISM)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE system zarządzania bezpieczeństwem armatora został uznany za zgodny z celami określonymi w pkt 1.2.3 Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczaniu (Kodeksu ISM) dla wymienionych poniżej typów statków (niepotrzebne skreślić):

Statek pasażerski

Pasażerska jednostka szybka

Towarowa jednostka szybka

Masowiec

Tankowiec

Chemikaliowiec

Gazowiec

Ruchoma platforma wiertnicza

Inny statek towarowy

Niniejszy Tymczasowy dokument zgodności zachowuje ważność do:

Wydano w: .....

(Miejsce wydania dokumentu)

Data wydania: .....

(Pieczęć lub stempel organu wydającego) *(Podpis osoby uprawnionej wydającej dokument)*

TYMCZASOWY CERTYFIKAT ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

(Pieczęć urzędowa) *(Państwo)*

Certyfikat nr

Wydany na mocy przepisów

MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r., z późniejszymi zmianami

Z upoważnienia Rządu .....

(nazwa państwa)

przez .....

(uprawniona osoba lub organizacja)

Nazwa statku: .....

Numer lub litery identyfikacyjne: .....

Port macierzysty: .....

Typ statku (*): .....

Pojemność brutto: .....

Numer IMO: .....

Nazwa i adres armatora: .....

(patrz: pkt 1.1.2 Kodeksu ISM)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE wymogi pkt 14.4 Kodeksu ISM zostały spełnione, a Dokument zgodności / Tymczasowy dokument zgodności (**) armatora jest odpowiedni dla tego statku.

Niniejszy Tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem zachowuje ważność do..... z zastrzeżeniem zachowania ważności przez Dokument zgodności / Tymczasowy dokument zgodności (**).

Wydano w .....

(miejsce wydania dokumentu)

Data wydania: .....

(Pieczęć lub stempel organu wydającego dokument) *(Podpis osoby uprawnionej wydającej certyfikat)*

(*) Należy wpisać jeden z następujących typów statków: statek pasażerski; pasażerska jednostka szybka; towarowa jednostka szybka; masowiec; tankowiec; chemikaliowiec; gazowiec; ruchoma platforma wiertnicza; inny statek towarowy.

(**) Niepotrzebne skreślić.

Certyfikat nr

Ważność niniejszego Tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem ulega przedłużeniu do

Data prolongaty: .....

(Pieczęć lub stempel organu wydającego) *(Podpis osoby uprawnionej przedłużającej ważność dokumentu)*

ZAŁĄCZNIK II

PRZEPISY ADMINISTRACYJNE DOTYCZĄCE WDROŻENIA PRZEPISÓW MIĘDZYNARODOWEGO KODEKSU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM (KODEKSU ISM)

CZĘŚĆ A PRZEPISY OGÓLNE

CZĘŚĆ B CERTYFIKACJA I STANDARDY

2. PROCES CERTYFIKACJI

3. STANDARDY ZARZĄDZANIA

4. STANDARDY KWALIFIKACJI

5. FORMY DOKUMENTU ZGODNOŚCI I CERTYFIKATU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

CZĘŚĆ A — PRZEPISY OGÓLNE

1.1. Podczas przeprowadzania zadań związanych z weryfikacją i certyfikacją przewidzianych w przepisach Kodeksu ISM dla statków wchodzących w zakres niniejszego rozporządzenia, Państwa Członkowskie przestrzegają wymogów i norm określonych w Części B niniejszego tytułu.

1.2. Ponadto Państwa Członkowskie uwzględniają odpowiednio przepisy Znowelizowanych wytycznych w sprawie wdrażania przez administracje Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem (Kodeksu ISM), przyjętych przez IMO rezolucją A.913 (22) z dnia 29 listopada 2001 r., o ile nie zostały one objęte przepisami Części B niniejszego tytułu.

CZĘŚĆ B — CERTYFIKACJA I STANDARDY

2. PROCES CERTYFIKACJI

2.1. Proces certyfikacji służący wydaniu Dokumentu zgodności dla armatora oraz Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem dla każdego statku realizowany jest z uwzględnieniem poniższych przepisów.

2.2. Proces certyfikacji obejmuje zwykle następujące kroki:

1. weryfikację wstępną;

2. weryfikację roczną lub pośrednią;

3. weryfikację odnowieniową; oraz

4. weryfikację dodatkową.

Weryfikacje te przeprowadzane są na wniosek armatora przedkładany administracji lub uznanej organizacji działającej w jej imieniu.

2.3. Wymienione powyżej weryfikacje obejmują audyt systemu zarządzania bezpieczeństwem.

2.4. Do przeprowadzenia audytu wyznacza się audytora wiodącego, a w razie potrzeby zespół audytorów.

2.5. Wyznaczony główny audytor kontaktuje się z armatorem i sporządza plan audytu.

2.6. Raport z audytu opracowywany jest pod kierunkiem audytora wiodącego, który odpowiada za jego precyzyjność i kompletność.

2.7. Raport z audytu zawiera plan audytu, dane identyfikacyjne członków zespołu audytorów, dane identyfikacyjne armatora, zapisy wszelkich spostrzeżeń oraz niezgodności i spostrzeżeń dotyczących skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem w realizacji określonych celów.

3. STANDARDY ZARZĄDZANIA

3.1. Audytorzy lub członkowie zespołu audytorów dokonujący weryfikacji zgodności z wymogami Kodeksu ISM posiadają odpowiednie kwalifikacje w zakresie:

1. stwierdzania zgodności z przepisami i uregulowaniami, w tym certyfikacji marynarzy dla każdego typu statku eksploatowanego przez armatora;

2. działań związanych z zatwierdzaniem, inspekcją i certyfikacją w odniesieniu do certyfikatów morskich;

3. zadań, które muszą zostać uwzględnione w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem, zgodnie z wymogami Kodeksu ISM; i

4. praktycznego doświadczenia związanego z eksploatacją statków.

3.2. Podczas przeprowadzania weryfikacji zgodności z przepisami Kodeksu ISM należy zapewnić, iż nie występuje zależność pomiędzy osobami świadczącymi usługi doradcze oraz osobami zaangażowanymi w procedurę certyfikacyjną.

4. STANDARDY KWALIFIKACJI

4.1. Podstawowe kwalifikacje niezbędne do przeprowadzenia weryfikacji.

4.1.1. Personel, który ma wziąć udział w procesie weryfikacji zgodności z wymogami Kodeksu ISM, spełnia minimalne kryteria dla inspektorów określone w części 2 załącznika VII do dyrektywy 95/21/WE.

4.1.2. Personel ten został poddany szkoleniu mającemu na celu zapewnienie mu odpowiednich kwalifikacji i umiejętności do przeprowadzenia weryfikacji zgodności z wymogami Kodeksu ISM, w szczególności w zakresie:

a) znajomości i zrozumienia Kodeksu ISM;

b) obowiązujących przepisów i uregulowań;

c) zadań, które według Kodeksu ISM armatorzy powinni brać pod uwagę;

d) technik oceny wykorzystywanych podczas badania, zadawania pytań, oceny i sprawozdawczości;

e) technicznych lub operacyjnych aspektów zarządzania bezpieczeństwem;

f) podstawowej znajomości zagadnień żeglugi i czynności wykonywanych na pokładach statków; i

g) uczestnictwa w co najmniej jednym audycie systemu zarządzania związanego z żeglugą morską.

4.2. Kwalifikacje potrzebne do weryfikacji wstępnej i odnowieniowej

4.2.1. W celu dokonania pełnej oceny w zakresie spełniania przez armatora lub poszczególne typy statków wymogów Kodeksu ISM, oprócz podstawowych kwalifikacji wymienionych powyżej, pracownicy, którzy mają przeprowadzić weryfikacje wstępne lub odnowieniowe dla potrzeb wydania Dokumentu zgodności oraz Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem, muszą posiadać kwalifikacje umożliwiające:

a) określenie, czy elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem (SZB) są zgodne z wymogami Kodeksu ISM;

b) określenie skuteczności SZB armatora lub poszczególnych typów statków w celu zapewnienia zgodności z przepisami i uregulowaniami, potwierdzonej w dokumentacji kontroli ustawowych i klasyfikacyjnych;

c) ocenę skuteczności SZB w zapewnianiu zgodności z innymi przepisami i uregulowaniami nieobjętymi nadzorem konwencyjnym lub klasyfikacyjnym, oraz w umożliwieniu weryfikacji zgodności z tymi regulaminami i regulacjami; i

d) ocenę, czy uwzględnione zostały zasady bezpiecznego postępowania zalecane przez IMO, administracje, towarzystwa klasyfikacyjne i organizacje żeglugi.

4.2.2. Wspomniany poziom kwalifikacji może zostać osiągnięty przez zespoły, które łącznie posiadają wszystkie z nich.

5. FORMY DOKUMENTÓW ZGODNOŚCI I CERTYFIKATÓW ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

W przypadku gdy statki eksploatowane są wyłącznie w Państwie Członkowskim, Państwa Członkowskie korzystają z formularzy załączonych do Kodeksu ISM lub Dokumentu zgodności, Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem, Tymczasowego dokumentu zgodności oraz Tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem sporządzonych na formularzach przedstawionych poniżej.

W przypadku odstępstwa przyznanego na podstawie art. 7 ust. 1 i, w odpowiednich przypadkach, art. 7 ust. 2, wydany certyfikat różni się od certyfikatu opisanego powyżej i wyraźnie informuje o przyznaniu odstępstwa zgodnie z art. 7 ust. 1 i, w odpowiednich przypadkach, art. 7 ust. 2, oraz zawiera obowiązujące ograniczenia operacyjne.

DOKUMENT ZGODNOŚCI

(Pieczęć urzędowa) *(Państwo)*

Certyfikat nr

Wydany na mocy przepisów [MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r., z późniejszymi zmianami oraz] (*) rozporządzenia Rady (WE) nr .../... w sprawie wdrożenia w obrębie Wspólnoty Kodeksu ISM

Z upoważnienia Rządu .....

(nazwa państwa)

przez .....

(uprawniona osoba lub organizacja)

Nazwa i adres armatora

.....

.....

(patrz: pkt 1.1.2 części A załącznika I do rozporządzenia (WE) nr .../...) (+)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE system zarządzania bezpieczeństwem armatora został poddany audytowi i jest on zgodny z wymogami Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczaniu (Kodeksu ISM) dla wymienionych poniżej typów statków (niepotrzebne skreślić):

Statek pasażerski

Pasażerska jednostka szybka

Towarowa jednostka szybka

Masowiec

Tankowiec

Chemikaliowiec

Gazowiec

Ruchoma platforma wiertnicza

Inny statek towarowy

Prom pasażerski typu ro-ro

Niniejszy Dokument zgodności zachowuje ważność do....., z zastrzeżeniem okresowych weryfikacji.

Wydano w .....

(miejsce wydania dokumentu)

Data wydania .....

(Pieczęć lub stempel organu wydającego dokument) *(Podpis osoby uprawnionej wydającej dokument)*

(*) Można skreślić w przypadku statków wykonujących wyłącznie rejsy w obrębie jednego Państwa Członkowskiego.

Certyfikat nr

POTWIERDZENIE ROCZNE

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE w wyniku okresowej weryfikacji przeprowadzonej zgodnie z [prawidłem IX/6.1 Konwencji i pkt 13.4 Kodeksu ISM oraz] (*) art. 6 rozporządzenia (WE) nr .../... w sprawie wdrożenia w obrębie Wspólnoty Kodeksu ISM stwierdzono, iż system zarządzania bezpieczeństwem spełnia wymogi Kodeksu ISM.

I POTWIERDZENIE ROCZNE

Podpis: .....
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

II POTWIERDZENIE ROCZNE

Podpis: .....
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

III POTWIERDZENIE ROCZNE

Podpis: .....
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

IV POTWIERDZENIE ROCZNE

Podpis: .....
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

(*) Można skreślić w przypadku statków wykonujących wyłącznie rejsy w obrębie jednego Państwa Członkowskiego

CERTYFIKAT ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

(Pieczęć urzędowa) *(Państwo)*

Certyfikat nr

Wydany na mocy przepisów [MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r., z późniejszymi zmianami oraz] (*) rozporządzenia (WE) nr .../... w sprawie wdrożenia w obrębie Wspólnoty Kodeksu ISM

Z upoważnienia Rządu.....

(nazwa państwa)

przez.....

(uprawniona osoba lub organizacja)

Nazwa statku: .....

Numer lub litery identyfikacyjne: .....

Port macierzysty: .....

Typ statku (**): .....

Pojemność brutto: .....

Numer IMO: .....

Nazwa i adres armatora: .....

(patrz: pkt 1.1.2 części A załącznika I do rozporządzenia (WE) nr .../...)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE system zarządzania bezpieczeństwem armatora został poddany audytowi i jest on zgodny z wymogami Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczaniu (Kodeksu ISM) w następstwie weryfikacji, czy Dokument zgodności tego armatora obowiązuje dla tego typu statku.

Niniejszy Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem zachowuje ważność do ....., z zastrzeżeniem przeprowadzania okresowych weryfikacji oraz zachowania ważności przez Dokument zgodności.

Wydano w.....

(miejsce wydania dokumentu)

Data wydania: .....

(Pieczęć lub stempel organu wydającego) *(Podpis osoby uprawnionej wydającej certyfikat)*

(*) Można skreślić w przypadku statków wykonujących wyłącznie rejsy w obrębie jednego Państwa Członkowskiego.

(**) Należy wpisać jeden z następujących typów statków: statek pasażerski, pasażerska jednostka szybka, towarowa jednostka szybka, masowiec, tankowiec, chemikaliowiec, gazowiec, ruchoma platforma wiertnicza, inny statek towarowy, prom pasażerski typu ro-ro.

Certyfikat nr

POTWIERDZENIE POŚREDNIE ORAZ DODATKOWE POTWIERDZENIE (JEŻELI JEST WYMAGANE)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE w wyniku okresowej weryfikacji przeprowadzonej zgodnie z [prawidłem IX/6.1 Konwencji i pkt 13.8 Kodeksu ISM oraz] (*) art. 6 rozporządzenia (WE) nr .../... w sprawie wdrożenia w obrębie Wspólnoty Kodeksu ISM stwierdzono, iż system zarządzania bezpieczeństwem spełnia wymogi Kodeksu ISM.

POTWIERDZENIE POŚREDNIE
(do realizacji pomiędzy drugą i trzecią datą rocznicową)

Podpis: .....
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

DODATKOWE POTWIERDZENIE (**)

Podpis: .....
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

DODATKOWE POTWIERDZENIE (**)

Podpis: .....
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

DODATKOWE POTWIERDZENIE (**)

Podpis: .....
(Podpis osoby uprawnionej)

Miejsce: .....

Data: .....

(*) Można skreślić w przypadku statków wykonujących wyłącznie rejsy w obrębie jednego Państwa Członkowskiego

(**) Jeśli dotyczy. Patrz: pkt 13.8 Kodeksu ISM oraz pkt 3.4.1 Wytycznych dotyczących wdrażania przez administracje Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem (Kodeksu ISM) (rezolucja A.913(22)).

TYMCZASOWY DOKUMENT ZGODNOŚCI

(Pieczęć urzędowa) *(Państwo)*

Certyfikat nr

Wydany na mocy przepisów [MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r., z późniejszymi zmianami oraz (*) rozporządzenia (WE) nr .../... w sprawie wdrożenia w obrębie Wspólnoty Kodeksu ISM

Z upoważnienia Rządu.....

(nazwa państwa)

przez.....

(uprawniona osoba lub organizacja)

Nazwa i adres armatora

.....

.....

(patrz: pkt 1.1.2 części A załącznika I do rozporządzenia (WE) nr .../...)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE system zarządzania bezpieczeństwem armatora został uznany za zgodny z celami określonymi w pkt 1.2.3 części A załącznika I do rozporządzenia (WE) nr .../... dla wymienionych poniżej typów statków (niepotrzebne skreślić):

Statek pasażerski

Pasażerska jednostka szybka

Towarowa jednostka szybka

Masowiec

Tankowiec

Chemikaliowiec

Gazowiec

Ruchoma platforma wiertnicza

Inny statek towarowy

Prom pasażerski typu ro-ro

Niniejszy Tymczasowy dokument zgodności zachowuje ważność do ……

Wydano w.....

(miejsce wydania dokumentu)

Data wydania: .....

(Pieczęć lub stempel organu wydającego) *(Podpis osoby uprawnionej wydającej dokument)*

(*) Można skreślić w przypadku statków wykonujących wyłącznie rejsy w obrębie jednego Państwa Członkowskiego.

TYMCZASOWY CERTYFIKAT ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

(Pieczęć urzędowa) *(Państwo)*

Certyfikat nr

Wydany na mocy przepisów [MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r., z późniejszymi zmianami oraz] (*) rozporządzenia (WE) nr .../... w sprawie wdrożenia w obrębie Wspólnoty Kodeksu ISM

Z upoważnienia Rządu.....

(nazwa państwa)

przez.....

(uprawniona osoba lub organizacja)

Nazwa statku: .....

Numer lub litery identyfikacyjne:.....

Port macierzysty: .....

Typ statku (**): .....

Pojemność brutto: .....

Numer IMO: .....

Nazwa i adres armatora: .....

(patrz: pkt 1.1.2 części A załącznika I do rozporządzenia (WE) nr .../...)

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE wymogi pkt 14.4 części A załącznika I do rozporządzenia (WE) nr .../... zostały spełnione, a Dokument zgodności / Tymczasowy dokument zgodności (***) armatora jest odpowiedni dla tego statku.

Niniejszy Tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem zachowuje ważność do ..... z zastrzeżeniem zachowania ważności przez Dokument zgodności / Tymczasowy dokument zgodności (***) .....

Wydano w:.....

(miejsce wydania dokumentu)

Data wydania:.....

(Pieczęć lub stempel organu wydającego) *(Podpis osoby uprawnionej wydającej certyfikat)*

(*) Można skreślić w przypadku statków wykonujących wyłącznie rejsy w obrębie jednego Państwa Członkowskiego.
(**) Należy wpisać jeden z następujących typów statków: statek pasażerski, pasażerska jednostka szybka, towarowa jednostka szybka, masowiec, tankowiec, chemikaliowiec, gazowiec, ruchoma platforma wiertnicza, inny statek towarowy, prom pasażerski typu ro-ro.
(***) Niepotrzebne skreślić.

Certyfikat nr

Ważność niniejszego Tymczasowego certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem ulega przedłużeniu do:

Data prolongaty .....

(Pieczęć lub stempel organu wydającego) *(Podpis osoby uprawnionej przedłużającej ważność dokumentu)*

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

W ramach procedury kodecyzji (art. 251/TWE), Rada osiągnęła w dniu 9 grudnia 2004 r. polityczne porozumienie co do projektu rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem (Kodeks ISM) ([1]). Po analizie prawnej i językowej Rada przyjęła wspólne stanowisko w dniu 18 lipca 2005 r.

W dniu 10 marca 2004 r. Parlament Europejski uzgodnił w pierwszym czytaniu swoją opinię o zatwierdzeniu wniosku Komisji bez poprawek ([2]). Przyjmując swoje stanowisko, Rada uwzględniła opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego. ([3]) ([4])

Celem niniejszego rozporządzenia jest zastąpienie i rozszerzenie rozporządzenia Rady (WE) nr 3051/95 w celu podniesienia poziomu zarządzania bezpieczeństwem, bezpiecznej eksploatacji oraz zapobiegania zanieczyszczeniom. Przepisy Kodeksu ISM są stosowane w odniesieniu do wszystkich statków pływających pod banderą Państwa Członkowskiego, odbywających rejsy międzynarodowe i krajowe, oraz wszystkich statków podlegających konwencji SOLAS, odbywających wyłącznie rejsy krajowe lub eksploatowanych w ramach żeglugi regularnej na trasach z i do portów Państw Członkowskich.

II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) przyjęła Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniom, tzw. „Kodeks ISM", w 1993 r. jako część Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) w celu promowania rozwoju powszechnej kultury bezpieczeństwa oraz świadomości w zakresie ochrony środowiska wśród załóg oraz armatorów eksploatujących statki**.** Dostarcza on wytycznych w zakresie zarządzania i eksploatacji statków przez armatorów.

W reakcji na tragiczny wypadek promu Estonia Wspólnota przyspieszyła wdrożenie Kodeksu ISM poprzez przyjęcie rozporządzenia (WE) nr 3051/95 mającego zastosowanie do promów pasażerskich typu ro-ro odbywających rejsy międzynarodowe i krajowe w obrębie Wspólnoty.

Rada popiera zasady określone we wniosku Komisji przedstawionym w grudniu 2003 r. w celu zastąpienia rozporządzenia (WE) nr 3051/95 nowym tekstem zobowiązującym wszystkich armatorów oraz statki objęte rozdziałem IX konwencji SOLAS do stosowania Kodeksu ISM, uwzględniając również fakt, że w 2002 r. Kodeks stał się obowiązujący na szczeblu międzynarodowym. Podziela opinię, iż nowe rozporządzenie ułatwi prawidłowe, ścisłe i zharmonizowane wdrożenie Kodeksu we wszystkich Państwach Członkowskich.

Aby w odpowiedni sposób odzwierciedlić przepisy międzynarodowe, Rada uznała za niezbędne wyjście poza wniosek Komisji zgodnie z poniższym.

Rada zgadza się, że następnym logicznym krokiem powinno być objęcie zakresem rozporządzenia także statków odbywających rejsy krajowe pod banderą Państwa Członkowskiego oraz statków, bez względu na banderę, odbywających wyłącznie rejsy krajowe lub eksploatowanych w ramach żeglugi regularnej na trasach z i do portów Państw Członkowskich. W celu zachowania proporcjonalności, z zakresu rozporządzenia wyłączone są statki pasażerskie inne niż promy pasażerskie typu ro-ro, eksploatowane w odległości mniejszej niż 5 mil od linii brzegowej, jak również, zgodnie z Kodeksem ISM, statki towarowe oraz ruchome platformy wiertnicze o pojemności brutto mniejszej niż 500.

W celu zapewnienia jasnego i precyzyjnego ustawodawstwa, definicje zostały uzupełnione, a w odpowiednich przypadkach uzgodnione z istniejącymi instrumentami międzynarodowymi, z uwzględnieniem jednostek szybkich, pasażerskich statków zanurzalnych, promów pasażerskich typu ro-ro oraz ruchomych platform wiertniczych, jak również szczegółów dotyczących pomierzania pojemności brutto.

([1]) Komisja przedstawiła swój wniosek dnia 11 grudnia 2003 r.
([2]) C 102 E z 28.4.2004, str. 565.
([3]) Dz.U. C 302 z 7.12.2004, str. 20.
([4]) Komitet Regionów nie przedstawił opinii.

Rada wyraża przekonanie, że ustawodawstwo wspólnotowe wdrażające międzynarodowe instrumenty prawne powinno być w jak największym stopniu uzgodnione z tymi instrumentami. A zatem przepisy dotyczące ważności dokumentów wydawanych statkom i eksploatującym je armatorom (Dokument zgodności, Tymczasowy dokument zgodności, Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem, Tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem) powinny być zgodne z przepisami Kodeksu ISM i przewidywać ważność przez okres pięciu lat od daty wydania.

Zgodnie z zasadą przestrzegania Kodeksu ISM, dokumenty powinny być akceptowane przez Państwa Członkowskie, jeśli są wydane przez administrację jakiegokolwiek innego Państwa Członkowskiego lub, w imieniu tej administracji, przez instytucję uznaną zgodnie z dyrektywą 94/57/WE, lub jeśli są wydane przez administrację państw trzecich lub w ich imieniu. W tym drugim przypadku, w odniesieniu do statków odbywających rejsy w ramach żeglugi regularnej, Państwa Członkowskie powinny zweryfikować, za pomocą stosownych środków, zgodność tych dokumentów z Kodeksem ISM.

Zdaniem Rady, rozszerzenie zakresu rozporządzenia na rejsy krajowe powoduje potrzebę uwzględnienia faktu, że sytuacja w każdym Państwie Członkowskim może być inna. Stąd rozporządzenie zapewnia ewentualny system odstępstw w przypadku, gdy Państwo Członkowskie uzna za trudne zastosowanie się przez armatorów do konkretnych punktów Kodeksu ISM dotyczących niektórych statków lub kategorii statków odbywających wyłącznie rejsy krajowe w tym Państwie Członkowskim. Zgodnie z tą procedurą odstępstwa, zainteresowane Państwo Członkowskie powinno zastosować środki zapewniające równoważne osiągnięcie celów kodeksu, powiadomić Komisję o odstępstwie i planowanych środkach oraz upublicznić przyjęte środki. W konsekwencji, w przypadku odstępstwa, certyfikat wydany statkowi lub armatorowi będzie inny niż formularze znajdujące się w załącznikach I i II do rozporządzenia, będzie jasno wskazywać, że przyznano odstępstwo zgodnie z rozporządzeniem oraz obejmować właściwe ograniczenia eksploatacyjne.

Wspólne stanowisko zawiera też pewną liczbę zmian, głównie o charakterze technicznym, które są niezbędne w celu uzgodnienia nowego tekstu z istniejącym ustawodawstwem wspólnotowym.