

**1078****ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia 30 kwietnia 2004 r.

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

Na podstawie art. 11a ust. 5 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156, z późn. zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1****Przepisy ogólne**

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób funkcjonowania inspekcji portu;
- 2) tryb przeprowadzania inspekcji statków o obcej przynależności i ich załóg wpływających do polskich portów lub zakotwiczonych w pobliżu polskich portów oraz instalacji przybrzeżnych w granicach polskiego morza terytorialnego;
- 3) wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji portu.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie — należy przez to rozumieć ustawę z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim;
- 2) konwencjach — należy przez to rozumieć konwencje, o których mowa w art. 6 i art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy, oraz:
  - a) Międzynarodową konwencję o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r., sporządzoną w Londynie dnia 23 czerwca 1969 r. (Dz. U. z 1983 r. Nr 56, poz. 247),
  - b) Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, sporządzo-

ną w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101), zwaną dalej „konwencją MARPOL”;

- 3) Memorandum Paryskim — należy przez to rozumieć Memorandum Paryskie, o którym mowa w art. 12 ust. 6 ustawy;
- 4) krajowym koordynatorze do spraw inspekcji portu — należy przez to rozumieć osobę wyznaczoną przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do koordynowania działań w ramach inspekcji portu, zwaną dalej „koordynatorem PSC”;
- 5) systemie Sirenac — należy przez to rozumieć system informacyjny w postaci bazy danych wyników inspekcji przeprowadzanych w regionie objętym obowiązywaniem Memorandum Paryskiego;
- 6) systemie Equasis — należy przez to rozumieć system informacyjny Unii Europejskiej w postaci ogólnodostępnej bazy danych o statkach uprawiających żeglugę międzynarodową;
- 7) wskaźniku oceny — należy przez to rozumieć liczbowy wskaźnik obliczany dla każdego statku w systemie Sirenac, na podstawie przeprowadzonych inspekcji.

§ 3. 1. W trakcie przeprowadzania inspekcji statków, do których nie mają zastosowania konwencje, inspektor inspekcji portu, zwany dalej „inspektorem”, podejmuje czynności niezbędne dla zapewnienia, że kontrolowane statki nie stanowią zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi lub środowiska.

2. Inspektor dokonuje inspekcji, o której mowa w ust. 1, zgodnie z procedurami Memorandum Paryskiego.

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

**Rozdział 2****Sposób funkcjonowania inspekcji portu**

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

- 1) była co najmniej przez jeden rok inspektorem bandery i przeprowadzała inspekcje i certyfikacje statków zgodnie z konwencjami, oraz posiada:
  - a) dyplom kapitana żeglugi wielkiej, upoważniający do dowodzenia statkiem o pojemności brut-

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302, z 2003 r. Nr 19, poz. 165, Nr 141, poz. 1359 i Nr 232, poz. 2322).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie wdraża postanowienia:  
— dyrektywy 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie kontroli państwa portu (Dz. Urz. WE L 157, z 07.07.1995, z późn. zm.),  
— dyrektywy 96/40/WE z dnia 25 czerwca 1996 r. ustanawiającej wspólny wzór dowodu tożsamości dla inspektorów przeprowadzających kontrolę państwa portu (Dz. Urz. WE L 196, z 07.08.1996). Z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej, dane dotyczące ogłoszenia aktów prawa Unii Europejskiej, zamieszczone w niniejszym rozporządzeniu, dotyczą ogłoszenia tych aktów w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej — wydanie specjalne.

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 240, poz. 2060, z 2003 r. Nr 199, poz. 1936 i Nr 229, poz. 2277 oraz z 2004 r. Nr 6, poz. 41 i Nr 93, poz. 895 i 899.

to 3000 i powyżej oraz pracowała w charakterze oficera na statkach morskich przez okres nie krótszy niż pięć lat lub

- b) dyplom starszego mechanika, upoważniający do pełnienia tej funkcji na pokładzie statku o mocy maszyn głównych 3 000 KW i powyżej oraz pracowała w charakterze oficera na statkach morskich przez okres nie krótszy niż pięć lat, lub
  - c) tytuł inżyniera budowy okrętów, inżyniera mechanika lub inżyniera, który jest związany z branżą morską, a także przepracowała w tym zawodzie co najmniej przez pięć lat;
- 2) posiada:
- a) dyplom uczelni wyższej albo udokumentowane równorzędne szkolenie,
  - b) zaświadczenie o przeszkoleniu i uzyskaniu kwalifikacji w szkole dla inspektorów bezpieczeństwa żegluga,
  - c) co najmniej dwuletnie doświadczenie jako inspektor bandery oraz przeprowadzała inspekcje i certyfikacje zgodnie z konwencjami;
- 3) posiada zdolność ustnego i pisemnego komunikowania się z marynarzami w języku angielskim lub innym powszechnie stosowanym na morzu;
- 4) posiada wiedzę w zakresie uregulowanym przez konwencje, dotyczącą odpowiednich procedur inspekcji portu.

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

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

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

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

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

§ 8. 1. Koordynator PSC koordynuje funkcjonowanie inspekcji portu.

2. Do zadań koordynatora PSC należy w szczególności:

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

§ 9. Organy inspekcji portu podejmują odpowiednie działania po otrzymaniu od pilotów lub władz portowych informacji o statkach niespełniających wymagań bezpieczeństwa żegluga lub stanowiących zagrożenie dla środowiska morskiego.

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

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

### Rozdział 3

#### **Tryb przeprowadzania inspekcji statków o obcej przynależności**

§ 11. Organy inspekcyjne przeprowadzają rocznie inspekcje w ilości co najmniej 25 % ogólnej liczby indywidualnych statków o obcej przynależności zawijających do polskich portów, obliczonej jako średnia arytmetyczna trzech ostatnich lat kalendarzowych.

§ 12. 1. Kwalifikując statki do inspekcji, organy inspekcyjne zapewniają, że na każdym statku, który w systemie informacyjnym Sirenac posiada wskaźnik oceny 50 i wyższy, jest przeprowadzona obowiązkowo inspekcja, zgodnie z § 14.

2. Niezależnie od wartości wskaźnika oceny w pierwszej kolejności podlegają kontroli statki, które:

- 1) zostały zgłoszone przez pilotów lub pracowników portowych jako mające nieprawidłowości, które mogą wpływać na bezpieczeństwo żegluga;

- 2) nie spełniają obowiązków wynikających z wymagań dla statków przewożących ładunki niebezpieczne, określonych odrębnymi przepisami;
  - 3) są przedmiotem raportu lub meldunku dokonane-go przez administrację morską innego państwa;
  - 4) są przedmiotem raportu lub skarg kapitana statku, człönka załogi lub ka¿dej innej osoby lub jednostki organizacyjnej majacej interes w bezpiecznej ¿egludze tego statku, warunkach pracy i ¿ycia na statku lub zapobieganiu zanieczyszczeniu ¿rodowiska, chyba ¿e dane organy inspekcyjne kontroli portu potraktuj¿ raport lub za¿alenie jako bezpodstawne; to¿samo¿ osoby zgłaszaj¿ce raport lub za¿alenie nie mo¿e byc ujawniona kapitanowi lub wla¿cielowi danego statku;
  - 5) brały udział w kolizji, osiadły na mieli¿nie lub zostały wyrzucone na brzeg w drodze do portu;
  - 6) są podejrzane o złamanie przepisów w zakresie zanieczyszczenia ¿rodowiska szkodliwymi substancjami lub ¿ciekami;
  - 7) manewrowały w sposób niezgodny z przepisami w rejonach rozgraniczenia ruchu przyjetych przez Mi¿dzynarodow¿ Organizacj¿ Morsk¿, zwan¿ dalej „IMO”, lub nie stosowały zasad bezpiecznej nawigacji;
  - 8) powodowały zagro¿enie wobec osób, mienia lub ¿rodowiska naturalnego;
  - 9) zostały pozbawione klasy lub klasa została im zawieszona w okresie ostatnich sze¿ciu miesi¿cy.
3. W przypadku gdy wska¿nik oceny wskazany przez system Sirenac jest ni¿szy od 50, do kontroli wyznacza si¿ w pierwszej kolejno¿ci nast¿puj¿ce statki:
- 1) zawijaj¿ce do portu po raz pierwszy lub po nieobecno¿ci w regionie dlu¿szej ni¿ 12 miesi¿cy, lub które nie były dotychczas zarejestrowane w bazie Sirenac;
  - 2) na których nie odbyła si¿ ¿adna inspekcja w ramach Memorandum Paryskiego w ci¿gu ostatnich sze¿ciu miesi¿cy;
  - 3) których konwencyjne certyfikaty konstrukcji i wyposa¿enia oraz ¿wiadectwa klasyfikacyjne zostały wydane przez organizacje nieuznane zgodnie z trybem okre¿lonym odr¿bnymi przepisami;
  - 4) pływaj¿ce pod bander¿ państwa znajduj¿cego si¿ na czarnej li¿cie publikowanej w rocznych raportach Memorandum Paryskiego;
  - 5) które po ostatniej inspekcji uzyskały pozwolenie na opuszczenie portu pod warunkiem, ¿e nieprawidłowo¿ci wykazane w czasie inspekcji zostaną:
    - a) usuni¿te przed wyj¿ciem w morze,
    - b) naprawione do nast¿pnego portu przeznaczenia,
    - c) naprawione w terminie 14 dni,
    - d) naprawione w innym okre¿lonym terminie lub na specjalnych warunkach;
  - 6) na których stwierdzono nieprawidłowo¿ci podczas poprzedniej kontroli, bior¿c pod uwag¿ ich liczb¿, tak¿e je¿eli nieprawidłowo¿ci zostały usuni¿te;
  - 7) które zostały zatrzymane w poprzednim porcie;
  - 8) pływaj¿ce pod bander¿ państwa, które nie ratyfikowały wszystkich konwencji;
  - 9) klasyfikowane przez instytucj¿ klasyfikacyjn¿, która nie została uznana przez Komisj¿ Europejsk¿;
  - 10) podlegaj¿ce obowi¿zkowej rozszerzonej kontroli, o której mowa w § 16;
  - 11) eksploatowane powy¿ej 13 lat.
4. Okre¿laj¿c kolejno¿ dokonywania priorytetowych kontroli na statkach, o których mowa w ust. 3, inspektor bierze pod uwag¿ całkowit¿ warto¿ wska¿nika oceny widniej¿cego w systemie informacyjnym Sirenac. Wy¿szy wska¿nik oceny oznacza wy¿szy priorytet kontroli.
5. Całkowity wska¿nik oceny jest zdefiniowany przez Memorandum Paryskie.
- § 13. Inspektorom nie zaleca si¿ kwalifikowa¿ do kontroli statków, które były poddane inspekcji w innych portach państw członkowskich Memorandum Paryskiego w ci¿gu ostatnich 6 miesi¿cy, je¿eli:
- 1) nie jest to statek, o którym mowa w § 12;
  - 2) podczas ostatniej inspekcji nie wykryto ¿adnych nieprawidłowo¿ci;
  - 3) nie istniej¿ wyra¿ne powody uzasadniaj¿ce inspekcj¿.
- § 14. 1. Inspektor podczas przeprowadzania wst¿pnej inspekcji statku:
- 1) sprawdza w odpowiednim zakresie ¿wiadectwa i dokumenty okre¿lone w zał¿czniku nr 2 do rozporz¿dzenia;
  - 2) kontroluje ogólnie statek pod wzgl¿dem bezpieczeñstwa ¿eglugi łącznie z siłowni¿ oraz warunki pracy i ¿ycia marynarzy.
2. Inspektor mo¿e sprawdzić ¿wiadectwa i dokumenty inne ni¿ wymienione w zał¿czniku nr 2 do rozporz¿dzenia, je¿eli zgodnie z wymaganiami konwencji powinny one byc na statku.
3. W ka¿dym przypadku gdy wyst¿puj¿ wyra¿ne okoliczno¿ci wskazuj¿ce, ¿e stan statku, jego wyposa¿enie lub załoga w istotnym zakresie nie spełniaj¿ wymagań konwencji, przeprowadzana jest bardziej szczególow¿ kontrola.
4. Bardziej szczególow¿ kontrola powinna zosta¿ podj¿ta po stwierdzeniu, ¿e:

- 1) inspekcja dotyczy statków wymienionych w § 12 ust. 2 i ust. 3 pkt 3, 4, 5 lit. b i c i pkt 8;
  - 2) na statku nie była poprawnie prowadzona książka zapisów olejowych;
  - 3) podczas sprawdzania certyfikatów oraz innych dokumentów stwierdzono niezgodności;
  - 4) istnieje podejrzenie, że członkowie załogi nie są zdolni komunikować się między sobą lub z władzami portu w zakresie obowiązków wynikających z przepisów konwencji, o której mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy;
  - 5) istnieje podejrzenie, że załadunek i inne operacje nie są przeprowadzane w sposób bezpieczny i zgodnie ze wskazówkami IMO;
  - 6) istnieją zaniedbania kapitana tankowca w prowadzeniu zapisów dotyczących monitorowania i kontroli systemu zrzutu oleju podczas ostatniej podróży pod balastem;
  - 7) brak jest aktualnej listy załogi lub członkowie załogi nie znają swoich obowiązków na wypadek zagrożeń i konieczności opuszczenia statku;
  - 8) dokonano emisji fałszywych alarmów bez obowiązkowych procedur odwoławczych;
  - 9) są braki w podstawowym wyposażeniu wymaganym przez konwencje;
  - 10) na statku są złe warunki sanitarne;
  - 11) została naruszona konstrukcja statku i wytrzymałość kadłuba lub inne nieprawidłowości stanowiące zagrożenie dla wodoszczelności i zdolności do żeglugi w trudnych warunkach pogodowych;
  - 12) kapitan lub członkowie załogi nie zapoznali się z podstawowymi działaniami związanymi z bezpieczeństwem statku, zapobieganiem zanieczyszczeniom lub takie działania nie były prowadzone.
5. Inspektor, wykonując swoje obowiązki, kieruje się procedurami i wytycznymi zawartymi w:
- 1) Memorandum Paryskim;
  - 2) Publikacji Międzynarodowej Organizacji Pracy „Inspekcja Warunków Pracy na Statku”;
  - 3) wytycznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej — Zasady bezpiecznej obsady na statku — (Res. A.890/21);
  - 4) Postanowieniach Międzynarodowego Morskiego Kodeksu Towarów Niebezpiecznych.
- § 15. 1. Obowiązkowej rozszerzonej inspekcji podlegają statki następujących kategorii:
- 1) gazowce i chemikaliowce starsze niż 10 lat,
  - 2) masowce starsze niż 12 lat,
  - 3) tankowce powyżej 3000 GT i starsze niż 15 lat,
  - 4) statki pasażerskie starsze niż 15 lat, inne niż promy typu ro-ro i pasażerskie jednostki szybkie, jeżeli upłynęło 12 miesięcy od dnia dokonania ostatniej rozszerzonej kontroli w porcie państwa strony Memorandum Paryskiego.
2. Armator lub kapitan statku wyznaczonego do obowiązkowej rozszerzonej inspekcji, na trzy dni przed spodziewanym zawinięciem do portu lub przed opuszczeniem ostatniego portu, powinien przekazać właściwym organom inspekcyjnym informacje dotyczące:
- 1) nazwy statku;
  - 2) bandery;
  - 3) numeru IMO;
  - 4) tonażu;
  - 5) daty budowy statku, zgodnie z datą określoną w certyfikatach bezpieczeństwa statku;
  - 6) konstrukcji kadłuba, ilości i rodzaju ładunku oraz stanu zbiorników ładunkowych i balastowych w przypadku tankowców;
  - 7) przybliżonego czasu zawinięcia do portu przeznaczenia lub stacji pilotów;
  - 8) planowanego czasu postoju statku;
  - 9) planowanych operacji w porcie przeznaczenia, a w szczególności operacji przeładunkowych i bunkrowania paliwa;
  - 10) planowanych statutowych przeglądów, inspekcji oraz poważnych konserwacji i prac naprawczych do wykonania podczas postoju w porcie przeznaczenia.
- § 16. 1. W trakcie przeprowadzania obowiązkowej rozszerzonej kontroli statków inspektor sprawdza:
- 1) na wszystkich statkach:
    - a) włącznik prądu „black-out” i uruchomienie generatora awaryjnego,
    - b) oświetlenie awaryjne,
    - c) funkcjonowanie awaryjnej pompy pożarowej z dwoma węzami podłączonymi do głównego przewodu,
    - d) funkcjonowanie pomp zębowych statku,
    - e) zamykanie drzwi wodoszczelnych,
    - f) opuszczanie jednej szalupy ratunkowej do wody,
    - g) zdalne wyłączniki awaryjne, w szczególności kotłów, wentylacji i pomp paliwowych,
    - h) testowanie urządzenia sterowego, łącznie z pomocniczym urządzeniem sterowym,
    - i) awaryjne źródło zasilania urządzeń radiowych,
    - j) odolejacz wód zębowych — testując go w możliwym zakresie;

- 2) na zbiornikowcach do przewozu gazu i substancji chemicznych dodatkowo:
- system monitorowania zbiorników ładunkowych i urządzenia bezpieczeństwa związane z kontrolą temperatury, ciśnienia i ulażu,
  - analizator zawartości tlenu i eksplozometr, łącznie z ich kalibrowaniem, a także dostępność sprzętu do wykrywania substancji chemicznych wraz z odpowiednią liczbą stosownych rurek detekcyjnych dla konkretnych ładunków, jakie są przewożone,
  - kabinowe zestawy ratunkowe zapewniające odpowiednią ochronę układu oddechowego i oczu dla każdej osoby na pokładzie, jeżeli wymaganie takie zostało określone w certyfikacie zgodności dla przewożenia niebezpiecznych substancji chemicznych luzem lub skroplonych gazów,
  - czy przewożony ładunek jest wymieniony w certyfikacie zgodności dla przewożenia niebezpiecznych substancji chemicznych luzem lub skroplonych gazów,
  - stałe instalacje gaśnicze na pokładzie, w szczególności pianowe lub suche chemiczne, zgodnie z wymaganiami dla przewożonego ładunku;
- 3) na masowcach dodatkowo:
- możliwe skorodowanie podstaw (fundamentów) urządzeń pokładowych,
  - możliwe zniekształcenie lub korozję pokryw lukowych,
  - możliwe pęknięcia lub miejscowo korozję w grodziach poprzecznych,
  - dostęp do ładowni,
  - dokumenty lub ich potwierdzone kopie przez administrację państwa bandery lub instytucję klasyfikacyjną, a w szczególności:
    - raport z przeglądu kadłuba,
    - raporty oceny stanu statku,
    - raporty pomiaru grubości blach kadłuba,
    - program przeglądów kadłuba zgodnie z rezolucją IMO A.744 (18);
- 4) na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych dodatkowo:
- stałą instalację gaśniczą pianową na pokładzie,
  - sprzęt przeciwpożarowy w całości,
  - zamknięcia kanałów wentylacyjnych w maszynowni, pompowni i w pomieszczeniach mieszkalnych,
  - ciśnienie gazu obojętnego i zawartości w nim tlenu,
  - włazy na pokładzie i ich dalsza kontrola wewnątrz — w przypadku wystąpienia uzasadnionych okoliczności,
- zbiorniki balastowe; kontrola co najmniej jednego ze zbiorników balastowych w rejonie ładunkowym, w pierwszej kolejności przez władze na pokładzie, oraz ich dalsza kontrola — w przypadku wystąpienia uzasadnionych okoliczności,
  - dokumenty lub ich potwierdzone kopie przez administrację państwa flagi lub instytucję klasyfikacyjną, a w szczególności:
    - raport z przeglądu kadłuba,
    - raporty oceny stanu kadłuba,
    - raporty pomiaru grubości blach kadłuba statku,
    - program przeglądów kadłuba masowca w trakcie odnawiania klasy;
- 5) na statkach pasażerskich dodatkowo:
- detektor pożaru i systemu alarmowego,
  - zamknięcia drzwi pożarowych,
  - system ogłoszeniowy,
  - ćwiczebny alarm pożarowy z udziałem załogi hotelowej,
  - stopień zaznajomienia dowództwa statku z planem obrony przeciwawaryjnej statku.
2. Jeśli wystąpią uzasadnione okoliczności, kontrola rozszerzona na statku pasażerskim może być kontynuowana podczas rejsu statku za zgodą kapitana statku lub armatora. Inspektorzy nie mogą przeszkadzać w eksploatacji statku i stwarzać sytuacji, które w ocenie kapitana mogłyby zagrozić bezpieczeństwu pasażerów i załogi statku.
- § 17. 1. Kontrola, o której mowa w § 14, może być przeprowadzona w okresie pomiędzy dwiema rozszerzonymi kontrolami.
2. Każdy statek, który podlega obowiązkowej rozszerzonej inspekcji, a nie spełnia obowiązku, o którym mowa w § 15 ust. 2, powinien zostać poddany takiej inspekcji w porcie przeznaczenia.
- § 18. Obowiązkowa rozszerzona kontrola dotyczy statków, które mają wskaźnik oceny wyższy niż 7.
- § 19. 1. W przypadku gdy z przyczyn eksploatacyjnych nie może zostać przeprowadzona kontrola statku, który ma wskaźnik oceny wyższy niż 50, lub obowiązkowa rozszerzona kontrola, organy inspekcyjne inspekcji portu niezwłocznie zawiadomią system Sirenac i właściwe władze inspekcji portu w następnym porcie przeznaczenia w regionie Memorandum Paryskiego.
2. Przypadki, o których mowa w ust. 1, zgłasza się co sześć miesięcy Komisji Europejskiej wraz z uzasadnieniem.
3. Liczba nieprzeprowadzonych rozszerzonych inspekcji portu nie może przekraczać rocznie 5 % średniej rocznej liczby indywidualnych statków o obcej

przynależności zawijających do polskich portów, biorąc pod uwagę trzy ostatnie lata kalendarzowe.

4. Statki, które nie zostały objęte kontrolą, o której mowa w § 12 ust.1 lub § 15, podlegają inspekcji w następnym porcie zawinięcia w regionie Memorandum Paryskiego.

§ 20. 1. Odmawia się wejścia do portów statkom należącym do kategorii gazowców, chemikaliowców, masowców i statków pasażerskich, jeżeli statek został zatrzymany:

- 1) po raz trzeci w regionie w ciągu ostatnich 24 miesięcy i nosi banderę państwa, które znajduje się na czarnej liście publikowanej w rocznych raportach Memorandum Paryskiego, lub
- 2) po raz drugi w regionie, w okresie ostatnich 36 miesięcy, i nosi banderę państwa, którego pozycja na czarnej liście została zakwalifikowana jako o „bardzo wysokim ryzyku” lub „wysokim ryzyku”.

2. O odmowie wejścia do portu zawiadamia się niezwłocznie państwa strony Memorandum Paryskiego.

§ 21. Inspektor sprawdza stan zatrudnienia na statku oraz wymagane świadectwa i dyplomy marynarzy.

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

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

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

k) zapewnienia odpowiednich warunków sanitarnych na statku,

l) przekazywania niezbędnych informacji w razie wypadku i zagrożenia.

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

3. W przypadku zatrzymania statku inspektor niezwłocznie zawiadamia właściwe władze państwa bandery i instytucję klasyfikacyjną odpowiedzialną za wydane świadectwa w imieniu państwa bandery. Wzór decyzji o zatrzymaniu statku określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

4. Podczas reinspekcji po zatrzymaniu inspektor dokonuje oceny, czy statek i jego załoga podczas najbliższego rejsu jest w stanie:

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

5. Stwierdzenie nieprawidłowości w pracy lub utrzymaniu systemu gazu obojętnego, sprzętu lub urządzeń ładunkowych stanowi podstawę do zatrzymania operacji przeładunkowych.

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

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

8. Statku nie zatrzymuje się w przypadku, gdy okoliczności uzasadniające zatrzymanie są wynikiem

uszkodzenia powstałego na skutek awarii lub wypadku w trakcie podróży statku do portu, a także dokonano:

- 1) zawiadomienia administracji państwa bandery, inspektora lub organizacji odpowiedzialnej za wydanie odpowiednich certyfikatów, zgodnie z wymaganiami konwencji;
- 2) zgłoszenia przez kapitana lub armatora statku przed zawinięciem do portu organom inspekcyjnym okoliczności wypadku i uszkodzeń z niego wynikających;
- 3) podjęcia właściwej akcji naprawczej.

9. Szczegółową listę nieprawidłowości stanowiących podstawę do zatrzymania statku określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 24. 1. Jeżeli nieprawidłowości, o których mowa w § 23, nie mogą zostać naprawione w porcie, w którym dokonano kontroli, inspektor może zezwolić danemu statkowi na przepłynięcie do najbliższej uzgodnionej stoczni remontowej, wybranej przez kapitana lub armatora, po spełnieniu warunków wyznaczonych przez właściwe władze państwa bandery statku w uzgodnieniu z organem inspekcyjnym.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, organ inspekcyjny powiadomi o warunkach podróży właściwe władze państwa portu, w którym znajduje się stocznia remontowa.

3. W przypadku gdy stocznia remontowa, o której mowa w ust. 1, znajduje się na terytorium Rzeczy-

spolitej Polskiej, organ inspekcyjny przekazuje informację o podjętych działaniach właściwym władzom inspekcji portu wydającym takie zezwolenie.

4. W przypadku statków, o których mowa w ust. 1, a które:

- 1) wypłynęły w morze bez spełnienia warunków wyznaczonych przez inspekcję portu lub
- 2) nie stawiły się w uzgodnionej stoczni remontowej, odmawia się wejścia do portów regionu zgodnie z procedurami Memorandum Paryskiego.

5. Organ inspekcyjny portu może zezwolić statkom, o których mowa w ust. 4, na wejście statku do określonego portu w regionie w przypadku siły wyższej, bezpieczeństwa żeglugi i zdarzeń losowych, w celu zmniejszenia zagrożenia, jeżeli kapitan lub armator statku dołoży wszelkich starań zapewniających bezpieczne wejście do portu.

§ 25. Odwołanie, o którym mowa w art. 12 ust. 7 ustawy, wnosi się w trybie określonym w Kodeksie postępowania administracyjnego.

#### Rozdział 4

#### **Przepis końcowy**

§ 26. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.


Minister Infrastruktury: w z. *A. Piłat*

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. (poz. 1078)

**Załącznik nr 1**

**WZÓR DOKUMENTU IDENTYFIKACYJNEGO  
PORT STATE CONTROL OFFICER/INSPECTOR**

Strona 1:

	<p>1. Imię i nazwisko posiadacza <i>Full name of the holder</i></p> <p>.....</p> <p>2. Stanowisko: PSC Officer <i>Rank</i></p> <p>3. Podpis posiadacza <i>Signature</i></p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">                 zdjęcie osoby <i>photograph</i> </div>	

Strona 2:

**PORT STATE CONTROL**

Stwierdza się, że niżej wymieniony jest upoważniony przez Dyrektora Urzędu Morskiego w..... do przeprowadzania kontroli statków zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie funkcjonowania inspekcji portu (Dz. U. Nr 102, poz. 1078) procedurami Memorandum Paryskiego

*This is to certify that the under mentioned is authorized by the Director of Maritime Office in... .. to carry out inspection of ships in accordance with the regulation of Minister of Infrastructure of 30 april 2004 (Law Journal No.102, pos.1078) and Procedures of Paris Memorandum.*

Dyrektor Urzędu  
*Director of Maritime Office*.....



## LISTA DOKUMENTÓW PODLEGAJĄCYCH KONTROLI

1. Międzynarodowy certyfikat pomiarowy (1969).
2. Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego.
3. Certyfikat bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego.
4. Certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego.
5. Certyfikat bezpieczeństwa urządzeń radiotelegraficznych statku towarowego.
6. Certyfikat bezpieczeństwa urządzeń radiowych statku towarowego.
7. Certyfikat zwolnienia wraz z listą ładunków lub wyposażenia.
8. Certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego.
9. Certyfikat zgodności dla przewożenia skroplonych gazów luzem.
10. Certyfikat zgodności dla przewożenia niebezpiecznych substancji chemicznych luzem.
11. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniom olejami.
12. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe.
13. Międzynarodowy certyfikat wolnej burty (1966).
14. Międzynarodowy certyfikat zwolnienia od wymagań wolnej burty.
15. Książka zapisów olejowych, części I i II.
16. Książka zapisów ładunkowych.
17. Dokument minimalnej bezpiecznej obsady.
18. Świadectwa i dyplomy marynarzy wydane zgodnie z wymaganiami konwencji STCW 78.
19. Świadectwa zdrowia marynarzy (zgodnie z konwencją MOP nr 73 o badaniu lekarskim marynarzy).
20. Informacje o stateczności.
21. Kopia Dokumentu Zgodności (DOC) i Certyfikat Zarządzania Bezpieczeństwem wydany zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobieganiem Zanieczyszczeniu (SOLAS, rozdział IX).
22. Świadectwa klasy dotyczące wytrzymałości kadłuba statku i urządzeń maszynowych wydane przez stosowną instytucję klasyfikacyjną (wymagane tylko w przypadkach, gdy statek utrzymuje klasę w instytucji klasyfikacyjnej).
23. Dokument zgodności wymagań specjalnych dla statków przewożących towary niebezpieczne.
24. Certyfikat bezpieczeństwa jednostek szybkich.
25. Manifest towarów niebezpiecznych lub plan ich rozmieszczenia i mocowania.
26. Dziennik okrętowy zawierający zapisy testów i ćwiczeń oraz dziennik inspekcji i konserwacji środków i urządzeń ratunkowych.
27. Certyfikat bezpieczeństwa statku specjalnego.
28. Certyfikat bezpieczeństwa MODU (Morskiej Ruchomej Platformy Wiertniczej).
29. W przypadku tankowców zapisy dotyczące monitorowania i kontroli postępowania z olejami podczas ostatniej podróży w stanie balastowym.
30. Rozkład alarmów, plan kontroli p-poż, a dla statków pasażerskich plan obrony przeciwawaryjnej (niezapalności, tzn. plan kontroli uszkodzeń statku).
31. Okrętowy plan zapobiegania rozlewom olejowym.
32. Zbiór raportów z rozszerzonych przeglądów (dotyczy masowców i tankowców).
33. Raporty z wcześniejszych kontroli państwa portu (2 lata).
34. Dla statków pasażerskich ro-ro, informacja o maksymalnym stosunku A/A.
35. Dokument uprawnienia do przewozu ziarna luzem.
36. Poradnik mocowania ładunków.
37. Plan postępowania ze śmieciami i książka zapisów śmieciowych.
38. System wspomaganie decyzji kapitana dla statków pasażerskich.
39. Plan współpracy w poszukiwaniach i ratownictwie dla statków pasażerskich uprawiających żeglugę liniową.
40. Lista ograniczeń eksploatacyjnych dla statków pasażerskich.
41. Instrukcje operacji ładunkowych na masowcu.
42. Plan załadunku i rozładunku dla masowców.
43. Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego od odpowiedzialności cywilnej za zanieczyszczanie morza olejami.



RZECZPOSPOLITA POLSKA  
 REPUBLIC OF POLAND  
 URZĄD MORSKI W .....  
 MARITIME OFFICE IN.....  
 Pion Inspekcji Morskich  
 SHIP'S INSPECTION DIVISION  
 NOTA ZATRZYMANIA  
 NOTICE OF DETENTION

Niżej podpisany,.....

*The undersigned*

upoważniony officer Urzędu Morskiego w ..... (Pion Inspekcji Morskich),  
 niniejszym zawiadamia, że:

*duly authorised officer of the Maritime Office in ..... (Ship's Inspection Division)*  
*herewith notifies you that*

statek.....	sygnał wywoławczy.....
<i>the ship</i>	<i>call sign</i>
numer IMO.....	pojemność brutto/nośność.....
<i>IMO number</i>	<i>gross tonnage</i>
bandera.....	port macierzysty.....
<i>flag</i>	<i>port of registry</i>
rok budowy.....	typ statku.....
<i>built</i>	<i>type of ship</i>
właściciel.....	kapitan.....
<i>owner</i>	<i>master</i>
agent.....	klasyfikator.....
<i>agents</i>	<i>classification society</i>
zaczumowany.....	
<i>berthed at.</i>	

został zatrzymany na podstawie przepisów  
*has been detained in accordance with the following provisions*

- Art. 12 ust. 6 i art. 24 ust. 5 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 109, poz. 1156, z późn. zm.)  
*Art 12 section 6 and 24 section 5 of Act of 9 November 2000 on maritime safety (Law Journal 2000, No.109, pos. 1156, as amended)*
- Art. 26 pkt 1 lit. c ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. Nr 47, poz. 243, z późn. zm.)  
*Art. 26 item 1c of Act of 16 March 1995 on prevention of pollution from ships (Law Journal 1995, No.47, pos. 243, as amended)*

z powodu:  
*on account of*

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> niezdolności do żeglugi<br><i>sub-standard Seaworthiness</i>                    | <input type="checkbox"/> uchybień konstrukcyjnych<br><i>sub-standard safety construction</i>           |
| <input type="checkbox"/> braku ważnych dokumentów<br><i>lack of relevant certificates</i>                | <input type="checkbox"/> niedozwolonego zniżenia wolnej burty<br><i>unlawfully decreased freeboard</i> |
| <input type="checkbox"/> uchybień w bezpiecznym wyposażeniu<br><i>sub-standard safety equipment</i>      | <input type="checkbox"/> uchybień w obsadzie<br><i>sub-standard manning</i>                            |
| <input type="checkbox"/> uchybień w wyposażeniu radiowym<br><i>sub-standard radio equipment</i>          | <input type="checkbox"/> uchybień wobec prawideł NLS/COF<br><i>non-compliance with NLS/COF</i>         |
| <input type="checkbox"/> uchybień wobec prawideł MARPOL<br><i>non-compliance with MARPOL regulations</i> |  |

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do Ministra Infrastruktury w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Dyrektora Urzędu Morskiego w ..... (The appeal against the detention may be made through the Director of Maritime Office in.....according to the Code of National Administrative Procedures within 14 days of the receipt of the document containing the Notice of Detention)

Miejsce.....; Data i czas zatrzymania:.....  
*Place Date and time of detention*

Wyżej wymieniony officer:.....  
*The above mentioned officer:*

/ podpis i pieczęć /  
*/signature and stamp /*

**Załącznik nr 4**

#### KRYTERIA ZATRZYMANIA STATKU

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

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

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

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

- 1) defekt niepozwalający na właściwą pracę napędu statku lub dotyczący innych istotnych urządzeń mechanicznych, jak również instalacji elektrycznych,
- 2) niedostateczna czystość w maszynowni, nadmierne ilości mieszaniny wód zaolejonych w zęzach, izolacja rurociągów — łącznie z rurami wydechowymi w maszynowni — zanieczyszczona olejami, nieprawidłowa praca pomp zęzowych,
- 3) nieprawidłowości w pracy generatora awaryjnego, oświetlenia, akumulatorów i przełączników,
- 4) nieprawidłowości w pracy głównego i pomocniczego urządzenia sterowego,

- 5) braki lub niewystarczająca ilość lub bardzo zły stan osobistych środków ratunkowych, jednostek ratunkowych i urządzeń do ich wodowania,
- 6) braki lub niezgodność z wymaganiami lub bardzo zły stan systemu wykrywania pożaru, systemu alarmów pożarowych, sprzętu przeciwpożarowego, stałych urządzeń gaśniczych, zamknięć pożarowych, urządzeń szybko zamykających — w stopniu uniemożliwiającym ich użycie zgodnie z przeznaczeniem,
- 7) brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości w działaniu ochrony przeciwpożarowej na pokładzie zbiornikowców,
- 8) braki, niezgodności z wymaganiami lub bardzo zły stan świateł lub sygnalizacji dźwiękowej,
- 9) braki lub nieprawidłowości w działaniu sprzętu radiowego wymaganego do porozumiewania się w sytuacjach zagrożenia,
- 10) braki lub nieprawidłowości w działaniu sprzętu nawigacyjnego, zgodnie z przepisami konwencji SOLAS,
- 11) brak poprawionych map nawigacyjnych lub innych publikacji nautycznych potrzebnych podczas najbliższego rejsu, pomimo możliwości zastępczego użycia map elektronicznych,
- 12) brak iskrobezpiecznej instalacji wentylacji wyciągowej w pompowni ładunkowej (Konwencja SOLAS 74 II — 2 /4.5.4.1),
- 13) poważne nieprawidłowości związane z wymaganiami operacyjnymi zapisane w sekcji 5.5 załącznika I Memorandum Paryskiego,
- 14) liczba, skład lub certyfikaty załogi niezgodne z dokumentem minimalnej bezpiecznej obsady,

- 15) brak prowadzenia rozszerzonego programu przeglądów zgodnie z SOLAS 74, rozdz. XI, paragraf 2,
  - 16) brak lub uszkodzenie VDR (rejestratory danych z podróży), jeżeli są wymagane SOLAS 74-V/20.
2. Nieprawidłowości wynikające z Kodeksu bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych (Kodeks IBC) (odniesienia podano w nawiasach):
    - 1) transport materiałów niewymienionych w świadectwie zdolności lub brak informacji dotyczącej ładunku (16.2),
    - 2) brak lub uszkodzone wysokociśnieniowe urządzenie zabezpieczające. (8.2.3),
    - 3) instalacje elektryczne samoistnie niebezpieczne lub niezgodne z wymaganiami kodeksu,
    - 4) źródła zapłonu w niebezpiecznych miejscach, o których mowa w 10.2 (11.3.15),
    - 5) niedopełnienie wymagań specjalnych (15),
    - 6) przekroczenie maksymalnej dozwolonej ilości ładunku na jeden zbiornik (16.1),
    - 7) niewystarczające zabezpieczenie przed wysokimi temperaturami dla materiałów wrażliwych (16.6).
  3. Nieprawidłowości wynikające z Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (Kodeks IGC) (odniesienia podano w nawiasach):
    - 1) transport substancji niewymienionych w świadectwie zdolności lub brak informacji dotyczących ładunku (18.1),
    - 2) brak urządzeń zamykających do pomieszczeń mieszkalnych lub pomieszczeń usługowych (3.2.6),
    - 3) niegazoszczelna gródź (3.3.2),
    - 4) uszkodzone śluzy powietrzne (3.6),
    - 5) brak lub uszkodzone zawory szybko zamykające (5.6),
    - 6) brak lub uszkodzone zawory bezpieczeństwa (8.2),
    - 7) instalacje elektryczne niesamoistnie bezpieczne lub niezgodne z wymaganiami kodeksu (10.2.4),
    - 8) niedziałające wentylatory w części ładunkowej (12.1),
    - 9) niedziałające alarmy ciśnienia na zbiornikach ładunkowych (13.4.1),
    - 10) uszkodzone urządzenie do wykrywania gazów lub urządzenie do wykrywania gazów toksycznych (13.6),
    - 11) transport substancji wymagających inhibitora bez jego ważnego świadectwa.
  4. Nieprawidłowości wynikające z konwencji o liniach ładunkowych, o której mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy:
    - 1) znaczne obszary uszkodzenia lub skorodowania, lub wżery korozyjne w poszyciu i związanych z nim usztywnieniach na pokładach i w kadłubie, mające wpływ na zdolność żeglugową lub wytrzymałość ładunkową, jeżeli nie zostały przeprowadzone prawidłowe naprawy tymczasowe konieczne na rejs do portu napraw statych,
    - 2) zarejestrowany przypadek niewystarczającej stateczności,
    - 3) brak wystarczających i wiarygodnych informacji w zatwierdzonej formie, które pozwalałyby kapitanowi w sposób szybki i prosty zaplanować załadunek i balastowanie statku w taki sposób, że na wszystkich etapach rejsu i w różnych warunkach zostanie zachowany bezpieczny margines stateczności oraz uniknie się powstania nadmiernych obciążeń konstrukcji statku,
    - 4) brak, bardzo zły stan lub uszkodzenie urządzeń zamykających, urządzeń zamykających luki ładowni oraz drzwi wodoszczelnych,
    - 5) przeładowanie,
    - 6) brak znaku zanurzenia lub znak zanurzenia niemożliwy do odczytania.
  5. Nieprawidłowości wynikające z konwencji MARPOL, załącznik nr 1 (odniesienia podano w nawiasach):
    - 1) brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości działania systemów monitorowania lub funkcjonowania alarmu odolejacza 15 ppm,
    - 2) zapełnienie zbiornika wód zaolejonych lub szlamowego w stopniu pozostawiającym niewystarczającą wolną objętość na najbliższą podróż,
    - 3) brak książki zapisów olejowych (20 (5)),
    - 4) nieautoryzowany rurociąg na systemie zenzowym i wód zaolejonych,
    - 5) zagubiony raport z przeglądu lub niezgodny z Regulacją 13 G (3) (b) konwencji MARPOL.
  6. Nieprawidłowości wynikające z konwencji MARPOL, załącznik nr 2 (odniesienia podano w nawiasach):
    - 1) brak podręcznika P&A,
    - 2) ładunek nie jest określony według kategorii (3 (4)),
    - 3) brak książki ładunkowej (9 (6)),
    - 4) transport substancji olejopochodnych bez spełnienia wymogów lub bez odpowiednio poprawionego świadectwa (14),
    - 5) nieautoryzowany rurociąg na systemie wyładunkowym.

7. Nieprawidłowości wynikające z konwencji STCW 78, o której mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy:
- 1) brak ważnego dyplomu lub świadectwa marynarza, dokumentu uznania przez państwo bandery lub udokumentowanego potwierdzenia, że aplikacja o dokument uznania została przedstawiona administracji państwa bandery,
  - 2) niezgodność dostosowania obsady statku do wymagań Dokumentu minimalnej bezpiecznej obsady wydanego przez administrację państwa bandery,
  - 3) niezgodność rozkładu wacht nawigacyjnych i maszynowych z wymaganiami dla statku, określonymi przez administrację państwa bandery,
  - 4) nieobecność na wachcie osoby wykwalifikowanej w obsłudze urządzeń niezbędnych do bezpiecznej nawigacji, bezpiecznej komunikacji radiowej lub zapobieganiu zanieczyszczeniom środowiska morskiego,
  - 5) zaniedbanie w przedstawieniu potwierdzenia profesjonalnej biegłości w obowiązkach wyznaczonych marynarzom w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa statku i zapobieganiu zanieczyszczeniom,
  - 6) niemożliwość zapewnienia obsady na pierwszej wachcie po rozpoczęciu podróży i następne wachty osób, które są odpowiednio wypoczęte i pod każdym względem zdolne do pełnienia obowiązków.
8. Nieprawidłowości wynikające z konwencji ILO 147, o której mowa w art. 6 ust. 2 pkt 3 ustawy:
- 1) niewystarczające zapasy wody pitnej i niewystarczające zapasy żywności na rejs do następnego portu,
  - 2) niewłaściwe warunki sanitarne na statku,
  - 3) brak ogrzewania w pomieszczeniach mieszkalnych na statku pływającym w rejonach, gdzie mogą występować niskie temperatury,
  - 4) znaczne nagromadzenie śmieci, zablokowanie sprzętem lub ładunkiem przejść w pomieszczeniach mieszkalnych lub inne ograniczenia stwarzające zagrożenie w przemieszczaniu się,
  - 5) niesprawność chłodni prowiantowej lub jej zły stan sanitarny.
9. Nieprawidłowości, które nie stanowią podstawy dla zatrzymania, ale przy których należy wstrzymać operacje przeładunkowe:
- 1) nieprawidłowości w pracy lub utrzymaniu systemu gazu obojętnego,
  - 2) nieprawidłowości w pracy sprzętu lub urządzeń przeładunkowych.