

Umowa o pracę a bezpieczeństwo

W celu wpajania kultury bezpieczeństwa na morzu marynarzy, ładunku, statków i środowiska, organizacje międzynarodowe wprowadzają szereg regulacji. Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczeństwem (ISM) zapewnia bezpieczeństwo to poprzez wdrażanie praktyk bezpieczeństwa na pokładach statków.

- Kodeks ISM

- Rozkłady alarmowe

- Postępowanie na wypadek zagrożenia

- Certyfikaty i dokumenty wymagane na pokładzie statku zgodnie z Konwencją SOLAS

- Obowiązki alarmowe członków załogi

- Kodeks ISPS, zagrożenie piractwem

- Plan ochrony statku

- Przygotowanie jednostki do inspekcji

- Konwencja pracy na morzu

Kodeks ISM



05:21

Jednym z podstawowych obowiązków oficera wachtowego jest zapewnienie bezpieczeństwa na statku, zarówno w morzu, jak i w porcie. Statystyki pokazują, że nadal wiele wypadków jest wynikiem błędu ludzkiego. Aby wspomóc załogę, armatorzy na podstawie **ISM Code** (ang. *International Safety Management Code* – Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczeństwem) opracowują **SMS** (ang. *Safety management system* – System zarządzania bezpieczeństwem) Manual, który wyznacza zasady bezpiecznych operacji na burcie statku.

ISM Code

Celem wprowadzenia Kodeksu ISM, czyli Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem, było zapewnienie na wszystkich statkach wspólnego standardu bezpiecznego zarządzania i eksploatacji statków oraz zapobiegania zanieczyszczeniom. Kodeks ten został stworzony przez zgromadzenie IMO (ang. *International Maritime Organization*, Międzynarodowa Organizacja Morska).

Uznając, że nie ma dwóch takich samych przedsiębiorstw żeglugowych lub armatorów statków oraz że statki operują w różnych warunkach, kodeks opiera się na ogólnych zasadach i celach, które obejmują ocenę wszystkich zidentyfikowanych zagrożeń dla statków, załogi i środowiska

jednej Spółki i ustanowienie odpowiednich zabezpieczeń. Kodeks został sformułowany w sposób ogólny, aby mógł mieć szerokie zastosowanie.

Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczeństwem (ISM) zapewnia bezpieczeństwo życia i statku na morzu poprzez wdrażanie różnych praktyk.

Kodeks ISM działa z myślą o zaspokojeniu trzech ważnych celów:

- bezpieczeństwo osób na pokładzie;
- bezpieczeństwo statku i ładunku;
- bezpieczeństwo środowiska morskiego.

We wdrażaniu kodeksu ISM na statkach ważną rolę odgrywają wszystkie te trzy elementy – przedsiębiorstwo żeglugowe, organ zarządzający i załoga statku.

Każdy marynarz powinien znać ważne aspekty kodeksu ISM, aby stworzyć bezpieczne środowisko pracy na morzu.

Kod ISM jest wdrażany na statkach w następujący sposób:

- Plany i listy kontrolne stanowią najbardziej integralną część procedury wdrażania. Listy kontrolne dotyczące bezpiecznego uruchamiania i zatrzymywania maszyn pokładowych wraz z planami przeprowadzenia różnych procedur pracy na statku zapewniają bezpieczeństwo statku i środowiska morskiego.
- Plany i listy kontrolne zawierają także dokładne określenie zadań, jakie ma wykonać każdy członek załogi statku.
- Tworzone są procedury postępowania w sytuacjach awaryjnych na statkach. Gotowość do reagowania na sytuacje awaryjne jest wpajana załodze statku poprzez ćwiczenia i różne programy szkoleniowe z odgrywaniem różnych scenariuszy.

Każde działanie na statku jest wysiłkiem zespołowym. Skuteczne spotkania zespołu i dyskusje pomagają w doskonały sposób przenieść bezpieczeństwo statku na zupełnie nowy poziom.

Aby zapewnić jak największe bezpieczeństwo statku, kodeks ISM skupia się na podstawach funkcjonowania statku – zapewnieniu właściwej konserwacji jego maszyn:

- przeglądy maszyn okrętowych w regularnych odstępach czasu;
- podejmowanie właściwych działań w przypadku niezgodności;
- prowadzenie rejestru przyczyn i działań konserwacyjnych do wykorzystania w przyszłości;
- regularne testowanie sprzętu i systemów;
- szkolenie personelu statku i utrzymywanie go na bieżąco z najnowszymi informacjami w branży.

Plan konserwacji sporządzany jest w celu przeprowadzenia prac naprawczych i maszynowych statku.

Na każdym statku jest specjalista ds. bezpieczeństwa, którego zadaniem jest omówienie i wdrażanie nowych praktyk bezpiecznej pracy oraz aktualizacja istniejących. Kapitan statku czuwa nad jej prawidłowym funkcjonowaniem wdrażania nowych praktyk bezpieczeństwa.

Armator odgrywa ważną rolę w zapewnieniu prawidłowego wdrożenia kodeksu ISM na statkach. W spółce powołano także inspektora ds. bezpieczeństwa, który ma obowiązek należycie wykonywać swoje obowiązki, regularnie przekazując wszelkie niezbędne informacje.

Przestrzeganie rygorystycznych zasad bezpieczeństwa wdrożonych zgodnie z kodeksem ISM nie tylko pomaga w zapewnieniu bezpieczeństwa życia i środowiska, ale także przynosi firmie żeglugowej wiele korzyści.

Co dokładnie będzie musiał obejmować SMS – Safety Management System

SMS będzie musiał zapewnić, że procedury kontroli jakości zostaną ustanowione zgodnie z Kodeksem ISM. Zagwarantują one zgodność z obowiązującymi przepisami i przepisami oraz

zapewnią uwzględnienie obowiązujących wytycznych i norm zalecanych przez takie instytucje, jak towarzystwa klasyfikacyjne i organizacje przemysłu morskiego.

Kodeks ISM wymaga w szczególności, aby SMS zawierał:

1. politykę bezpieczeństwa i ochrony środowiska;
2. instrukcje i procedury zapewniające bezpieczną eksploatację statków i ochronę środowiska zgodnie z odpowiednimi przepisami międzynarodowymi i przepisami państwa bandery;
3. określone poziomy władzy i sposoby komunikacji pomiędzy personelem na lądzie i na statku oraz pomiędzy nim;
4. procedury zgłaszania wypadków i niezgodności z postanowieniami Kodeksu;
5. procedury przygotowania i reagowania na sytuacje awaryjne;
6. procedury audytów wewnętrznych i przeglądów zarządzania.

Procedury określone w SMS każdego statku muszą mieć formę pisemną i być zebrane w dokumencie zwanym „Podręcznikiem zarządzania bezpieczeństwem”. Egzemplarz instrukcji musi znajdować się na pokładzie każdego statku.

ISM Code

INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE
with guidelines for its implementation

2018 EDITION



Struktura Kodeksu ISM

CZĘŚĆ A – WDROŻENIE

1. Postanowienia ogólne
 - 1.1. Definicje
 - 1.2. Cele
 - 1.3. Zastosowanie
 - 1.4. Wymagania funkcjonalne dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem
2. Polityka bezpieczeństwa i ochrony środowiska
3. Odpowiedzialność i uprawnienia armatora
4. Osoba/ osoby wyznaczone
5. Odpowiedzialność i uprawnienia kapitana
6. Środki i personel
7. Opracowanie planów działań wykonywanych na statku
8. Gotowość w stanach zagrożenia
9. Zgłaszanie i analiza niezgodności, wypadków oraz sytuacji niebezpiecznych
10. Utrzymywanie stanu statku i jego wyposażenia
11. Dokumentacja
12. Przegląd i ocena armatorska

CZĘŚĆ B – CERTYFIKATY I WERYFIKACJA

1. Certyfikacja i okresowa weryfikacja
2. Certyfikacja i okresowa weryfikacja
3. Certyfikacja dla wydania dokumentów tymczasowych
4. Weryfikacja
5. Formy certyfikatów

Celem wprowadzenia Kodeksu ISM było stworzenie na statkach i w przedsiębiorstwach żeglugowych skutecznego systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS), który będzie zawierać:

- politykę bezpieczeństwa firmy i ochrony środowiska;
- procedury zapewniające bezpieczną eksploatację statków i ochronę środowiska, według przepisów krajowych i międzynarodowych;
- ściśle określone kompetencje personelu na statku i na lądzie oraz ich drogi porozumienia między sobą;
- procedury zgłaszania wypadków oraz niezgodności z Kodeksem ISM;
- procedury dotyczące reagowania w sytuacjach awaryjnych;

- procedury audytów zewnętrznych oraz przeglądu systemu przez kierownictwo.
-

Kto jest odpowiedzialny za wdrożenie Kodeksu ISM?

Odpowiada za to firma, definiowana jako właściciel statku, jakkolwiek inna organizacja, zarządca, czarterujący statek z załogą lub bez lub jakkolwiek inny podmiot, który przejął odpowiedzialność za operacje. Kodeks określa cele zarządzania bezpieczeństwem i wymaga wdrożenia SMS przez firmę eksploatującą statek.

Kto powinien przestrzegać Kodeksu ISM?

Kodeks ISM ma obecnie zastosowanie do wszystkich statków, a zgodność z nim jest obowiązkowa dla statków pasażerskich i towarowych o pojemności brutto pięćset i większej, odbywających podróże międzynarodowe na mocy klauzul SOLAS. Wymagane procedury powinny być dobrze udokumentowane i zebrane w podręczniku Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, którego kopia powinna być na pokładzie do łatwego wglądu.

Jakie grupy procedur powinien zawierać System Zarządzania Bezpieczeństwem według ISM?

- 1 Zapewniające bezpieczną eksploatację statków i ochronę środowiska zgodnie z odpowiednimi uregulowaniami prawnymi, międzynarodowymi oraz państwa bandery.
- 2 Zapewniające zgłaszanie wypadków, jak również niezgodności z wymaganiami kodeksu.
- 3 Dotyczące przygotowania i działania w sytuacjach awaryjnych.

- 4 Audytów wewnętrznych oraz przeglądów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.
- 5 Zapewniające, aby nowy personel i personel przenoszony na nowe stanowiska związane z bezpieczeństwem i ochroną środowiska był odpowiednio zapoznany ze swoimi obowiązkami.
- 6 Umożliwiające identyfikację wszelkich szkoleń, które mogą być wymagane dla utrzymania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem oraz zapewniające takie szkolenia dla całego zainteresowanego personelu.
- 7 Zgodnie z którymi personel na statku otrzymuje odpowiednie informacje dotyczące Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w języku roboczym lub w językach, które są dla niego zrozumiałe.
- 8 Dla opracowania planów i instrukcji dla kluczowych działań dotyczących bezpieczeństwa statku i zapobieganie zanieczyszczeniom.
- 9 Dotyczące identyfikacji i określania potencjalnych stanów awaryjnych na statku oraz działania w tych stanach.
- 10 Zapewniające zgłaszanie armatorowi niezgodności i wypadków oraz stanów zagrożenia, a następnie ich zbadanie i analizę.
- 11 Wdrażające działania korygujące.
- 12 Zapewniające, że statek jest utrzymany w zgodności z postanowieniami odpowiednich przepisów i rozporządzeń oraz dodatkowych zarządzeń, które mogą być wydane przez armatora.
- 13 Identyfikacji wyposażenia i systemów technicznych, których nagłe awarie w działaniu powodują sytuacje zagrożenia.
- 14 Nadzoru wszystkich dokumentów i danych, które dotyczą Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.
-  Oceny skuteczności Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

Rozkłady alarmowe



02:19

Wytyczne odnośnie rozkładów alarmowych i instrukcji postępowania w przypadku zagrożenia zostały zawarte w **Prawidle 37 rozdziału III SOLAS-u**.

„1. Rozkład alarmowy powinien określać szczegółowo sygnał alarmu ogólnego i systemu ogólnego powiadamiania zgodnie z punktem 7.2 Kodeksu LSA, jak również czynności, które powinny być podjęte przez załogę i pasażerów po usłyszeniu tego sygnału. W rozkładzie alarmowym powinien być również określony sposób, w jaki będzie wydany rozkaz opuszczenia statku.

2. Rozkład alarmowy powinien ustalać obowiązki wyznaczone poszczególnym członkom załogi statku, obejmujące:

- 2.1 zamykanie drzwi wodoszczelnych, drzwi pożarowych, zaworów;
- 2.2 wyposażanie jednostek ratunkowych i innych środków ratunkowych;
- 2.3 przygotowanie i wodowanie jednostek ratunkowych;
- 2.4 ogólne przygotowanie innych środków ratunkowych;
- 2.5 przeprowadzenie zbiórki pasażerów;
- 2.6 posługiwanie się środkami łączności;
- 2.7 ustalenie składu osobowego sekcji pożarowych wyznaczonych do walki z pożarami;
- 2.8 obowiązki specjalne związane z używaniem wyposażenia i instalacji przeciwpożarowych.

3. Rozkład alarmowy powinien określać, którzy oficerowie są wyznaczeni jako odpowiedzialni za utrzymywanie środków ratunkowych i urządzeń przeciwpożarowych w dobrym stanie technicznym i w gotowości do natychmiastowego użycia.

4. Rozkład alarmowy powinien określać zastępców osób na kluczowych stanowiskach na wypadek, gdyby stały się one niezdolne do pełnienia powierzonych funkcji, biorąc przy tym pod uwagę, że różne stany zagrożenia mogą wymagać podjęcia różnych działań.

5. Rozkład alarmowy powinien ustalać obowiązki wyznaczone członkom załogi w odniesieniu do pasażerów na wypadek stanu zagrożenia. Obowiązki te powinny obejmować:

- 5.1 ostrzeganie pasażerów;
- 5.2 sprawdzenie, czy pasażerowie są odpowiednio ubrani i czy założyli pasy ratunkowe we właściwy sposób;
- 5.3 gromadzenie pasażerów w miejscach zbiórki;
- 5.4 utrzymywanie porządku w przejściach oraz w klatkach schodowych i ogólne nadzorowanie ruchu pasażerów;
- 5.5 dopilnowanie, aby zapas koców został zabrany do jednostek ratunkowych”.

Szkolenia i alarmy ćwiczebne na statkach

3.2 Każdy członek załogi co miesiąc uczestniczy w co najmniej jednym ćwiczeniu opuszczania statku i jednym ćwiczeniu przeciwpożarowym. Ćwiczenia załogi odbywają się w ciągu 24 godzin od opuszczenia przez statek portu, jeżeli w poprzednim miesiącu więcej niż 25% załogi nie brało udziału w ćwiczeniach opuszczania statku i pożaru na tym statku. Jeżeli statek wchodzi do służby po raz pierwszy, po modyfikacji głównego charakteru lub gdy zostaje zatrudniona nowa załoga, ćwiczenia te należy przeprowadzić przed wypłynięciem. Administracja może zaakceptować inne rozwiązania, co najmniej równoważne dla tych klas statków, dla których jest to niewykonalne.

3.3 Członkowie załogi pełniący obowiązki związane z wejściem do przestrzeni zamkniętej lub ratownictwem powinni uczestniczyć w ćwiczeniach związanych z wejściem do przestrzeni zamkniętej i ratownictwem, które odbywają się na statku co najmniej raz na dwa miesiące.

3.4 Ćwiczenia opuszczania statku

3.4.1 Każde ćwiczenie opuszczania statku będzie obejmować:

- .1 wzywanie pasażerów i załogi na miejsca zbiórki za pomocą alarmu wymaganego prawidem 6.4.2, po którym następuje ogłoszenie ćwiczeń za pomocą nagłośnienia lub innego systemu łączności i zapewnienie, że zostali oni powiadomieni o rozkazie opuszczania statku;
- .2 meldowanie się na stacjach i przygotowywanie się do obowiązków określonych w wykazie obowiązkowym;
- .3 sprawdzenie, czy pasażerowie i załoga są odpowiednio ubrani;
- .4 sprawdzenie, czy kamizelki ratunkowe są prawidłowo założone;
- .5 opuszczenie co najmniej jednej łodzi ratunkowej po wszelkich niezbędnych przygotowaniach do wodowania;
- .6 uruchamianie i obsługa silnika łodzi ratunkowej;
- .7 obsługa żurawików służących do wodowania tratw ratunkowych;
- .8 pozorowane poszukiwanie i ratowanie pasażerów uwięzionych w kabinach;
- .9 instrukcja obsługi radiowych środków ratunkowych.

3.4.2 Podczas kolejnych ćwiczeń różne łodzie ratunkowe należy w miarę możliwości opuszczać zgodnie z wymaganiami punktu 3.4.1.5.

3.4.3 Z wyjątkiem przypadków przewidzianych w paragrafach 3.4.4 i 3.4.5, każda łódź ratunkowa zostanie zwodowana i manewrowana na wodzie przez przydzieloną jej załogę operacyjną co najmniej raz na trzy miesiące podczas ćwiczenia opuszczania statku.

3.4.4 W przypadku łodzi ratunkowej przystosowanej do wodowania ze swobodnym opadaniem, co najmniej raz na trzy miesiące podczas ćwiczeń opuszczania statku załoga powinna wejść na łódź ratunkową, odpowiednio zabezpieczyć się na swoich siedzeniach i rozpocząć procedury wodowania aż do chwili faktycznego zwolnienia łodzi ratunkowej (tj. hak zwalniający nie może zostać zwolniony). Następnie łódź ratunkową należy zwodować w sposób swobodny, mając na pokładzie jedynie wymaganą załogę operacyjną, albo opuścić ją do wody za pomocą dodatkowych środków opuszczania na wodę, z załogą operacyjną na pokładzie lub bez niej. W obu przypadkach załoga obsługująca będzie następnie manewrować łodzią ratunkową na wodzie. W odstępach nie dłuższych niż sześć miesięcy łódź ratunkową należy zwodować w drodze swobodnego spadania, gdy na pokładzie znajduje się wyłącznie załoga operacyjna, albo należy przeprowadzić symulowane wodowanie zgodnie z wytycznymi opracowanymi w przypisie Organizacji.

3.4.5 Administracja może zezwolić statkom odbywającym krótkie podróże międzynarodowe na niewodowanie łodzi ratunkowych po jednej burcie, jeśli sposób ich cumowania w porcie i sposób prowadzenia działalności handlowej nie pozwalają na wodowanie łodzi ratunkowych po tej burcie. Jednakże wszystkie takie łodzie ratunkowe należy opuszczać co najmniej raz na trzy miesiące i opuszczać na wodę co najmniej raz w roku.

3.4.6 O ile jest to rozsądne i praktyczne, łodzie ratownicze inne niż łodzie ratunkowe będące jednocześnie łodziami ratowniczymi powinny być co miesiąc wodowane z przydzieloną im załogą na pokładzie i manewrowane na wodzie. We wszystkich przypadkach wymóg ten należy spełnić przynajmniej raz na trzy miesiące.

3.4.7 Jeżeli ćwiczenia z wodowaniem łodzi ratunkowych i łodzi ratowniczych przeprowadzane są w czasie, gdy statek porusza się naprzód, ćwiczenia takie, ze względu na związane z nimi zagrożenia, należy wykonywać wyłącznie na wodach osłoniętych i pod nadzorem oficera doświadczonego w takich ćwiczeniach, przepis.

3.4.8 Jeżeli statek jest wyposażony w morskie systemy ewakuacji, ćwiczenia powinny obejmować ćwiczenie procedur wymaganych do rozmieszczenia takiego systemu do momentu bezpośrednio poprzedzającego faktyczne rozmieszczenie tego systemu. Ten aspekt ćwiczeń powinien być uzupełniony regularnym szkoleniem z wykorzystaniem pokładowych pomocy szkoleniowych wymaganych prawidem 35.4. Ponadto każdy członek partii systemu, w miarę możliwości, będzie podlegał dalszemu szkoleniu poprzez udział w pełnym rozmieszczeniu podobnego systemu w wodzie, na pokładzie statku lub na łodzi, w odstępach nie dłuższych niż dwa lata, ale w żadnym przypadku dłuższych niż trzy lata. Szkolenie to może być powiązane z wdrożeniami wymaganymi na mocy prawidła 20.8.2.

3.4.9 Podczas każdego ćwiczenia opuszczania statku należy sprawdzić oświetlenie awaryjne na potrzeby zbiórki i opuszczenia statku.

3.5 Ćwiczenia przeciwpożarowe

3.5.1 Ćwiczenia przeciwpożarowe należy planować w taki sposób, aby uwzględnić regularne ćwiczenia w różnych sytuacjach awaryjnych, które mogą wystąpić w zależności od typu statku i ładunku.

3.5.2 Każde ćwiczenie przeciwpożarowe powinno obejmować:

- .1 meldowanie się na stacjach i przygotowanie do obowiązków opisanych w wykazie obowiązkowym wymaganym prawidem 8;
- .2 uruchomienie pompy pożarniczej przy użyciu co najmniej dwóch wymaganych strumieni wody w celu sprawdzenia, czy instalacja jest sprawna;
- .3 sprawdzenie wyposażenia strażackiego i innego osobistego sprzętu ratowniczego;
- .4 sprawdzenie odpowiedniego sprzętu komunikacyjnego;

.5 sprawdzenie działania drzwi wodoszczelnych, przeciwpożarowych, klap przeciwpożarowych oraz głównych wlotów i wylotów instalacji wentylacyjnych w rejonie wierceń;

.6 sprawdzenie niezbędnych ustaleń dotyczących późniejszego opuszczenia statku.

3.5.3 Sprzęt używany podczas ćwiczeń należy niezwłocznie doprowadzić do stanu pełnej sprawności, a wszelkie usterki i usterki wykryte podczas ćwiczeń należy możliwie najszybciej usunąć.

3.6 Ćwiczenia związane z wejściem do przestrzeni zamkniętej i ratownictwem

3.6.1 Ćwiczenia związane z wejściem do przestrzeni zamkniętej i ćwiczeniami ratowniczymi należy planować i przeprowadzać w sposób bezpieczny, biorąc pod uwagę, w stosownych przypadkach, wytyczne zawarte w zaleceniach opracowanych w przypisie Organizacji.

3.6.2 Każde ćwiczenie dotyczące wejścia do przestrzeni zamkniętej i ratownictwa powinno obejmować:

- .1 sprawdzenie i użycie środków ochrony osobistej wymaganych przy wejściu;
- .2 sprawdzenie i wykorzystanie sprzętu i procedur komunikacyjnych;
- .3 sprawdzenie i użycie przyrządów do pomiaru atmosfery w pomieszczeniach zamkniętych;
- .4 sprawdzenie i użycie sprzętu i procedur ratowniczych;
- .5 instrukcje dotyczące technik pierwszej pomocy i resuscytacji.

Przykłady rozkładów alarmowych

No.	NAME	RANK	FIRE DRILL	BOAT DRILL
1		Master	On Bridge. Overall command.	On Bridge. Overall command.
2		Ch. Off.	Fire Fighting Team A Leader. In charge site of Fire on deck. Mustering of crew.	Team Leader, leads team to prepare and launch the life boat/rafts on Master's order. Coxwain.
3		2nd Off.	Medical Team Leader/ Communication Officer, assists Master.	Brings Nav. Equipment and log book to the boat.
4		3rd Off.	Fire Fighting Support Team Leader. In charge in closing of fire flaps and dampers & Assisting and supplying fire teams as directed.	Coordinates the prep. and launching of LR on Master's order. Pulling out inside safety pin of release gear system and operates release handle.
5		Ch. Eng.	Stand-by E/R, In charge of releasing CO2 system by Master's order.	In charge in Engine Room, proceed to lifeboat by Master's order.
6		2nd Eng.	Fire Fighting Team B Leader. In charge site of fire in E/R.	Assist Chief Eng. When handling technical emergencies. Substitute for 3rd Eng. duties.
7		3rd Eng.	In charge of emergency fire pump, assists Chief Engineer.	Prepares and operate the life boat engine.
8		Elect.	Switch off electric power in affected area, Incharge of Emergency Generator.	Assists Chief Eng. In dealing with all electrical problems.
9		Bosun	BA-Man 1, wearing of Fireman's Outfit & BA. Combatting fire.	Operates the winch for lowering or lifting of the life boat.
10		AB	Assists the BA-Man 1 in Donning the gear & hold life line. Substitute BA-Man 1.	Brings EPIRB to the life boat.
11		AB	Prepares hose and nozzle. Brings fire extinguisher.	Liferaft Man 1, prepares and Launches life rafts at port side on Master's order.
12		AB	Brings spare bottles for BA to the fire scene. Assist no. 11 to prepare Hose & Nozzle.	Brings 3 VHF's to the life boat. Assists no. 9.
13		AB	Helmsman.	Helmsman. Brings additional pyrotechnics to the life boat. Substitute for 2nd Off. duties.
14		DH	Closing of fire flaps and dampers. Assisting and supplying fire teams as directed.	Assist no. 11 in preparing and launching port side life rafts. Substitute no. 11.
15		DH	Closing of fire flaps and dampers. Assisting and supplying fire teams as directed.	Assists no. 19 in preparing and launching stbd side life rafts. Substitute no. 19.
16		Storekeeper	BA-Man 2, wearing of Fireman's Outfit & BA. Combatting fire. Substitutue BA-Man 2.	Assist no. 7. Brings additional tools.
17		M/man	Assists the BA-Man 2 in Donning the gear and hold life line. Substitute BA-Man 2.	Removing port side lashing wire.
18		M/man	Prepares hose and nozzle. Brings fire extinguisher.	Removing stbd side lashing wire.
19		M/man	Brings spare bottles for BA to the fire scene. Assist no. 18 to prepare Hose & Nozzle.	Liferaft Man 2, Prepares and Launches life rafts at starboard side on Master's order.
20		Cook	Brings First Aid Kit to the place of accident. Forward stretcher man.	Provision Man, brings additional provision and blankets to the life boat.
21		Steward	Brings the stretcher. Aft stretcher man. Provides food/water if required.	Water Man, brings additional water to the lifeboat. Escorts passengers to the muster station (if any).

Przykładowy rozkład alarmowy dotyczący obowiązków członków załogi podczas pożaru i ewakuacji ze statku

Muster List

This Muster List must be completed in compliance with SOLAS Chapter III, Regulation 37 and the Company Safety Manual

Ship: M/V ERNST OLDENDORFF

Call Sign: CQAU

COMMAND TEAM			ENGINE TEAM		
Muster on Bridge			Muster at: Engine control room		
Name	Rank	Assigned duties	Name	Rank	Assigned duties
	Master	On Bridge. Overall command.		Ch. Eng.	Stand-by E/R. In charge of releasing CO2 system by Master's order.
	2nd Off.	Medical Team Leader/ Communication Officer, assists Master.		3rd Eng.	In charge of emergency fire pump, assists Chief Engineer.
	AB	Helmsman.		Elect.	Switch off electric power in affected area, Incharge of Emergency Generator.

FIRE FIGHTING TEAM A			FIRE FIGHTING TEAM B		
Muster at: Main Deck Portside			Muster at: Main Deck Portside		
Name	Rank	Assigned duties	Name	Rank	Assigned duties
	Ch. Off.	Fire Fighting Team A Leader. In charge site of Fire on deck. Mustering of crew.		2nd Eng.	Fire Fighting Team B Leader. In charge site of fire in E/R.
	BSN	Prepares hose and nozzle. Brings fire extinguisher.		Strkpr	BA-Man 2, wearing of Fireman's Outfit & BA. Combatting fire. Substitute BA-Man 2.
	AB	Assists the BA-Man 1 in Donning the gear & hold life line. Substitute BA-Man 1.		M/man	Assists the BA-Man 2 in Donning the gear and hold life line. Substitute BA-Man 2.
	AB	Prepares hose and nozzle. Brings fire extinguisher.		M/man	Prepares hose and nozzle. Brings fire extinguisher.
	AB	Brings spare bottles for BA to the fire scene. Assist no. 11 to prepare Hose & Nozzle.		M/man	Brings spare bottles for BA to the fire scene. Assist no. 18 to prepare Hose & Nozzle.

FIRE FIGHTING SUPPORT TEAM			RESCUE BOAT TEAM		
Muster at: Main Deck Portside			Muster at: 1st Cabin Deck Starboardside		
Name	Rank	Assigned duties	Name	Rank	Assigned duties
	3rd Off.	Fire Fighting Support Team Leader. In charge in closing of fire flaps and dampers & Assisting and supplying fire teams as directed.		Ch. Off.	
	DH	Closing of fire flaps and dampers. Assisting and supplying fire teams as directed.		3rd Off.	Coordinates the prep. and launching of LR on Master's order. Pulling out inside safety pin of release gear system and operates release handle.
	DH	Closing of fire flaps and dampers. Assisting and supplying fire teams as directed.		3rd Eng.	
	Elect.	Switch off electric power in affected area, Incharge of Emergency Generator.		BSN	
				AB	
				AB	
				AB	
				Strkpr	
				DH	

ABANDON SHIP STATIONS If Lifeboat not available, proceed to raft station						
No.	NAME	RANK	BOAT	RAFT	DUTIES	
01		Master			On Bridge. Overall command.	
02		Ch. Off.			Team Leader, leads team to prepare and launch the life boat/rafts on Master's order. Coxwain.	
03		2nd Off.			Brings Nav. Equipment and log book to the boat.	
04		3rd Off.			Coordinates the prep. and launching of LR on Master's order. Pulling out inside safety pin of release gear system and operates release handle.	
05		Ch. Eng.			In charge in Engine Room, proceed to lifeboat by Master's order.	
06		2nd Eng.			Assist Chief Eng. When handling technical emergencies. Substitute for 3rd Eng. duties.	
07		3rd Eng.			Prepares and operate the life boat engine.	
08		Electrician			Assists Chief Eng. In dealing with all electrical problems.	
09		Bosun			Operates the winch for lowering or lifting of the life boat.	
10		AB			Brings EPIRB to the life boat.	
11		AB			Liferaft Man 1, prepares and Launches life rafts at port side on Master's order.	
12		AB			Brings 3 VHF's to the life boat. Assists no. 9.	
13		AB			Brings 3 VHF's to the life boat. Assists no. 9.	
14		DH			Assist no. 11 in preparing and launching port side life rafts. Substitute no. 11.	
15		DH			Assists no. 19 in preparing and launching stbd side life rafts. Substitute no. 19.	
16		Storekeeper			Assist no. 7. Brings additional tools.	
17		M/man			Removing port side lashing wire.	
18		M/man			Removing stbd side lashing wire.	
19		M/man			Liferaft Man 2, Prepares and Launches life rafts at starboard side on Master's order.	
20		Cook			Provision Man, brings additional provision and blankets to the life boat.	
21		Steward			Water Man, brings additional water to the lifeboat. Escorts passengers to the muster station (if any).	
22		2nd Off./ BASSnet Trainer				
GENERAL INSTRUCTIONS:						
1/ The person responsible for maintenance of all LSA and fire fighting equipment is: 3rd Mate						
2/ In case of collision, grounding or flooding officer/Engineer on duty to close all watertight doors and scuttles.						
3/ In the event of fire, all automatic and manual fire doors to be closed by the reserve team.						
4/ Supernumeraries & non-tasked personel kept at port Birdge wing until ordered to abandon ship by the Master						
5/ The Master's substitute will be : Chief Mate						
6/ The Chief Mate's substitute will be : 2nd Mate						
7/ The Chief Engineer's substitute will be : 2nd Engineer						
8/ Officer in charge for emergency communications - 2nd Mate						

1/ The person responsible for maintenance of all LSA and fire fighting equipment is: 3rd Mate
2/ In case of collision, grounding or flooding officer/Engineer on duty to close all watertight doors and scuttles.
3/ In the event of fire, all automatic and manual fire doors to be closed by the reserve team.
4/ Supernumeraries & non-tasked personnel kept at port Birdge wing until ordered to abandon ship by the Master
5/ The Master's substitute will be : Chief Mate
6/ The Chief Mate's substitute will be : 2nd Mate
7/ The Chief Engineer's substitute will be : 2nd Engineer
8/ Officer in charge for emergency communications - 2nd Mate

Instrukcje postępowania w przypadku zagrożenia

Instrukcje postępowania dla członków załogi —

Dla każdego członka załogi znajdującego się na statku opracowuje się instrukcję postępowania w przypadku zagrożenia.

Instrukcja postępowania dla członków załogi określa:

1. nazwy wszystkich alarmów;
2. charakterystykę sygnałów alarmowych;
3. środki, jakimi sygnały alarmowe będą nadawane;
4. miejsca zbiórek alarmowych;
5. działanie, jakie powinien podjąć każdy członek załogi po usłyszeniu sygnału alarmowego;
6. czynności wynikające z rozkładów alarmowych;
7. czynności, jakie powinien podjąć członek załogi po zauważeniu wypadnięcia człowieka za burtę, pożaru lub innych zagrożeń.

Instrukcje postępowania wykonuje się w dwóch egzemplarzach. Jeden egzemplarz powinien być wywieszony w kabinie członka załogi, a drugi powinien znajdować się u kapitana lub na mostku.

Instrukcja postępowania dla pasażerów —

Instrukcja postępowania dla pasażerów określa:

1. nazwy alarmów;
2. charakterystykę sygnałów alarmowych;
3. środki, jakimi sygnały będą nadawane;
4. drogi i miejsce zbiórki, do którego należy się udać;
5. przedmioty, które pasażer powinien zabrać na miejsce zbiórki (takie jak pas ratunkowy), oraz odzież, którą powinien założyć udając się na miejsce zbiórki;
6. numer łodzi lub tratwy ratunkowej, do której pasażer został wyznaczony, wraz z ich lokalizacją;
7. czynności, jakie pasażer powinien podjąć po zauważeniu człowieka za burtą, pożaru lub innego zagrożenia.

Instrukcję postępowania dla pasażerów opracowuje się w języku polskim i angielskim oraz w miarę potrzeby w innym języku i wywiesza w kabinach pasażerskich, mesach, palarniach, świetlicach, miejscach zbiórek oraz na korytarzach pasażerskich. Obok instrukcji postępowania należy wywiesić ilustrowane tablice pokazujące sposób zakładania pasa ratunkowego. Opis ilustrowanej tablicy powinien być sporządzony w języku polskim i angielskim.

Postępowanie na wypadek zagrożenia



07:30

Pożar

Plan postępowania na wypadek pożaru powinien zawierać szereg czynności, jakie należy wykonać.

Osoba dowodząca powinna upewnić się, że:

- nadano wewnętrzny i zewnętrzny sygnał alarmowy;
- ustalono źródło pożaru;
- uruchomiono główne i awaryjne pompy pożarowe;
- wyłączono wentylację w zagrożonej części statku.

Dodatkowo:

- jeżeli statek jest w morzu, należy rozważyć zmianę kursu tak, aby wiatr nie powodował zadymienia nadbudówki;
- w razie pożaru w maszynowni, należy rozważyć wyłączenie silnika i odcięcie paliwa;
- w porcie lub na redzie, należy powiadomić straż pożarną oraz odpowiednie służby;
- należy nadać odpowiedni komunikat zgodnie z wytycznymi GMDSS;
- należy nawiązać łączność radiową z najbliższą stacją brzegową;
- drzwi wodoszczelne i przeciwpożarowe powinny zostać zamknięte;
- jeżeli statek jest wyposażony w stację CO₂, należy przygotować ją do użycia.

Każdy statek ma opracowany plan postępowania na wypadek pożaru i powinien postępować zgodnie z jego wytycznymi.

Opuszczenie statku

Osoby zarządzające statkiem zawsze powinny pamiętać, że decyzja o jego opuszczeniu powinna być podejmowana w ostateczności, kiedy załoga nie jest w stanie poradzić sobie z zagrożeniem, jakie na statku zaistniało. Wynika to z faktu, że przebywając w jednostkach ratunkowych, załoga i pasażerowie zagrożeni są innymi czynnikami, takimi jak śmierć przez wychłodzenie czy z braku wody i prowiantu.

Postępowanie na wypadek opuszczenia statku (*abandon the ship*):

- należy nadać sygnał MAYDAY wszystkimi dostępnymi środkami;

- stacji brzegowej, jeżeli uda się nawiązać kontakt, należy przekazać dokładną pozycję;
 - uruchomić radiopławę EPIRB;
 - należy zabrać ze sobą do jednostek ratunkowych SART i przenośne środki łączności;
 - sprawdzić obecność całej załogi oraz pasażerów;
 - należy w miarę możliwości zabrać ze sobą dziennik okrętowy;
 - jeżeli silnik statku jest sprawny, prędkość należy zmniejszyć do minimalnej sterownej;
 - przygotować jednostki ratunkowe do opuszczenia;
 - jeżeli są dostępne, należy założyć kombinezony ratunkowe i ubrania termoizolacyjne;
 - zabrać ze sobą dodatkową odzież, koce, prowiant oraz wodę.
-

Eksplozja

Postępowanie na wypadek eksplozji:

- należy nadać wewnętrzny i zewnętrzny sygnał alarmowy;
- określić lokalizację eksplozji;
- sprawdzić, czy nie ma oleju/substancji niebezpiecznych, zanieczyszczeń i możliwości ich wystąpienia;

- ustalić, czy są jakieś ofiary i w razie potrzeby udzielić pierwszej pomocy;
- należy dowiedzieć się, jaki jest rodzaj pożaru;
- jeśli to konieczne, uruchomić pompę pożarniczą;
- w przypadku pożaru w maszynowni uruchomić awaryjną pompę pożarową i zamknąć zawór odcinający;
- zamknąć wszystkie zawory (zawory szybkozamykające);
- ograniczyć i ugasić pożar (w razie potrzeby używając systemu stałego);
- w zależności od sytuacji nadano na kanale 16 UKF odpowiedni komunikat poprzedzony sygnałem „PAN-PAN” lub „MAY-DAY” oraz uruchomić (w razie potrzeby) radiopławę awaryjną EPIRB;
- przekazać aktualną pozycję do radiostacji i terminalu łączności satelitarnej;
- nawiązać łączność radiową z najbliższą stacją brzegową;
- zamknąć drzwi wodoszczelne i automatyczne drzwi przeciwpożarowe;
- przygotować do użycia stację CO₂.

Jeśli statek jest w porcie:

- należy wstrzymać prace związane z ładunkiem;
- wstrzymać ruch, ewakuować personel lądowy;

- poinformować władze portowe i straż pożarną.
-

Zalanie przedziału

Postępowanie na wypadek zalania przedziału:

- poinformować kapitana;
- nadać wewnętrzny i zewnętrzny sygnał alarmowy;
- zamknąć drzwi wodoszczelne i automatyczne drzwi przeciwpożarowe
- zbiórka załogi przy stacji zwalczania uszkodzenia statku (Damage Control Station);
- należy przeprowadzić procedury kontroli uszkodzeń:
 - przeprowadzić oględziny uszkodzeń,
 - sprawdzić, czy nie ma zanieczyszczeń olejem i podjąć odpowiednie działania,
 - wykonać sondowanie wszystkich balastów, zęz i zbiorników paliwa,
 - sprawdzić kryteria stateczności dla obecnego i najgorszego przewidywanego stanu,
 - upewnić się, że ładunek jest nienaruszony, a wszystkie wodoszczelne drzwi i wentylatory są zamknięte;
- w zależności od sytuacji nadać na kanale 16 UKF odpowiedni komunikat poprzedzony sygnałem „PAN-PAN” lub „MAY-DAY”;
- przekazać aktualną pozycję do radiostacji i terminalu łączności satelitarnej;

- nawiązać łączność radiową z najbliższą stacją brzegową;
 - należy prowadzić dziennik/rejestr zdarzeń i decyzji.
-

Człowiek za burtą

Postępowanie na wypadek zauważenia człowieka za burtą (*man overboard*, MOB):

- należy krzyknąć „Człowiek za burtą” (z zaznaczeniem prawej/lewej burty);
- zmienić sterowanie na ręczne z automatycznego;
- zwolnić pławę MOB z tej strony skrzydła mostka, na którym pojawił się MOB; pławą jest pływająca i posiada samozapalające się światło oraz samoaktywujący się sygnał dymny;
- należy nacisnąć przycisk MOB na GPS, aby oznaczyć pozycję poszkodowanego do wykorzystania w przyszłości;
- nadać dźwięk „O” (trzy długie dźwięki) – ma to na celu powiadomienie kapitana i załogi o sytuacji awaryjnej – oraz uzupełnić to odpowiednią flagą „O”;
- wezwać dodatkową wachtę obserwacyjną;
- aktywować „alarm ogólny”, aby powiadomić wszystkich o konieczności udania się do stacji alarmowych – ma to na celu zapewnienie, że jeśli załoga nie zrozumie trzech długich dźwięków MOB, zostanie mimo to zaalarmowana i uda się na stanowiska zbiórki;
- następnie należy ogłosić sytuację MOB w systemie PA (*Public Address system*, system powiadamiania głosowego statku);

- poinformować maszynownię o sytuacji, w której konieczne będzie wykonanie manewru;
- należy wykonać manewr powrotu na pozycję „człowieka za burtą”;
- obserwować RADAR/ARPA, a VHF ustawić na kanale 16;
- należy prowadzić zapis wszystkich wydarzeń w Dzienniku okrętowym;
- starszy oficer powinien przejąć wszystkie decyzje dotyczące pokładu, dotyczące opuszczenia łodzi ratunkowej, drabinki wejścia na pokład itp.;
- trzeci oficer powinien pomagać kapitanowi na mostku;
- oficer dowodzący w danej chwili musi wysłać „sygnał pilności” do wszystkich systemów łączności, aby powiadomić statki znajdujące się w pobliżu o sytuacji;
- należy trzymać koło ratunkowe (znacznik MOB) w zasięgu wzroku;
- łódź ratownicza powinna być obsadzona odpowiednią załogą do przeprowadzenia akcji ratowniczej;
- oficer na łodzi ratowniczej musi mieć przy sobie przenośny ręczny radiotelefon VHF;
- po uratowaniu osoby łódź ratunkową należy podnieść po przybyciu w pobliże statku wraz z kołem ratunkowym;
- w razie potrzeby należy udzielić natychmiastowej pierwszej pomocy;
- aby anulować ostatni wysłany alert MOB, należy wysłać „sygnał pilności”;
- należy dokonać odpowiednich wpisów w Dzienniku pokładowym statku.

Certyfikaty i dokumenty wymagane na pokładzie statku zgodnie z Konwencją SOLAS



02:53

Międzynarodowe świadectwo pomiarowe (1969)

International Tonnage Certificate (1969)

Międzynarodowe świadectwo pomiarowe powinno być wydane każdemu statkowi, któremu określono pojemność brutto i pojemność netto zgodnie z wymaganiami Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków, 1969.

(Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków, (TONNAGE 1969), art. 7)

Międzynarodowy certyfikat wolnej burty

International Load Line Certificate

Międzynarodowy certyfikat wolnej burty powinien być wydany każdemu statkowi, na którym przeprowadzono przegląd i który jest oznakowany zgodnie z wymaganiami Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966 lub wymaganiami tej Konwencji uzupełnionymi Protokołem 1988.

(Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych (LL 1966), art. 16; Protokół LL 1988, art. 16)

Międzynarodowy certyfikat zwolnienia od wymagań wolnej burty

International Load Line Exemption Certificate

Międzynarodowy certyfikat zwolnienia od wymagań wolnej burty powinien być wydany każdemu statkowi, któremu to zwolnienie zostało przyznane zgodnie z Art. 6

Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966 lub wymaganiami tej Konwencji uzupełnionymi Protokołem 1988

(Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych (LL 1966), art. 6; Protokół LL 1988 art. 16)

Dokumentacja techniczna powłok ochronnych

Coating Technical File

Dokumentacja techniczna, zawierająca dane systemu powłok ochronnych zastosowanych w wyznaczonych zbiornikach wody balastowej na statkach wszystkich typów i w przestrzeniach poszycia podwójnych burt masowców o długości 150 m i większej, zapisy prac malarskich wykonanych przez stocznie i armatora, szczegółowe kryteria nakładania powłok, warunki wykonywania prac, zapisy z inspekcji, utrzymania i napraw powłok powinny być przechowywane i prowadzone przez cały cykl życia statku.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), правило II-1/3-2; Norma wykonawcza powłok ochronnych wyznaczonych zbiorników balastowych wody morskiej na statkach wszystkich typów oraz przestrzeni poszycia burt podwójnych masowców (rezolucja MSC.215(82))

Rysunki konstrukcyjne

Construction drawings

Zestaw zdawczych rysunków konstrukcyjnych i innych rysunków pokazujących wszelkie późniejsze zmiany konstrukcyjne powinien być przechowywany na statkach zbudowanych w dniu 1 stycznia 2007 r. lub po tej dacie.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), правило II-1/3-7; MSC/Circ.1135 dotyczący rysunków konstrukcyjnych zdawczych, jakie mają być przechowywane na statku i na lądzie)

Dokumentacja budowy statku

Ship Construction File

Dokumentacja budowy statku, zawierająca określone informacje, powinna być przechowywana na zbiornikowcach olejowych o długości 150 m i większej i masowcach o długości 150 m i większej (z wyjątkiem rudowców i statków kombinowanych) o pojedynczym pokładzie oraz podających w przestrzeniach ładunkowych zbiorniki szczytowe i obłowe:

1. których kontrakt na budowę został zawarty w dniu 1 lipca 2016 r. lub po tej dacie,
2. w przypadku braku kontraktu – których stępka została położona lub które są na podobnym etapie budowy w dniu 1 lipca 2017 r. lub po tej dacie, które przekazano do eksploatacji w dniu 1 lipca 2020 r. lub po tej dacie,
3. powinny przewozić na burcie dokumentację budowy statku i uaktualniać ją, jeśli to uzasadnione, przez cały cykl życia statku w celu ułatwienia bezpiecznej eksploatacji, utrzymania, przeglądów i napraw statku oraz podejmowania działań w sytuacjach awaryjnych.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), правило II-1/3-10; MSC/Circ.1343 Wytyczne odnośnie informacji, jakie mają być zawarte w dokumentacji budowy statku)

Informacja o stateczności

Stability Information

Każdy statek pasażerski, niezależnie od jego długości i każdy statek towarowy o długości 24 m i większej powinien być poddany próbie przechyłów i mieć określone parametry stateczności. Kapitan powinien otrzymać informację o stateczności zawierającą wytyczne i dane wystarczające do szybkiego i prostego określenia zachowań statku

w różnych stanach ładunkowych. Dla masowców informacja wymagana w instrukcji operacji ładunkowych na masowcu może być zawarta w informacji o stateczności.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), przepisy II-1/5, II-1/5-1; Protokół LL 1988, przepis 10)

Plan zabezpieczenia niezatapialności i wytyczne postępowania

Damage control plans and booklets

Na statku pasażerskim i statku towarowym powinien być na stałe wywieszony plan, pokazujący w sposób zrozumiały i jasny granice przedziałów wodoszczelnych na każdym pokładzie i w każdej ładowni, znajdujące się w nich otwory i ich urządzenia zamykające oraz lokalizację elementów sterujących tych zamknięć, a także wytyczne postępowania w przypadku jakiegokolwiek przechyłu spowodowanego zalaniem. Plany te, zawierające informacje opisane powyżej, muszą być dostępne dla oficerów na statku.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), przepis II-1/19; MSC/Circ.1245)

Dokument minimalnej bezpiecznej obsady

Minimum safe manning document

Każdy statek, do którego mają zastosowanie wymagania rozdziału I Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, powinien posiadać dokument bezpiecznej

obsady lub dokument równoważny, wydany przez Administrację jako poświadczenie minimalnej bezpiecznej obsady na statku.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), правило V/14.2)

Podręcznik ćwiczeń pożarowych

Fire safety training manual

Podręcznik ćwiczeń pożarowych powinien być opracowany w języku roboczym załogi statku i powinien się znajdować w każdej mesie załogowej i sali rekreacyjnej lub w każdej kabinie załogowej. Podręcznik powinien zawierać instrukcje i informacje wymagane prawidem 15.2.3.4, rozdz. II-2 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974. Część tych informacji może być opracowana w formie audiowizualnej zamiast w formie podręcznika.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), правило II-2/15.2.3)

Zapisy ćwiczeń pożarowych i alarmowych

On board training and drills record

Ćwiczenia pożarowe powinny być przeprowadzane i zapisywane zgodnie z wymaganiami prawidła III/19.3 i III/19.5.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), prawo II-2/15.2.2.5)

Książka bezpieczeństwa pożarowego

Fire safety operational booklet

Książka bezpieczeństwa pożarowego powinna zawierać informacje i instrukcje niezbędne do bezpiecznej eksploatacji statku i właściwego postępowania w zakresie ochrony przeciwpożarowej podczas operacji ładunkowych. Książka powinna być napisana w języku roboczym załogi i powinna znajdować się w każdej mesie załogowej i pomieszczeniu rekreacyjnym lub w każdej kabinie załogowej. Książka może być połączona z podręcznikiem ćwiczeń pożarowych wymaganym prawidem II-2/15.2.3.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), prawo II-2/16.2)

Plan konserwacji

Maintenance plans

Plan konserwacji powinien zawierać niezbędne informacje na temat systemów ochrony pożarowej oraz systemów i urządzeń gaśniczych, jak tego wymaga prawo II-2/14.2.2. Dla zbiornikowców podano dodatkowe wymagania w prawie II-2/14.4.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), правило II-2/14.2.2 i II-2/14.4.)

Podręcznik ćwiczeń

Training manual

Podręcznik ćwiczeń, który może składać się z kilku tomów, powinien zawierać instrukcje i informacje, podane w łatwo zrozumiałym języku i, gdzie to możliwe, uzupełnione ilustracjami, dotyczące urządzeń ratunkowych znajdujących się na statku i najlepszych metod przetrwania. Każda z takich informacji może być podana w formie audiowizualnej zamiast formy opisowej w podręczniku.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), правило III/35)

Mapy i wydawnictwa nautyczne

Nautical charts and nautical publications

Mapy i wydawnictwa nautyczne powinny być aktualne i odpowiednie do zaplanowanej podróży. Elektroniczne mapy i system informacyjny (ECDIS) są również akceptowane jako spełniające wymagania tego paragrafu odnośnie posiadania map na burcie statku.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), правило V/19.2.1.4 i V/27.)

Międzynarodowy kod sygnałowy oraz tom III Podręcznika IAMSAR

International Code of Signals and volume III of IAMSAR Manual

Wszystkie statki, od których wymaga się posiadania instalacji radiowych, powinny posiadać na burcie Międzynarodowy kod sygnałowy; wszystkie statki powinny posiadać aktualny egzemplarz tomu III Międzynarodowego podręcznika aeronautycznego i morskiego poszukiwania i ratownictwa (IAMSAR).

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), правило V/21)

Zapisy czynności nawigacyjnych

Records of navigational activities

Wszystkie statki uprawiające żeglugę międzynarodową powinny prowadzić rejestr czynności i zdarzeń nawigacyjnych, obejmujący również ćwiczenia i próby wykonywane przez wyjściem z portu. Jeżeli takie informacje nie są zapisywane w dzienniku okrętowym, to należy je przechowywać w innej formie zatwierdzonej przez administrację.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), правило V/26 i V/28.1)

Książka własności manewrowych

Maneuvering booklet

Czasy zatrzymania, kursy statku i odległości zapisane podczas prób wraz z wynikami prób mających na celu określenie zdolności statków z napędem wielośrubowym do pływania i manewrowania z jedną lub więcej niesprawnymi śrubami, powinny być dostępne na statku do użytku przez kapitana lub wyznaczone osoby.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), правило II-1/28)

Karty charakterystyki ładunku

Material Safety Data Sheets (MSDS)

Statki przewożące olej lub paliwo olejowe, jak zdefiniowano w prawie 1 Załącznika I do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL 1973) zmodyfikowanej odnoszącym się do niej Protokółem z 1978, powinny otrzymać karty charakterystyki ładunku, opracowane w oparciu o zalecenia przygotowane przez Organizację, przed załadunkiem takiego oleju lub przed rozpoczęciem bunkrowania paliwa olejowego.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), правило VI/5-1; rezolucja SC.286(86))

Raport z próby AIS

AIS test report

System automatycznej identyfikacji (AIS) powinien być co roku poddawany próbie przez uznanego inspektora lub uznane stacje badań bądź stacje serwisowe. Egzemplarz raportu z prób powinien być przechowywany na statku i powinien być zgodny ze wzorem zamieszczonym w załączniku do MSC.1/Circ.1252.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), правило V/18.9; MSC.1/Circ.1252)

Dyplomy kapitanów, oficerów i marynarzy

Certificates for masters, officers or ratings

Dyplomy te powinny być wydane tym kandydatom, którzy, ku zadowoleniu Administracji, spełniają wymagania zawodowe, wymagania dotyczące wieku, zdrowia, wykształcenia, kwalifikacji i zdanych egzaminów zgodnie z postanowieniami zawartymi w Kodeksie wykształcenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht, stanowiącego Załącznik do Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht, 1978. Wzory dyplomów

podane są w sekcji A-I/2 Kodeksu. Oryginały dyplomów muszą być dostępne na statku, na którym kapitan, oficerowie i marynarze są zatrudnieni.

(Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht, (STCW 1978), art. VI, prawidło I/2; Kodeks STCW, sekcja A-I/2)

Zapisy godzin odpoczynku

Records of hours of rest

Zapisy dobowych godzin odpoczynku marynarzy powinny być przechowywane na statku.

(Kodeks STCW, sekcja A-VIII/1; Konwencja o pracy na morzu (MLC, 2006); Konwencja o godzinach pracy i wacht marynarzy na statkach, 1996 (nr 180); Wytyczne IMO/ILO odnośnie opracowania rozkładów pracy marynarzy na statkach i formularzy rejestracji godzin pracy i wypoczynku marynarzy)

Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami

International Oil Pollution Prevention Certificate

Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami powinien być wydany po przeprowadzonym przeglądzie zgodnie z prawidłem 6 Załącznika I do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 73/78, każdemu zbiornikowcowi olejowemu o pojemności brutto 150 i większej oraz każdemu innemu statkowi o pojemności brutto 400 i większej, który zawija w czasie podróży do portów lub terminali państw będących stroną tej Konwencji. Do Certyfikatu powinien być dołączony właściwy

Załącznik do Międzynarodowego certyfikatu o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami (Form A lub Form B).

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, (MARPOL 73/78), Załącznik I, prawidło 7)

Książka zapisów olejowych

Oil Record Book

Każdy zbiornikowiec olejowy o pojemności brutto 150 i większej oraz każdy inny statek o pojemności brutto 400 i większej powinien być wyposażony w Książkę zapisów olejowych – Część I (Operacje w maszynowni). Każdy zbiornikowiec olejowy o pojemności brutto 150 i większej powinien dodatkowo posiadać Część II tej Książki (Operacje ładunkowe i balastowe).

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL 73/78), Załącznik I, prawidło 17 i 36)

Okrętowy plan zapobiegania rozlewom olejowym

Shipboard Oil Pollution Emergency Plan

Każdy zbiornikowiec olejowy o pojemności brutto 150 i większej oraz każdy inny statek o pojemności brutto 400 i większej powinien posiadać na burcie Okrętowy plan zapobiegania rozlewom olejowym zatwierdzony przez Administrację.

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, (MARPOL 73/78), Załącznik I, prawidło 37; rezolucja MEPC.54(32) zmieniona rezolucją MEPC.86(44))

Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu ściekami

International Sewage Pollution Prevention Certificate

Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczaniu ściekami powinno być wydane po przeprowadzonym przeglądzie wstępnym lub odnowieniowym zgodnie z wymaganiami prawidła 4 Załącznika IV do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 73/78, każdemu statkowi, który podlega postanowieniom tego Załącznika i który uprawia podróże do portów lub terminali będących pod jurysdykcją państw –Stron Konwencji.

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL 73/78), Załącznik IV, prawidło 5; MEPC/Circ.408)

Plan postępowania ze śmieciami

Garbage Management Plan

Każdy statek o pojemności brutto 100 i większej i każdy statek, który przewozi 15 osób i więcej powinien być wyposażony w Plan postępowania ze śmieciami, a załoga powinna postępować zgodnie z tym planem.

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, (MARPOL 73/78), Załącznik V, правило 10; rezolucja MEPC.71(38); MEPC/Circ.317)

Książka zapisów śmieciowych

Garbage Record Book

Każdy statek o pojemności brutto 400 i większej i każdy statek, który przewozi 15 osób i więcej, który zawija w czasie podróży do portów lub terminali państw będących stroną Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 73/78, a także wszystkie stałe i ruchome platformy wiertnicze zatrudnione przy badaniu lub eksploatacji dna morskiego powinny być wyposażone w Książkę zapisów śmieciowych.

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, (MARPOL 73/78), Załącznik V, правило 10)

Podręcznik mocowania ładunków

Cargo Securing Manual

Wszystkie ładunki inne niż stałe i ciekłe ładunki masowe luzem, jednostki ładunkowe i środki ich transportu, powinny być ładowane, rozmieszczane i zamocowane w czasie całej podróży zgodnie z zatwierdzonym przez Administrację Podręcznikiem mocowania ładunków Na statkach z pomieszczeniami ro-ro, zdefiniowanymi w prawie II-2/3.41, wszystkie zamocowania takich ładunków, jednostek ładunkowych i środków ich transportu, zgodnie z

Podręcznikiem mocowania ładunków, powinny być zakończone przed opuszczeniem nabrzeża portu przez statek. Podręcznik mocowania ładunków jest wymagany dla wszystkich typów statków przewożących wszystkie ładunki inne niż stałe i ciekłe ładunki masowe i powinien spełniać co

najmniej standardy równoważne ze standardami IMO zawartymi w wytycznych IMO.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu

(SOLAS, 1974), prawidła VI/5.6, VII/5; MSC/Circ.1353)

Dokument zgodności

Document of Compliance

Dokument zgodności powinien być wydany każdemu armatorowi, który spełnia wymagania zawarte w Międzynarodowym kodeksie zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu. Kopia tego dokumentu powinna być przechowywana na statku.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu

(SOLAS 1974), prawidło IX/4; Kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (Kodeks ISM), punkt 13)

Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem

Safety Management Certificate

Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem powinien być wydany dla każdego statku przez Administrację lub uznaną przez nią Organizację.

Przed wydaniem Certyfikatu Administracja lub uznaną przez nią Organizacja powinna zweryfikować, czy armator i jego służby lądowe prowadzą działalność zgodnie z zatwierdzonym systemem zarządzania bezpieczeństwem.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), Prawidło IX/4; Kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (Kodeks ISM), punkt 13)

Międzynarodowy certyfikat ochrony statku lub Tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku

International Ship Security Certificate (ISSC) or Interim International Ship Security Certificate

Międzynarodowy certyfikat ochrony statku powinien być wydany dla każdego statku przez Administrację lub Organizację uznaną do zweryfikowania, że statek spełnia wymagania dotyczące ochrony zawarte w rozdziale XI-2 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu i w części A Międzynarodowego kodeksu ochrony statku i obiektu portowego. Tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku może być wydany zgodnie z Kodeksem ISPS, część A, sekcja 19.4.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, (SOLAS 1974), prawidło XI-2/9.1.1; Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego (Kodeks ISPS), cz. A, sekcja 19 i załączniki)

Plan ochrony statku i związane z nim zapisy

Ship Security Plan and associated records

Każdy statek powinien posiadać Plan ochrony statku, zatwierdzony przez Administrację. Plan powinien zawierać postanowienia dotyczące trzech poziomów ochrony zgodnie z wymaganiami określonymi w części A Międzynarodowego kodeksu ochrony statku i obiektu portowego.

Zapisy związane z realizacją Planu ochrony statku należy przechowywać na statku co najmniej przez okres określony przez daną Administrację. Zapisy te dotyczą:

1. szkoleń i ćwiczeń alarmowych,
2. zaistniałych zagrożeń i incydentów,
3. naruszeń ochrony,
4. zmian w poziomie ochrony,
5. łączności związanej z bezpośrednią ochroną statku i dotyczącej zagrożeń statku lub portu, w którym ten statek jest lub był,
6. audytów wewnętrznych i przeglądów systemu ochrony,
7. okresowych przeglądów oceny ochrony statku,
8. okresowych przeglądów Planu ochrony statku,
9. wprowadzania zmian do Planu ochrony statku,
10. konserwacji, kalibracji i prób urządzeń ochrony znajdujących się na statku, łącznie z próbami systemu alarmowania o zaistnieniu zagrożenia na statku.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, (SOLAS 1974), prawidło XI-2/9; Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego, część A, sekcja 9 i 10)

Zapis historii statku

Continuous Synopsis Record (CSR)

Zapis historii statku powinien znajdować się na każdym statku, do którego mają zastosowanie wymagania rozdziału I Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974. Zapis historii statku stanowi pokładowy rejestr historii statku w odniesieniu do zapisanych w nim informacji.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu,
(SOLAS 1974), prawidło XI-1/5)

Międzynarodowy certyfikat systemu przeciwporostowego

International Anti-fouling System Certificate

Statki o pojemności brutto 400 i większej, uprawiające żeglugę międzynarodową, z wyłączeniem platform stałych i ruchomych, pływających jednostek magazynowych (FSU) i pływających jednostek produkcyjno-magazynowo-wyładunkowych (FPSO), powinny otrzymać po inspekcji i przeglądzie Międzynarodowy certyfikat systemu przeciwporostowego wraz z Wykazem systemów przeciwporostowych.

(Międzynarodowa konwencja w sprawie kontroli nad systemami przeciwporostowymi stosowanymi na statkach (Konwencja AFS),
prawidło 2(1), załącznik 4)

Deklaracja systemu przeciwporostowego

Declaration on Anti-fouling System

Statki o długości 24 m i większej lecz o pojemności brutto mniejszej niż 400, uprawiające żeglugę międzynarodową, z wyłączeniem platform stałych i ruchomych, pływających jednostek magazynowych (FSU) i pływających jednostek produkcyjno-magazynowo-wyładunkowych (FPSO), powinny posiadać deklarację podpisaną przez armatora lub agentów upoważnionych przez armatora. Takiej deklaracji powinien towarzyszyć odpowiedni dokument (taki jak rachunek za farbę lub faktura wykonawcy) lub powinna być ona odpowiednio poświadczona.

(Międzynarodowa konwencja w sprawie kontroli nad systemami przeciwporostowymi stosowanymi na statkach (Konwencja AFS),
prawidło 5(1), załącznik 4)

Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza

International Air Pollution Prevention Certificate

Statki zbudowane przed datą wejścia w życie Protokołu z 1997 r. powinny otrzymać Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza. Każdy statek o pojemności brutto 400 i większej, zawijając do portów lub terminali będących pod jurysdykcją innych Stron oraz platformy i platformy wiertnicze wpływające na wody będące pod zwierzchnictwem lub jurysdykcją innych Stron Protokołu z 1997 r., powinny otrzymać Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza.

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, (MARPOL 73/78), Załącznik VI, prawidło 6)

Międzynarodowy certyfikat efektywności energetycznej

International Energy Efficiency Certificate

Międzynarodowy certyfikat efektywności energetycznej powinien być wystawiony po przeglądzie zgodnym z postanowieniami prawidła 5.4 dla każdego statku o pojemności brutto 400 i większej zanim statek ten rozpocznie zawijać do portów lub terminali będących pod jurysdykcją innych Stron.

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, (MARPOL 73/78), Załącznik VI, prawidło 6)

Książka zapisów substancji niszczących warstwę ozonową

Ozone depleting Substances Record Book

Każdy statek podlegający wymaganiom Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, (MARPOL 73/78), Załącznik VI, prawidło 6.1, posiadający instalacje zawierające substancje niszczące warstwę ozonową, które można ponownie napełniać, powinien prowadzić książkę zapisów takich substancji.

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza

przez statki, (MARPOL 73/78), Załącznik VI, prawidło 12.6)

Książka zapisów i procedura przejścia na inne paliwo olejowe (rejestr zmian paliwa olejowego)

Fuel Oil Changeover Procedure nad Logbook (record of fuel changeover)

Statki używające różnych paliw olejowych w celu spełnienia wymagań Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, (MARPOL 73/78), Załącznik VI, prawidło 14.3, wchodzące lub opuszczające obszar kontroli emisji, powinny przewozić pisemną procedurę pokazującą, jak należy dokonać przejścia na inne paliwo. Objętość paliwa olejowego o niskiej zawartości siarki w każdym zbiorniku oraz data, czas i pozycja statku, gdy operacja przejścia na inne paliwo zostaje zakończona przed wejściem w obszar kontroli emisji, lub gdy taka operacja jest rozpoczynana po wyjściu z takiego obszaru, powinny być odnotowane w książce zapisów, tak jak tego wymaga Administracja.

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, (MARPOL 73/78), Załącznik VI, prawidło 14.6)

Instrukcja obsługi producenta dla spalarek

Manufacturer's Operating Manual for Incinerators

Spalarki zainstalowane zgodnie z wymaganiami Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, (MARPOL 73/78), Załącznik VI, prawidło 16.6.1, powinny

posiadać instrukcję obsługi producenta dla spalarki, która powinna być przechowywana przy spalarni.

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, (MARPOL 73/78), Załącznik VI, правило 16.7)

Dokument dostawy paliwa i reprezentatywne próbki

Bunker Delivery Note and Representative Sample

Dokumenty dostawy paliwa i reprezentatywne próbki dostarczonego paliwa olejowego powinny być przechowywane na burcie zgodnie z wymaganiami Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, (MARPOL 73/78), Załącznik VI, przepisy 18.6 i 18.8.1.

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, (MARPOL 73/78), Załącznik VI, przepisy 18.6 i 18.8.1)

Plan zarządzania efektywnością energetyczną statku

Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)

Wszystkie statki o pojemności brutto 400 i większej, z wyłączeniem platform (łącznie z FPSO i FSU) oraz platformy wiertnicze, niezależnie od ich napędu, powinny posiadać na burcie opracowany indywidualnie dla nich Plan zarządzania efektywnością energetyczną statku

(SEEMP). Może on stanowić część statkowego systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS).

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, (MARPOL 73/78), Załącznik VI, правило 22; MEPC.1/Circ.795)

Dokumentacja techniczna EEDI

EEDI Technical File

Dotyczy statków zaliczonych do jednej lub więcej kategorii podanych w Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, (MARPOL 73/78), Załącznik VI, przepisy 2.25 do 2.35

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, (MARPOL 73/78), Załącznik VI, правило 20)

Dokumentacja techniczna

Technical File

Każdy okrętowy silnik spalinowy diesla zainstalowany na statku powinien posiadać dokumentację techniczną. Dokumentacja ta powinna być przygotowana przez zgłaszającego silnik do certyfikacji i zatwierdzona przez Administrację i powinna towarzyszyć silnikowi przez cały okres jego życia na statku. Dokumentacja techniczna powinna zawierać informacje podane w punkcie 2.4.1 Kodeksu technicznego NOx.

(Kodeks techniczny NOx,punkt 2.3.4)

Książka zapisów parametrów silnika

Record Book of Engine Parameters

Jeżeli do weryfikacji zgodności stosowana jest metoda kontroli parametrów silnika zgodna z punktem 6.2 Kodeksu technicznego NOx i jeżeli dokonywane są jakiekolwiek regulacje lub modyfikacje silnika po jego wstępnej certyfikacji, to pełen zapis takich regulacji lub modyfikacji powinien być zamieszczony w Książce zapisów parametrów silnika danego silnika.

(Kodeks techniczny NOx punkt 2.3.7)

Certyfikat zwolnienia 1)

Exemption Certificate

Jeżeli statkowi udziela się zwolnienia zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, (SOLAS 1974), to w uzupełnieniu powyższych certyfikatów powinien on otrzymać certyfikat zwany Certyfikatem zwolnienia 1) SLS.14/Circ.115, dodatek 1, 2 i 3 odnoszą się do sprawy wystawiania certyfikatu zwolnienia.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, (SOLAS 1974), правило I/12; Protokół SOLAS 1988, правило I/12)

Raport z próby zgodności LRIT

LRIT conformance test report

Raport z próby zgodności powinien być wystawiony przez Administrację lub zatwierdzone laboratorium, które przeprowadziło próbę w imieniu Administracji po pozytywnym zakończeniu próby zgodności. Raport powinien być zgodny ze wzorem pokazanym w załączniku 2 do MSC.1/Circ.1307.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, (SOLAS 1974), правило V/19-1; MSC.1/Circ.1307)

Sprawozdanie z przeglądu pod kątem hałasu

Noise Survey Report

Dotyczy nowych statków o pojemności brutto 1600 i większej z wyłączeniem jednostek dynamicznie unoszonych, jednostek szybkich, statków rybackich, barek do układania rur, barek dźwigowych, ruchomych platform wiertniczych, jachtów rekreacyjnych nieuprawiających handlu, okrętów wojennych i transportowców, statków bez napędu mechanicznego, statków do wbijania pali i pogłębiarek.

Sprawozdanie z przeglądu pod kątem hałasu powinno zawsze znajdować się na burcie i być dostępne dla załogi. Dla statków istniejących – patrz część „Inne nieobowiązkowe certyfikaty i

dokumenty – Sprawozdanie z przeglądu pod kątem hałasu” (rezolucja MSC.337(91)).

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, (SOLAS 1974) prawidło II-1/3-12; Kodeks poziomu hałasu na statkach, sekcja 4.3)

Dostosowane do statku plany i procedury podejmowania osób z wody

Ship-specific Plans and Procedures for Recovery of Persons from the Water

Wszystkie statki powinny posiadać dedykowane plany i procedury podejmowania osób z wody. Statki zbudowane przed 1 lipca 2014 r. powinny spełnić ten wymóg do czasu pierwszego przeglądu okresowego

lub odnowieniowego wyposażenia bezpieczeństwa, jaki ma być przeprowadzony po 1 lipca 2014 r. zależnie od tego, który nastąpi pierwszy. Statki pasażerskie ro-ro, zgodne z prawidłem III/26.4 należy traktować jako spełniające ten wymóg. Plany i procedury powinny być traktowane jako część planu awaryjnego wymaganego punktem 8 Kodeksu ISM.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, (SOLAS 1974) prawidło III/17-1; rezolucja MSC.346(91); MSC.1/Circ.1447)

Statki pasażerskie, oprócz w/w certyfikatów powinny posiadać również:

Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego

Passenger Ship Safety Certificate

Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego powinien być wydany po inspekcji i przeglądzie statku pasażerskiego, który spełnia wymagania rozdziałów II-1, II-2, III, IV i V oraz innych odpowiednich wymagań Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974.

Stałym załącznikiem do Certyfikatu jest Wykaz wyposażenia (Form P).

Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), правило I/12; Протокол SOLAS 1988, правило I/12)

Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego w ruchu specjalnym

Special Trade Passenger Ship Safety Certificate

Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego w ruchu specjalnym jest wydawany na podstawie postanowień zawartych w Porozumieniu w sprawie statków pasażerskich w ruchu specjalnym, 1971.

(Porozumienie w sprawie statków w ruchu specjalnym (STP 1971), правило 5)

Certyfikat pomieszczeń na statkach pasażerskich w ruchu specjalnym

Special Trade Passenger Ship Space Certificate

Certyfikat pomieszczeń na statkach pasażerskich w ruchu specjalnym jest wydawany na podstawie postanowień zawartych w Protokole w sprawie wymagań dla pomieszczeń na statkach pasażerskich w ruchu specjalnym, 1973.

(Protokół w sprawie wymagań dla pomieszczeń na statkach pasażerskich w ruchu specjalnym (SSTP 1973), правило 5)

Plan współpracy w poszukiwaniach i ratownictwie

Search and rescue co-operation plan

Statki pasażerskie, do których ma zastosowanie rozdział I Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, powinny być wyposażone w Plan współpracy w poszukiwaniach i ratownictwie na wypadek zagrożenia.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS, 1974), правило V/7.3)

Lista ograniczeń eksploatacyjnych

List of operational limitations

Statki pasażerskie, do których ma zastosowanie rozdział I Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, powinny być wyposażone w Listę ograniczeń eksploatacyjnych, zawierającą wszystkie zwolnienia od postanowień tej Konwencji, ograniczenia rejonu pływania, siły wiatru i stanu morza, dopuszczalnego obciążenia ładunkiem, przegłębienia, prędkości i wszelkich innych ograniczeń, zarówno tych nałożonych przez Administrację, jak i tych wynikające z projektu lub budowy.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), (Poprawki 2000), правило V/30)

System wspomaganie decyzji kapitana

Decision support system for masters

System wspomaganie zarządzania w warunkach zagrożenia powinien znajdować się na mostku nawigacyjnym na każdym statku pasażerskim.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), правило III/29)

Statki towarowe, oprócz certyfikatów wymienionych w części 1, powinny posiadać również:

Certyfikat bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego

Cargo Ship Safety Construction Certificate

Certyfikat bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego powinien być wydany po przeglądzie każdemu statkowi towarowemu o pojemności brutto 500 i większej, który spełnia wymagania zawarte w prawie I/10 oraz w rozdziałach II-1 i II-2 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, inne niż wymagania dotyczące urządzeń gaśniczych i planów ochrony przeciwpożarowej.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), prawo I/12; Protokół SOLAS, 1988, prawo I/12)

Certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego

Cargo Ship Safety Equipment Certificate

Certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego powinien być wydany po przeglądzie każdemu statkowi towarowemu o pojemności brutto 500 i większej, który spełnia odpowiednie wymagania rozdziałów II-1, II-2, III i V oraz inne mające zastosowanie wymagania Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974. Stałym załącznikiem do Certyfikatu jest Wykaz wyposażenia (Form E).

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), Poprawki GMDSS, Prawidło I/12; Protokół SOLAS, 1988, Prawidło I/12,n(Poprawki 2000), Dodatek)

Certyfikat bezpieczeństwa radiowego statku towarowego

Cargo Ship Safety Radio Certificate

Certyfikat bezpieczeństwa radiowego statku towarowego powinien być wydany po przeglądzie każdemu statkowi towarowemu o pojemności brutto 300 i większej, wyposażonemu w urządzenia radiowe, włączając w to urządzenia wchodzące w skład wyposażenia środków ratunkowych, który spełnia wymagania rozdziału IV oraz inne mające zastosowanie wymagania Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974. Stałym załącznikiem do Certyfikatu jest Wykaz wyposażenia (Form R).

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), Poprawki GMDSS, prawidło I/12; Protokół SOLAS 1988, prawidło I/12).

Certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego

Cargo Ship Safety Certificate

Certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego może być wydany po przeglądzie, jako alternatywny do wyżej wymienionych certyfikatów bezpieczeństwa, każdemu statkowi towarowemu, który spełnia odpowiednie wymagania zawarte w rozdziałach II-1, II-2, III, IV i V i inne mające zastosowanie wymagania Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 i Protokołu 1988 do niej. Stałym załącznikiem do certyfikatu jest Wykaz wyposażenia (Form C).

(Protokół SOLAS, 1988, prawidło I/12 (Poprawki 2000), Dodatek)

Dokument uprawnienia do przewozu ziarna i podręcznik załadunku ziarna

Document of authorization for the carriage of grain and grain loading manual

Dokument uprawnienia powinien być wydany każdemu statkowi załadowanemu zgodnie z wymaganiami Międzynarodowego kodeksu bezpiecznego przewozu masowych ładunków ziarna luzem. Dokument ten powinien być załącznikiem lub częścią podręcznika załadunku ziarna, który ma umożliwić kapitanowi spełnienie wymagań Kodeksu odnośnie stateczności.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), Prawidło VI/9; Międzynarodowy kodeks bezpiecznego przewozu masowych ładunków ziarna luzem, (Grain Code), sekcja 3)

Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego od odpowiedzialności cywilnej w przypadku szkód spowodowanych zanieczyszczeniem olejami

Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage

Certyfikat potwierdzający ważność ubezpieczenia lub innego finansowego zabezpieczenia powinien być wydany każdemu statkowi, który przewozi więcej niż 2000 ton oleju jako ładunek luzem. Powinien on być wydany lub potwierdzony przez odpowiednie władze państwa rejestracji statku po sprawdzeniu spełnienia wymagań punktu 1 artykułu VII Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami.

(Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (CLC 1969), artykuł VII)

Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego od odpowiedzialności cywilnej w przypadku szkód spowodowanych zanieczyszczeniem olejem bunkrowym

Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for bunker oil pollution damage

Certyfikat potwierdzający ważność ubezpieczenia lub innego finansowego zabezpieczenia zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane olejem bunkrowym powinien być wydany każdemu statkowi o pojemności brutto 1000 i większej po tym, gdy odpowiednie władze Państwa portu stwierdziły, że wymagania artykułu 7, punkt 1, są spełnione. W odniesieniu do statków zarejestrowanych w państwie będącym Stroną konwencji taki certyfikat powinien być wystawiony lub potwierdzony przez odpowiednie władze tego państwa; w odniesieniu do

statków niezarejestrowanych w państwie będącym Stroną konwencji taki certyfikat może wystawiony lub potwierdzony przez odpowiednie władze dowolnego państwa będącego Stroną konwencji. Państwo – Strona konwencji może upoważnić instytucję lub upoważnioną przez siebie organizację do wystawienia certyfikatu, o którym mowa w ustępie 2.

Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniami olejem bunkrowym (BUNKERS 2001), artykuł 7)

Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego od odpowiedzialności cywilnej w przypadku szkód spowodowanych zanieczyszczeniem olejami

Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage

Certyfikat potwierdzający ważność ubezpieczenia lub innego finansowego zabezpieczenia zgodnie z postanowieniami Protokołu 1992 do Konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (CLC PROT 1992) powinien być wydany każdemu statkowi, który przewozi więcej niż 2000 ton oleju jako ładunek luzem po tym, gdy odpowiednie władze Państwa – Strony konwencji stwierdziły, że wymagania artykułu VII punkt 1 Konwencji są spełnione. W odniesieniu do statków zarejestrowanych w państwie będącym Stroną konwencji taki certyfikat powinien być wystawiony lub potwierdzony przez odpowiednie władze tego państwa; w odniesieniu do statków niezarejestrowanych w państwie będącym Stroną konwencji taki certyfikat może być wystawiony lub potwierdzony przez odpowiednie władze dowolnego państwa będącego Stroną konwencji.

(Protokół 1992 do Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (CLC PROT 1992), artykuł VII)

Zbiór sprawozdań z rozszerzonych przeglądów

Enhanced survey report file

Każdy masowiec i zbiornikowiec olejowy powinien posiadać na burcie zbiór sprawozdań z rozszerzonych przeglądów i dokumenty uzupełniające zgodne z wymaganiami punktów 6.2 i 6.3 załączników A i B do rezolucji A.744(18): Wytyczne w sprawie rozszerzonych programów inspekcji podczas przeglądów masowców i zbiornikowców olejowych.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), правило XI-1/2, rezolucja A.744(18))

Zapisy dotyczące monitorowania i kontroli usuwania oleju podczas ostatniej podróży w stanie balastowym

Record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage

Zgodnie z postanowieniami przepisu 3, punkty 4 i 5 Załącznika I do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki 73/78, każdy zbiornikowiec olejowy o pojemności brutto 150 i większej powinien mieć zainstalowany system kontrolno-pomiarowy usuwania oleju, zatwierdzony przez Administrację. System ten powinien być wyposażony w urządzenie rejestrujące, zapewniające ciągły zapis ilości usuwanego oleju w litrach na milę morską i całkowitej usuniętej ilości lub stężenia oleju w zrzucie oraz natężenia zrzutu za burtę. Zapisy te powinny być identyfikowane poprzez datę i dokładny czas operacji i przechowywane na statku przez co najmniej 3 lata.

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza)

przez statki (MARPOL 73/78), Załącznik I, правило 31)

Instrukcja obsługi systemu kontrolno pomiarowy usuwania oleju

Oil Discharge Monitoring and Control (ODMC) Operational Manual

Każdy zbiornikowiec olejowy wyposażony w system kontrolno-pomiarowy usuwania oleju powinien posiadać instrukcję obsługi systemu, zgodną z instrukcją obsługi zatwierdzoną przez Administrację.

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL 73/78), Załącznik I, правило 31; rezolucje: A.496(XII), A.586(14) i MEPC.108(49))

Informacja o ładunku

Cargo Information

Przed rozpoczęciem załadunku załadowca powinien dostarczyć kapitanowi statku lub jego przedstawicielowi odpowiednie pisemne informacje dotyczące ładunku. Na masowcach informacje te powinny zawierać dane o gęstości ładunku.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), przepisy VI/2 i XII/10; MSC/Circ.663)

Podręcznik dostępu do konstrukcji statku

Ship Structure Access Manual

Prawidło to ma zastosowanie do zbiornikowców olejowych o pojemności brutto 500 i większej i masowców, jak zdefiniowano w prawidło IX/1, o pojemności brutto 20000 i większej zbudowanych w dniu 1 stycznia 2006 r. lub po tej dacie. Statkowe środki dostępu dla przeprowadzenia ogólnej i szczegółowej inspekcji oraz pomiarów grubości powinny być opisane w Podręczniku dostępu do konstrukcji statku, zatwierdzonym przez administrację, którego aktualny egzemplarz powinien być przechowywany na statku.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu
(SOLAS 1974), prawidło II-1/3-6)

Instrukcja operacji ładunkowych na masowcu

Bulk Carrier Booklet

W celu umożliwienia kapitanowi zapobieżenia przekroczeniu naprężeń w konstrukcji kadłuba, każdy statek, który ładuje i rozładowuje stałe ładunki masowe powinien być wyposażony w instrukcję przywołaną w prawidło VI/7.2 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974. Instrukcja powinna być potwierdzona przez Administrację lub w jej imieniu na zgodność z odpowiednimi wymaganiami prawideł XII/4, 5, 6 i 7 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974. Alternatywnie do oddzielnej instrukcji wymagane dane mogą być zawarte w Informacji o stateczności.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), przepisy VI/7, XII/8; Kodeks bezpiecznego załadunku i rozładunku masowców (Kodeks BLU))

Instrukcja postępowania i wyposażenia statku w system mycia surową ropą naftową

Crude Oil Washing Operation and Equipment Manual (COW Manual)

Każdy zbiornikowiec olejowy wyposażony w system mycia surową ropą naftową powinien posiadać instrukcję opisującą ten system, jego urządzenia oraz podającą procedury eksploatacyjne. Instrukcja powinna spełniać wymagania Administracji i zawierać wszystkie informacje określone w specyfikacjach technicznych przywołanych w przepisie 35 Załącznika I do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 73/78.

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL 73/78), Załącznik I, przepis 35; rezolucja MEPC.81(43))

Ocena stanu technicznego (CAS) – Świadectwo zgodności, Raport końcowy CAS i Rejestr przeglądu

Condition Assessment Scheme (CAS) Statement of Compliance, CAS Final Report and Review Record

Świadectwo zgodności powinno być wydane przez Administrację dla każdego zbiornikowca olejowego, który został poddany przeglądowi zgodnie z wymaganiami Oceny stanu technicznego (CAS) i któremu potwierdzono spełnienie tych wymagań. Dodatkowo, kopia Raportu końcowego CAS, który został zweryfikowany przez Administrację przed wystawieniem Świadectwa zgodności i kopia odnośnego Rejestru przeglądu powinny być również na statku łącznie ze Świadectwem zgodności.

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL 73/78), Załącznik I, przepisy 20 i 21, rezolucje: MEPC.94(46), MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55))

Informacja o niezatapialności i stateczności

Subdivision and stability information

Każdy zbiornikowiec olejowy, do którego ma zastosowanie przepis 28 Załącznika I Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki powinien posiadać w zatwierdzonej formie informację dotyczącą ładowania i rozmieszczania ładunków niezbędną do zapewnienia zgodności z postanowieniami tego przepisu i dane dotyczące możliwości spełnienia przez statek kryteriów stateczności awaryjnej określonych w tym przepisie.

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL 73/78), Załącznik I, przepis 28)

Plan operacji przeładunkowych (STS) między statkami, Zapisy operacji przeładunkowych (STS) między statkami

STS Operation Plan and Record of STS Operations

Każdy zbiornikowiec olejowy zaangażowany w operacje przeładunkowe STS powinien zostać wyposażony w plan opisujący, jak prowadzić takie operacje, nie później niż w dacie pierwszego przeglądu rocznego, pośredniego lub odnowieniowego, który będzie przeprowadzony w dniu 1 stycznia 2011 r. lub po tej dacie. Każdy plan operacji przeładunkowych STS powinien być zatwierdzony przez Administrację. Plan powinien być napisany w języku używanym na statku. Zapis operacji STS powinien być przechowywany na statku przez 3 lata i być w każdej chwili dostępny do inspekcji.

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL 73/78), Załącznik I, правило 41)

Plan zarządzania lotnymi związkami organicznymi (VOC)

VOC Management Plan

Zbiornikowiec olejowy przewożący surową ropę naftową, do którego ma zastosowanie Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL 73/78), Załącznik I, правило 15.1, powinien posiadać na burcie i mieć wdrożony Plan zarządzania lotnymi związkami organicznymi (VOC).

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL 73/78), Załącznik I, правило 15.6)

Statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe, oprócz dokumentów wymienionych w części 1 i 3, powinny posiadać także:

Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe

International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (NLS Certificate)

Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe powinien być wydany po przeglądzie zgodnie z wymaganiami prawidła 8, Załącznika II do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL 73/78) każdemu statkowi, który przewozi luzem szkodliwe substancje ciekłe i który w czasie podróży zawinie do portu lub terminalu państwa, będącego stroną Konwencji.

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL 73/78), Załącznik II, prawidło 8)

Książka zapisów ładunkowych

Cargo record book

Statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe powinny posiadać Książkę zapisów ładunkowych bądź to jako część dziennika okrętowego, bądź w formie opracowanej według wzoru podanego w dodatku II do tego Załącznika II do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL 73/78).

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL 73/78), Załącznik II, prawidło 15.2)

Podręcznik procedur i urządzeń

Procedures and Arrangements Manual (P & A Manual)

Każdy statek certyfikowany do przewozu szkodliwych substancji ciekłych luzem powinien być wyposażony w Podręcznik procedur i urządzeń zatwierdzony przez Administrację.

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL 73/78), Załącznik II, prawidło 14; rezolucja MEPC 18(22))

Okrętowy plan zapobiegania zanieczyszczaniu szkodliwymi substancjami ciekłymi

Shipboard Marine Pollution Emergency Plan for Noxious Liquid Substances

Każdy statek o pojemności brutto 150 i większej, certyfikowany do przewozu szkodliwych substancji ciekłych luzem powinien być wyposażony w Okrętowy plan zapobiegania zanieczyszczaniu szkodliwymi substancjami ciekłymi, zatwierdzony przez Administrację.

(Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL 73/78), Załącznik II, правило 17)

Chemikaliowce, oprócz dokumentów wymienionych w części 1 i 3, powinny posiadać także, tam gdzie to ma zastosowanie:

Certyfikat zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem

Certificate of Fitnessn for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk

Certyfikat zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem, którego wzór podano w Załączniku do Kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem, powinien być wydany po przeglądzie zasadniczym lub okresowym każdemu chemikaliowcowi, który spełnia wymagania Kodeksu i odbywa podróże międzynarodowe.

Uwaga: Kodeks ten zgodnie z Załącznikiem II do Konwencji MARPOL 73/78 jest obowiązkowy dla chemikaliowców zbudowanych przed 1 lipca 1986.

(Kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących ciekłe gazy luzem (Kodeks BCH), sekcja 1.6; Kodeks BCH zmieniony rezolucją MSC.18(58), sekcja 1.6)

Międzynarodowy certyfikat zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem

International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk

Międzynarodowy certyfikat zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem, którego wzór podano w Załączniku do Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem, 1983, powinien być wydany po przeglądzie zasadniczym lub okresowym każdemu chemikaliowcowi, który spełnia wymagania Kodeksu i odbywa podróże międzynarodowe.

(Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (Kodeks IBC), sekcja 1.5; Kodeks IBC zmieniony rezolucjami MSC.16(58) i MEPC.40(29), sekcja 1.5)

Gazowce, oprócz dokumentów wymienionych w cz. 1 i 3, powinny posiadać także, tam gdzie ma to zastosowanie:

Certyfikat zdolności do przewozu ciekłych gazów luzem

Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk

Certyfikat zdolności do przewozu ciekłych gazów luzem, którego wzór podano w Załączniku do Kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących ciekłe gazy luzem, powinien być wydany po przeglądzie zasadniczym lub okresowym każdemu gazowcowi, który spełnia odpowiednie wymagania tego Kodeksu.

(Kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących ciekłe gazy luzem (Kodeks GC), sekcja 1.6)

Międzynarodowy certyfikat zdolności do przewozu ciekłych gazów luzem

International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk

Międzynarodowy certyfikat zdolności do przewozu ciekłych gazów luzem, którego wzór podano w Załączniku do Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących ciekłe gazy luzem, powinien być wydany po przeglądzie zasadniczym lub okresowym każdemu gazowcowi, który spełnia odpowiednie wymagania tego Kodeksu.

Uwaga: Kodeks ten zgodnie z rozdziałem VII Konwencji SOLAS 1974 obowiązuje wszystkie gazowce zbudowane w dniu 1 lipca 1986 lub po tej dacie.

(Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących ciekłe gazy luzem (Kodeks IGC) sekcja 1.5; rezolucja MSC.17(58), sekcja 1.5)

Jednostki szybkie, oprócz dokumentów wymienionych w części 1, 2 i 3, powinny posiadać także, tam gdzie ma to zastosowanie:

Certyfikat bezpieczeństwa jednostki szybkiej

High-Speed Craft Safety Certificate

Certyfikat bezpieczeństwa jednostki szybkiej powinien być wydany po przeglądzie zasadniczym lub odnowieniowym każdej jednostce szybkiej, która spełnia dotyczące jej wymagania Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa jednostek szybkich 1994 lub Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa jednostek szybkich, 2000.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS), 1974, правило X/3;
Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich (1994 HSC), sekcja 1.8;
Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich (2000 HSC), sekcja 1.8)

Pozwolenie eksploatacji jednostki szybkiej

Permit to Operate High-Speed Craft

Pozwolenie to powinno być wydane jednostce szybkiej, która spełnia dotyczące jej wymagania zawarte w punktach 1.2.2 do 1.2.7 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa jednostek szybkich, 1994 lub Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa jednostek szybkich, 2000.

(Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich (1994 HSC), sekcja 1.9;
Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich (2000 HSC); sekcja 1.9)

Statki przewożące ładunki niebezpieczne, oprócz dokumentów wymienionych w części 1, 2 i 3, powinny posiadać także, tam gdzie ma to zastosowanie:

Dokument zgodności z wymaganiami specjalnymi dla statków przewożących towary niebezpieczne

Document of compliance with the special requirements for ships carrying dangerous goods

Administracja powinna zaopatrzyć statek w odpowiedni dokument jako dowód potwierdzający zgodność konstrukcji statku i jego wyposażenia

z wymaganiami przepisu II-2/19 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974. Certyfikacja statku dla przewozu towarów niebezpiecznych, z wyjątkiem stałych masowych ładunków niebezpiecznych przewożonych luzem, nie jest wymagana dla ładunków klasy 6.2 i klasy 7 oraz ładunków niebezpiecznych przewożonych w ograniczonych ilościach.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), przepis II-2/19.4)

Statki przewożące ładunki niebezpieczne w opakowaniach, oprócz dokumentów wymienionych w części 1, 2 lub 3, powinny posiadać także, tam gdzie ma to zastosowanie:

Manifest towarów niebezpiecznych lub plan ich rozmieszczenia i mocowania

Dangerous goods manifest or stowage plan

Każdy statek przewożący towary niebezpieczne w opakowaniach powinien posiadać specjalny wykaz lub manifest specyfikujący przewożone towary niebezpieczne zgodnie z wymaganiami Międzynarodowego morskiego kodeksu towarów niebezpiecznych (Kodeks IMDG) i

określający ich rozmieszczenie na statku. Każdy statek przewożący stałe masowe ładunki niebezpieczne luzem powinien posiadać wykaz lub manifest przewożonych ładunków niebezpiecznych, określający ich rozmieszczenie na statku. Szczegółowy plan rozmieszczenia i mocowania takich ładunków wraz z ich dokładną klasyfikacją może być używany w miejsce manifestu lub wykazu. Kopia jednego z tych dokumentów powinna być udostępniona przed wyjściem statku z portu osobie lub organizacji wskazanej przez władze Państwa portu.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), prawidło VII/4.5, VII/7-2; Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL 73/78), Załącznik III, prawidło 4)

Statki przewożące napromieniowane paliwo jądrowe, oprócz dokumentów wymienionych w części 1, 2 lub 3, powinny posiadać także, tam gdzie ma to zastosowanie:

Manifest towarów niebezpiecznych lub plan ich rozmieszczenia i mocowania

Dangerous goods manifest or stowage plan

Każdy statek przewożący towary niebezpieczne w opakowaniach powinien posiadać specjalny wykaz lub manifest specyfikujący przewożone towary niebezpieczne zgodnie z wymaganiami Międzynarodowego morskiego kodeksu towarów niebezpiecznych (Kodeks IMDG) i określający ich rozmieszczenie na statku. Każdy statek przewożący stałe masowe ładunki niebezpieczne luzem powinien posiadać wykaz lub manifest przewożonych ładunków

niebezpiecznych, określający ich rozmieszczenie na statku. Szczegółowy plan rozmieszczenia i mocowania takich ładunków wraz z ich dokładną klasyfikacją może być używany w miejsce manifestu lub wykazu. Kopia jednego z tych dokumentów powinna być udostępniona przed wyjściem statku z portu osobie lub organizacji wskazanej przez władze Państwa portu.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), правило VII/4.5, VII/7-2; Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL 73/78), Załącznik III, правило 4)

Statki przewożące napromieniowane paliwo jądrowe, oprócz dokumentów wymienionych w części 1, 2 lub 3, powinny posiadać także tam, gdzie to ma zastosowanie:

Międzynarodowy certyfikat zdolności statku do przewozu napromieniowanego paliwa jądrowego

International Certificate of Fitness for the Carriage of INF Cargo

Statek przewożący paliwo jądrowe, oprócz wszystkich mających zastosowanie wymagań określonych Międzynarodową konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, powinien dodatkowo spełniać wymagania Kodeksu bezpiecznego przewozu statkami napromieniowanego paliwa jądrowego, plutonu i wysoko promieniotwórczych odpadów w pojemnikach oraz powinien być poddany przeglądowi i otrzymać Międzynarodowy certyfikat zdolności statku do przewozu napromieniowanego paliwa jądrowego.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), prawidło VII/16; Międzynarodowy kodeks bezpiecznego przewozu statkami napromieniowanego paliwa jądrowego, plutonu i wysoko promieniotwórczych odpadów w pojemnikach (Kodeks INF) rezolucja MSC.88(71), paragraf 1.3)

Statki z napędem jądrowym, oprócz dokumentów wymienionych w części 1, 2 lub 3, powinny posiadać także:

**Certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego z napędem jądrowym lub
Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego z napędem jądrowym
zamiast, odpowiednio, Certyfikatu bezpieczeństwa statku towarowego lub
statku pasażerskiego**

A Nuclear Cargo Ship Safety Certificate or Nuclear Passenger Ship Safety Certificate, in place of the Cargo Ship Safety Certificate or Passenger Ship Safety Certificate, as appropriate

Każdy statek z napędem jądrowym powinien posiadać certyfikat wydany zgodnie z wymaganiami rozdziału VIII SOLAS.

(Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974), правило VIII/10)

Obowiązki alarmowe członków załogi



04:09

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

z dnia 9 grudnia 2014 r.

w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie

1. Rozkład alarmowy:

- 1) obejmuje alarmy ogólne i pożarowe;
- 2) określa charakterystykę sygnałów alarmowych;
- 3) określa środki, jakimi sygnały alarmowe będą nadawane;
- 4) określa sposób, w jaki będzie wydany rozkaz opuszczenia statku;

- 5) wyznacza stanowiska alarmowe dla członków załogi i miejsca zbiórek dla pasażerów;
- 6) wyznacza osoby bezpośrednio odpowiedzialne za opiekę nad pasażerami;
- 7) określa obowiązki każdego członka załogi w czasie alarmu;
- 8) określa miejsca przechowywania środków ratunkowych, środków do walki z pożarem oraz wyposażenia awaryjnego;
- 9) ustala organizację sekcji do walki z pożarem;
- 10) wyznacza osoby do łączności w niebezpieczeństwie.

2. Rozkład alarmowy określa, którzy oficerowie są odpowiedzialni za utrzymanie środków ratunkowych w gotowości do natychmiastowego użycia.

3. Rozkład alarmowy określa zastępców osób pełniących kluczowe funkcje w czasie alarmu, na wypadek, gdyby stały się one niezdolne do pełnienia powierzonych funkcji.

4. Rozkład alarmowy określa dowódcę każdej łodzi ratunkowej i ratowniczej oraz jego zastępcę, dowódcę każdej tratwy ratunkowej oraz skład załogi łodzi ratunkowych i ratowniczych.

5. Rozkład alarmowy określa czynności członków załogi w zakresie opieki nad pasażerami w przypadku zagrożenia. Do czynności tych zalicza się:

- 1) ostrzeganie pasażerów;
- 2) sprawdzenie, czy pasażerowie opuścili kabiny i miejsca ogólnego użytku i są odpowiednio ubrani, oraz czy nałożyli na siebie pasy ratunkowe lub ubrania ratunkowe we właściwy sposób;

3) utrzymanie porządku w przejściach oraz na klatkach schodowych i ogólny nadzór nad ruchem pasażerów;

4) gromadzenie pasażerów w miejscach zbiórek;

5) rozmieszczenie pasażerów w łodziach i tratwach ratunkowych;

6) dopilnowanie, aby do jednostek ratunkowych został zabrany zapas koców.

6. Rozkład alarmowy ustala zadania poszczególnych członków załogi statku w zależności od rodzaju zagrożenia, w szczególności w związku z:

1) postępowaniem w przypadku:

a) potrzeby opuszczenia statku,

b) wykrycia pożaru,

c) wypadnięcia człowieka za burtę;

2) rozmieszczeniem i zamykaniem drzwi wodoszczelnych i pożarowych, iluminatorów, zaworów i urządzeń do zamykania ścieków, pokryw zejśćówek, pokryw świetlików i innych podobnych otworów na statku;

3) wodowaniem łodzi i tratw ratunkowych oraz przygotowaniem innych środków ratunkowych;

4) obsługą silników na łodziach lub napędu śrubowo-ręcznego i wiosłowego;

5) użyciem transponderów radarowych, radiotelefonów do łączności dwukierunkowej, radiopław awaryjnych;

- 6) obsługą reflektorów;
- 7) składem, wyposażeniem i zbiórką sekcji przeciwpożarowej;
- 8) obsługą stałych i przenośnych urządzeń do walki z pożarem;
- 9) wyłączeniem prądu elektrycznego i wentylacji w zagrożonej części statku;
- 10) ewakuacją załogi i pasażerów z zagrożonej części statku.

W przypadku zagrożeń w ramach alarmu ogólnego innych niż potrzeba opuszczenia statku lub wypadnięcie człowieka za burtę, obejmujących:

- 1) rozlew olejowy,
- 2) kolizję,
- 3) zagrożenia chemiczne,
- 4) zagrożenia gazowe,
- 5) skażenie radioaktywne,
- 6) akty terroryzmu i bezprawia,
- 7) wejście na mieliznę,
- 8) utratę napędu głównego,

9) utratę sterowności,

10) stwierdzenie na statku obecności wody zagrażającej bezpieczeństwu statku.

nie ma konieczności przypisywania członkom załogi konkretnych zadań. Załoga powinna być podzielona na sekcje lub grupy, tak jak w przypadku alarmu pożarowego. Opis innych zagrożeń oraz metody przeciwdziałania im powinny być dostępne w formie podręczników szkoleniowych.

Kodeks ISPS, zagrożenie piractwem



04:11

Zgodnie z wymogami Kodeksu ISPS Plany Ochrony Statku powinny przewidywać plan działania na wypadek zagrożenia atakami pirackimi.

Obowiązkiem Armatora jest regularne sprawdzenie zgodności planu ochrony statku zgodnie z kodeksem ISPS. Oficer ochrony armatora (CSO) musi zachęcać załogę statku, w szczególności oficera ochrony statku (SSO) i kapitana, do wdrożenia SSP poprzez ćwiczenia na długo przed przepływaniem statku przez obszary wysokiego ryzyka.

Bardzo ważnym aspektem jest ocena bezpieczeństwa statku, która stanowi pierwszy krok do stworzenia planu ochrony statku.

(z Kodeksu ISPS)

SSA – Ship Security Assessment powinien brać pod uwagę:

1. bezpieczeństwo fizyczne;
2. integralność konstrukcyjna;
3. systemy ochrony personelu;
4. zasady proceduralne;

5. systemy radiowe i telekomunikacyjne, w tym systemy i sieci komputerowe;
6. inne obszary, które w przypadku uszkodzenia lub wykorzystania do nielegalnej obserwacji mogą stanowić zagrożenie osób, mienia lub działań na pokładzie statku lub w obiekcie portowym.

Osoby zaangażowane w SSA powinny mieć możliwość skorzystania z pomocy ekspertów w odniesieniu do:

1. wiedza na temat aktualnych zagrożeń i wzorców bezpieczeństwa;
2. rozpoznawanie i wykrywanie broni, substancji i urządzeń niebezpiecznych;
3. uznanie, na zasadach niedyskryminacyjnych, cech i zachowań wzorce osób, które mogą zagrozić bezpieczeństwu;
4. techniki stosowane w celu obejścia środków ochrony;
5. metody wywołania zdarzenia zagrażającego bezpieczeństwu;
6. wpływ materiałów wybuchowych na konstrukcje i wyposażenie statku;
7. ochrona statku;
8. praktyki biznesowe na styku statek/port;
9. planowanie awaryjne, gotowość i reagowanie na sytuacje awaryjne;
10. bezpieczeństwo fizyczne;
11. systemy radiowe i telekomunikacyjne, w tym systemy i sieci komputerowe;
12. inżynieria morska;
13. operacje na statku i w porcie.

Środki mające na celu powstrzymywanie i reagowanie na ataki piractwa są częścią systemu zarządzania firmy.

Środki mające na celu powstrzymywanie ataków pirackich i reagowanie na nie są, jak każda inna procedura lub sprzęt związany z bezpieczeństwem, częścią systemu zarządzania firmy. Decyzja o tym, jakie środki powinny zostać zastosowane, należy do Armatora, w oparciu o ocenę ryzyka, na jakie narażone są jego statki.

Kodeks ISPS

Pierwszym krokiem do osiągnięcia zgodności i tym, od którego zależy wszystko inne, jest przeprowadzenie przez przedsiębiorstwo dokładnej oceny bezpieczeństwa statku. Jest to ocena ryzyka bezpieczeństwa, która rozpoczyna się od zidentyfikowania wszystkich możliwych zagrożeń bezpieczeństwa, na jakie może napotkać statek. Będą się one różnić w zależności od obszarów, na których statek prowadzi działalność, przewożonych ładunków, bandery, pod jaką pływa, narodowości zatrudnianych marynarzy i tak dalej. Ocenia się podatność statku na te zagrożenia i dokonuje przeglądu wszelkich istniejących rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa, co pozwala firmie podjąć decyzję, jakie dalsze wymagane są środki.

Wyniki tego rozpoznania stanowią podstawę planu ochrony statku. Dotyczy ono zagrożeń i słabych punktów zidentyfikowanych w wyniku oceny oraz zawiera procedury i instrukcje niezbędne, aby statek mógł działać na poziomie ochrony pierwszym, drugim i trzecim. Elementy planu ochrony statku obejmują ochronę obszarów o ograniczonym dostępie i operacji krytycznych; kontrola dostępu na statek; obsługa i konserwacja sprzętu zabezpieczającego; prowadzenie ćwiczeń bezpieczeństwa; patrole bezpieczeństwa i tak dalej.

Kodeks ISPS jasno określa, że armator jest odpowiedzialna za przeprowadzenie, udokumentowanie, przegląd i akceptację oceny ochrony statku. Powstały plan ochrony statku, wraz z oceną ochrony statku, należy przedłożyć administracji bandery (lub uznanej organizacji zajmującej się ochroną) do zatwierdzenia.

Plan ochrony statku



05:55

Co to jest plan ochrony statku (SSP)?

Plan ochrony statku (SSP) to plan opracowany w celu zapewnienia zastosowania na pokładzie środków określonych w planie w odniesieniu do ochrony statku.

Ma to na celu ochronę personelu, ładunku, jednostek transportu ładunków, zapasów itp. przed wszelkimi zagrożeniami związanymi z bezpieczeństwem.

Plan określa obowiązki i procedury mające na celu przeciwdziałanie wszelkim przewidywanym zagrożeniom dla statku i jego ładunku.

Kodeks ISPS nakłada na statek obowiązek posiadania takiego planu. SSP musi określić środki ochronne dla każdego poziomu bezpieczeństwa w odniesieniu do działań związanych ze statkiem, kontroli dostępu na pokładzie, monitorowania obszarów o ograniczonym dostępie, obsługi ładunków, przyjmowania zapasów/bagażu itp.

CSO musi zapewnić, że statek otrzyma taki plan, zgodny z Kodeksem ISPS. SSP jest dokumentem o kluczowym znaczeniu, o którym informacje mogą mieć wyłącznie wyznaczony personel na

pokładzie i nie należy ich udostępniać celowo; plan należy chronić przed nieuprawnionym dostępem lub ujawnieniem.

Wymagania dotyczące planu ochrony statku (SSP)

- Opracowany dla każdego statku SSP powinien uwzględniać poziom bezpieczeństwa obiektu portowego.
- Środki i wyposażenie zapobiegające wszelkim zagrożeniom dla statku i zapobiegające przewożeniu na pokładzie jakichkolwiek nieupoważnionych jednostek.
- Personel ochrony statku (SSP) musi wdrożyć środki zapobiegające niepożądanemu dostępowi do statku.
- Zgodnie z SSP: na pokładzie musi zostać wyznaczony oficer ochrony statku (SSO), który będzie wykonywał SSP.
- W zależności od interpretacji i przestrzegania Kodeksu, SSP powinien zostać opracowany przez zatwierdzoną Organizację.
- Plan musi zostać opracowany po dokładnej ocenie bezpieczeństwa statku, biorąc pod uwagę wytyczne określone w Kodeksie ISPS.

Treść Planu ochrony statku (SSP)

SSP musi uwzględniać następujące aspekty:

- środki zapobiegawcze przeciwko broni, substancjom niebezpiecznym, urządzeniom, które mogą być przeznaczone do użycia przeciwko bezpieczeństwu i ochronie statku;
- konkretna identyfikacja obszarów o ograniczonym dostępie i działania zapobiegawcze uniemożliwiające dostęp do takich wyznaczonych obszarów;
- działania, które należy podjąć, gdy statek stoi w obliczu zagrożenia lub naruszenia bezpieczeństwa, biorąc pod uwagę krytyczne operacje statku;
- przestrzeganie instrukcji Umawiającego się Rządu w odniesieniu do poziomu bezpieczeństwa;

- procedury ewakuacyjne, które mogą być konieczne w przypadku naruszenia, którego nie można zaradzić;
- specyficzne obowiązki personelu pokładowego, w przypadku których chodzi o bezpieczeństwo;
- procedury audytu działań związanych z bezpieczeństwem;
- procedury szkoleń i ćwiczeń związanych z planem;
- procedury współpracy z obiektem portowym;
- procedury zgłaszania incydentów związanych z bezpieczeństwem;
- oznaczenie i identyfikacja OSM i OSD wraz z obowiązkami i danymi kontaktowymi;
- procedury konserwacji, testowania i kalibracji sprzętu związane z Kodeksem. Obejmuje to również szczegółowe informacje na temat częstotliwości badań, które należy przeprowadzić;
- lokalizacje, w których dostępny jest SSAS oraz wytyczne dotyczące korzystania z SSAS. Instrukcje użytkownika powinny również zawierać szczegóły testowania SSAS oraz informacje dotyczące fałszywych alertów.

Należy pamiętać, że SSP **nie** podlega inspekcji, chyba że zachodzi przypadek wyraźnie określony w Kodeksie. Inspekcja może nie zostać dopuszczona, chyba że istnieją odpowiednie dowody potwierdzające, że SSP nie był przestrzegany.

Nawet jeśli istnieje prawdopodobna przyczyna niezgodności, inspekcję można przeprowadzić wyłącznie w odniesieniu do aspektów naruszających SSP, a nie całą kontrolę SSP.

Można tego dokonać jedynie za zgodą kapitana statku. Kapitan zawsze ma nadrzędną władzę do decydowania, zwłaszcza gdy zagrożone jest bezpieczeństwo i ochrona statku.

Jeżeli zgodnie z profesjonalną oceną (i doświadczeniem) Kapitana istnieje konflikt w działalności statku w odniesieniu do SSP, może on zastosować środki tymczasowe w celu utrzymania bezpieczeństwa do czasu rozwiązania konfliktu. Wszelkie takie środki tymczasowe muszą być, o ile to możliwe, współmierne do obowiązującego poziomu bezpieczeństwa.

Wdrożenie Planu Ochrony Statku (SSP)

Jeśli nie zostanie wdrożony z należytą starannością, SSP będzie jedynie bezwartościową kartką papieru. OSM musi zapewnić możliwie najlepsze wdrożenie SSP, aby utrzymać jego skuteczność.

Od przeprowadzania szkoleń i ćwiczeń po określanie pracownikom ich obowiązków zgodnie z SSP, SSO jest istotnym podmiotem we wdrażaniu SSP.

Oprócz odpraw i podsumowań należy również przeprowadzić ocenę w celu sprawdzenia poziomu wkładu personelu.

Ze względu na dynamiczny charakter żeglugi, SSO pod patronatem kapitana musi zidentyfikować wszelkie niedociągnięcia w planie.

Środki zaradcze i ich przegląd należy przesłać do CSO jako sugestie dotyczące aktualizacji SSP, a także zapewnienia bezkompromisowego przestrzegania aspektów bezpieczeństwa.

Wszelkie sugestie mające na celu wprowadzenie zmian w istniejącym planie muszą być poparte dogłębną oceną bezpieczeństwa statku.

Uszkodzenia w transporcie powodowane przez podmioty, które zamierzają stanowić zagrożenie, stale się zmieniają. Bezpieczeństwo statku nie wynika tylko z jego imiennika, ale ma na celu samą ochronę statku i jego zasobów, a najcenniejszym zasobem jest siła robocza.

Dlatego też konieczne jest, aby zawsze przywiązywać odpowiednią wagę do SSP i jego wdrażania.

Przygotowanie jednostki do inspekcji



03:46

Jak przygotować statek do inspekcji?

1. Zaplanuj czas potrzebny na przygotowanie.
2. Skorzystaj z odpowiedniej listy kontrolnej (PSC, Listy kontrolne przygotowane przez Lloyd's Register, USCG, różne organy klasyfikacyjne lub przez Armatora).
3. Przeprowadź prawidłową samokontrolę przez różne działy statku i zidentyfikować niezgodności i braki. Jeśli zajdzie taka konieczność, zatrudnić dodatkowego oficera do pomocy.
4. Szczególną uwagę zwróć na braki podlegające zatrzymaniu. Lista możliwych do zatrzymania braków jest prowadzona przez państwa bandery, różne organy kontroli państwa portu i organy klasyfikacyjne. Lista możliwych do zatrzymania uchybień może być bardzo pomocna w przygotowaniu do inspekcji w ramach kontroli państwa portu.
5. Poinformuj właścicieli/zarządców/armatora o wszelkich brakach w odpowiednim czasie. Jeśli jest to wymagane do kontroli PSC, wysyłaj swoje pilne zamówienia z odpowiednim wyprzedzeniem.
6. Zaczynij od zera, sprawdzając wszystkie certyfikaty, dokumenty, pliki, instrukcje. Zwróć uwagę na ostatnie raporty z inspekcji różnych ankiet, aby nie przegapić żadnych oczekujących wymagań i zaleceń zawartych w tych raportach. Te raporty i ustalenia mogą pochodzić sprzed roku i istnieje ryzyko, że niektóre wymagania nadal nie są rozpatrywane i nie zostały uwzględnione.

7. Sprawdzenie wszystkich wymagań Certyfikatów Ustawowych; Linie ładunkowe, Sprzęt bezpieczeństwa, Konstrukcja bezpieczeństwa, IOPP, IAPP, System zarządzania bezpieczeństwem, ISPS. Należy wprowadzić odpowiednie zapisy wszystkich przeprowadzonych kontroli konserwacyjnych do systemów PMS i prowadzić wymagane wpisy do dziennika.
8. Wymagania STCW, MLC 2006 oraz kontrole, które należy przeprowadzić i utrzymać. Zapisy godzin odpoczynku muszą być zgodne z wymogami MLC 2006 i STCW. Należy codziennie aktualizować godziny odpoczynku. Załoga musi mieć dostęp do sprawdzania godzin odpoczynku.
9. Przestrzegaj i utrzymuj wymagania sanitarne i higieniczne statku zgodnie z MLC 2006. Szczególną uwagę należy zwrócić na obszary przygotowywania i obchodzenia się z żywnością.
10. Jeśli statek przygotowuje się do inspekcji przeprowadzanej przez państwo portu USCG, wymagania CFR, ogólne zezwolenie statku (VGP), dziennik pokładowy VGP, plany reagowania statku niezbiornikowego, plany zarządzania biofoulingiem, plan zarządzania wodami balastowymi, plan ochrony statku, książka zapisów olejowych, plan gospodarowania odpadami należy traktować poważnie. Pytania zadawane przez inspektorów stanu portu USCG oficerowi ochrony statku i załodze w związku z ochroną statku są dostępne w broszurze egzaminu USCG Foreign Vessel MTSA/ISPS Code Exam.
11. Kosmetyczna modernizacja statku, zadbanie aby był on czysty. Główny pokład, nadbudówka i wnętrze.
12. Regularne ćwiczenia alarmowe i szkolenia dotyczące bezpieczeństwa, aż do osiągnięcia pożądanego rezultatu.
13. Dokumentacja statkowa powinna być przechowywana w odpowiednich warunkach, aby nie ulegała zniszczeniu i była łatwo dostępna.
14. Plamy olejowe na pokładach, jeśli występują, należy usuwać.
15. Miejsce składowania śmieci, kosze na śmieci należy utrzymywać w bardzo higienicznym stanie. Jeśli spodziewana jest nadmierna ilość śmieci, należy zadbać o wyładunek śmieci.
16. Przechowuj dokumentację fotograficzną wszystkich czynności na pokładzie, w tym konserwacji, przygotowań PSC, ćwiczeń i szkoleń.
17. Szczególną uwagę zwróć na przechowywanie farb i środków chemicznych. Farby i chemikalia należy przechowywać wraz z wymaganymi kartami MSDS – Material Safety Data Sheet. Substancje chemiczne należy posegregować według klasy.

Konwencja pracy na morzu



07:25

Konwencja o pracy na morzu (MLC – Marine Labour Convention) powstała w 2006 roku w Genewie w Szwajcarii jako część Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP). Konwencja została ustanowiona w celu zapewnienia ochrony praw i potrzeb marynarzy oraz umożliwienia im uzyskania tego, co im się słusznie należy, bez bycia wyzyskiwanym.

Konwencja o pracy na morzu stanowi czwarty filar Międzynarodowej Organizacji Morskiej w zakresie zapewniania wysokiej jakości transportu na obszarach morskich. Pozostałe trzy filary to konwencje MARPOL, STCW i SOLAS.

Konwencja MLC ma zastosowanie do wszystkich zarejestrowanych statków handlowych, niezależnie od państwa bandery, do którego należą. Dotyczy to również jachtów rekreacyjnych i komercyjnych odbywających podróże międzynarodowe, poza kilkoma wyjątkami określonymi w ich okólniku omawiającym zastosowanie konwencji MLC na typach statków. Aby móc posiadać certyfikat MLC, statki muszą mieć pojemność powyżej 500 BRT. W przypadku statków o pojemności poniżej 500 BRT wytyczne zalecają, aby statki dobrowolnie przestrzegały konwencji i udokumentowały to państwa bandery.

Treść Konwencji MLC, 2006

1. Minimalne wymagania dla marynarzy do pracy na statkach

- Minimalny wiek
- Certyfikat medyczny
- Szkolenia i certyfikaty
- Rekrutacja i staż

2. Warunki zatrudnienia

- Marynarska Umowa o Pracę
- Wynagrodzenie
- Godziny odpoczynku i godziny pracy
- Prawo do wyjazdu
- Repatriacja
- Odszkodowanie dla marynarza za utratę lub zatonięcie statku
- Poziomy Manninga
- Rozwój kariery i umiejętności oraz możliwości zatrudnienia marynarza

3. Zakwaterowanie, rekreacja, wyżywienie i catering

- Zakwaterowanie i zaplecze rekreacyjne
- Wyżywienie

4. Ochrona zdrowia, opieka medyczna, opieka społeczna i zabezpieczenie społeczne

- Opieka medyczna na pokładzie i na lądzie
- Odpowiedzialność armatora

- Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobieganie wypadkom
- Dostęp do udogodnień socjalnych na lądzie
- Zakład Ubezpieczeń Społecznych

5. Zgodność i egzekwowanie

- Odpowiedzialność państwa bandery
- Autoryzacja uznanych organizacji
- Morski certyfikat pracy i deklaracja zgodności z prawem pracy na morzu
- Kontrola i egzekwowanie
- Procedury zgodności na pokładzie
- Obowiązki państwa portu
- Ofiary morskie
- Obowiązki związane z zaopatrzeniem pracy

Wymagania zgodności z MLC 2006

Administracja państwa bandery albo przeprowadza proces certyfikacji w ramach certyfikacji MLC, albo uznana organizacja może być uprawniona do przeprowadzenia tego procesu w jej imieniu.

Upoważnienie może obejmować cały proces złożenia DMLC – Declaration Maritime Labour compliance, inspekcję i weryfikację operacyjną statku aż do wydania Certyfikatu MLC lub jego części.

Towarzystwa klasyfikacyjne lub inne strony trzecie specjalizujące się jako uznane organizacje są zwykle usługodawcami w imieniu państw bandery.

Certyfikat MLC może zostać wydany na okres nieprzekraczający pięciu lat, po dokładnej inspekcji i sprawdzeniu, czy statki spełniają minimalne wymagania MLC.

Aby upewnić się, że statki pływające pod banderą państw członkowskich w dalszym ciągu spełniają wymagania i normy konwencji, właściwy organ bandery może odnowić certyfikat i prowadzić jego rejestr publiczny.

Statki nowo budowane i statki przechodzące zmianę bandery również otrzymają certyfikat tymczasowy lub tymczasowy na okres nieprzekraczający sześciu miesięcy.

Wymagania dotyczące przeglądów i kontrola państwa portu (PSC – port state control)

Po przeglądzie wstępnym i inspekcji zostaną skrupulatnie przeprowadzone inne inspekcje, takie jak inspekcja pośrednia. Kontrola państwa portu ma prawo wejść na pokład dowolnego statku w dowolnym momencie w celu sprawdzenia zgodności z MLC.

Inspektorzy kontroli państwa portu są jednak uprawnieni do zatrzymania statku niezgodnego z wymogami MLC.

W odniesieniu do PSC zgodność w przypadku MLC zależy głównie od dostępności Deklaracji zgodności w zakresie pracy na morzu (DMLC), certyfikatu MLC wydanego flocie oraz planu wdrażającego treść MLC.

Planowanie inspekcji

Każde państwo bandery jest w pełni odpowiedzialne za zapewnienie prawidłowego wdrożenia obowiązków wynikających z konwencji MLC na statkach pływających pod jego banderą.

Oznacza to również, że państwo bandery jest odpowiedzialne za skorelowanie kolejnych środków związanych z warunkami pracy i życia oraz za utworzenie skutecznego systemu inspekcji i certyfikacji związanych z MLC. Państwo bandery ma także obowiązek wyznaczyć wystarczającą liczbę wykwalifikowanych inspektorów do przeprowadzania procesów certyfikacji.

Odstęp między przeglądami nie powinien przekraczać okresu 36 miesięcy. Podobnie jak w przypadku certyfikatów ISM i ISPS, MLC również wymaga od inspektorów przeprowadzania badań, testów lub zapytań w celu sprawdzenia ścisłej zgodności z przepisami konwencji i upewnienia się, że ewentualne braki zostały usunięte, unikając poważnego naruszenia standardów konwencji stwarzającego poważne zagrożenie dla zdrowia i bezpieczeństwa marynarzy.

Inspektorzy mają również prawo powstrzymać statek przed opuszczeniem portu do czasu usunięcia usterek.

Wymagana dokumentacja

Każdy statek powinien posiadać przez cały czas papierową kopię konwencji wraz ze świadectwem MLC, Deklaracją zgodności pracy na morzu określającą obowiązki wynikające z konwencji, które obejmują warunki pracy i życia marynarzy oraz środki wprowadzone w celu zapewnienia zgodności z Konwencją MLC.

Dokumenty wymagane do posiadania na statku w celu uzyskania Świadectwa MLC:

- Deklaracja zgodności pracy na morzu, część I i II
- Morskie Świadectwo Pracy
- Raport z ostatniej inspekcji
- Dowód potwierdzający, że wszyscy marynarze na pokładzie mają ukończone szesnaście lat
- Dowód wskazujący, że agencje załogowe spełniają wymagania MLC

- Świadczenie lekarskie o maksymalnej ważności jednego roku dla marynarzy poniżej 18 roku życia
- Zaświadczenie lekarskie o ważności maksymalnie dwóch lat dla marynarzy powyżej 18 roku życia
- Dowód potwierdzający, że marynarze poniżej 18 roku życia nie wykonują pracy niebezpiecznej ani pracy nocnej
- Marynarska Umowa o Pracę (SEA), podpisana przez marynarza i armatora lub jego upoważnionego przedstawiciela
- Kopia ustawy CBA lub ustawy o negocjacjach zbiorowych oraz jej angielska wersja
- Ważny COC lub certyfikat kompetencji oraz ważne certyfikaty szkolenia dla wszystkich marynarzy na pokładzie
- Zapisy szkoleń w zakresie spotkań dotyczących bezpieczeństwa osobistego i bezpieczeństwa odbywanych na pokładzie
- Zapisy wszystkich wypadków, incydentów, dochodzeń i wynikających z nich analiz na pokładzie
- Protokoły zapoznania marynarza ze statkiem i pracą, i zapisy dotyczące czasu odpoczynku/pracy marynarza.