

Warszawa, dnia 25 lutego 2026 r.

Poz. 5

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

z dnia 24 lutego 2026 r.

**w sprawie podania do publicznej wiadomości cyrkularza Międzynarodowej Organizacji Morskiej FAL.2/Circ.133-MEPC.1/Circ.902-MS.C.1/Circ.1646-LEG.2/Circ.4 z dnia 27 czerwca 2022 r. – Lista świadectw i dokumentów wymaganych na statkach, 2022**

Na podstawie art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461) podaje się do publicznej wiadomości cyrkularz Międzynarodowej Organizacji Morskiej FAL.2/Circ.133-MEPC.1/Circ.902-MS.C.1/Circ.1646-LEG.2/Circ.4 z dnia 27 czerwca 2022 r. – Lista świadectw i dokumentów wymaganych na statkach, 2022, w języku polskim, stanowiący załącznik do niniejszego obwieszczenia.

Minister Infrastruktury: w zast. *A. Marchewka*

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

Załącznik do obwieszczenia  
Ministra Infrastruktury  
z dnia 24 lutego 2026 r.  
(Dz. Urz. Min. Infr. poz. 5)

MIĘDZYNARODOWA ORGANIZACJA MORSKA  
4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR  
Tel.: +44 (0)20 7735 7611  
Fax: +44 (0)20 7587 3210

FAL.2/Circ.133  
MEPC.1/Circ.902  
MSC.1/Circ.1646  
LEG.2/Circ.4

27 czerwca 2022 r.

## WYKAZ CERTYFIKATÓW I DOKUMENTÓW WYMAGANYCH NA STATKACH, 2022

1 Komitet Ułatwień podczas 46. sesji, Komitet Ochrony Środowiska Morskiego podczas 78. sesji, Komitet Bezpieczeństwa Morskiego podczas 105. sesji oraz Komitet Prawny podczas 109. sesji zatwierdziły listę certyfikatów i dokumentów wymaganych na statkach, 2022, zgodnie z załącznikiem.

2 Prace te zostały zrealizowane zgodnie z postanowieniami sekcji 2 załącznika do Konwencji FAL dotyczącymi formalności wymaganych od armatorów przez władze publiczne w związku z wejściem, postojem i wyjściem statku. Należy podkreślić, że przepisy te nie powinny być interpretowane jako wyłączające wymóg przedstawienia odpowiednim organom do inspekcji certyfikatów i innych dokumentów znajdujących się na statku, dotyczących jego rejestru, pomiarów, bezpieczeństwa, obsady, klasyfikacji i innych powiązanych spraw.

3 Od czasu wydania FAL.2/Circ.131-MEPC.1/Circ.873-MSC.1/Circ.1586-LEG.2/Circ.3 niektóre dokumenty, o których mowa w tym cyrkularzu, zostały zmienione. Uznaje się, że wykaz powinien być okresowo aktualizowany zgodnie z powyższymi postanowieniami Konwencji FAL.

4 Niniejszy cyrkularz wymienia jedynie certyfikaty i dokumenty wymagane na podstawie instrumentów IMO i nie obejmuje certyfikatów ani dokumentów wymaganych przez inne organizacje międzynarodowe lub organy rządowe.

5 Certyfikaty i odpowiednie książki zapisów mogą mieć postać elektroniczną. W tym względzie należy uwzględnić Wytyczne\* opracowane przez Organizację.

6 Niniejszy cyrkularz nie powinien być używany w kontekście inspekcji przeprowadzanych przez inspekcję Państwa portu, podczas których należy odwoływać się do wymogów konwencji.

7 Zachęca się Rządy członkowskie do zapoznania się z informacjami zawartymi w załączniku i podjęcia odpowiednich działań.

8 Niniejszy cyrkularz zastępuje FAL.2/Circ.131-MEPC.1/Circ.873-MSC.1/Circ.1586-LEG.2/Circ.3.

\* Należy się zapoznać z *Wytycznymi dotyczącymi korzystania z certyfikatów elektronicznych* (FAL.5/Circ.39/Rev.2)

oraz Wytycznymi dotyczącymi korzystania z elektronicznych ksiąg zapisów zgodnie z MARPOL (rezolucja MEPC.312(74)).

## ZAŁĄCZNIK

### WYKAZ CERTYFIKATÓW I DOKUMENTÓW WYMAGANYCH NA STATKACH, 2022

(Uwaga: Wszystkie certyfikaty znajdujące się na statku powinny być ważne i sporządzone w formie odpowiadającej wzorowi, jeśli wymaga tego odpowiednia międzynarodowa konwencja lub instrument prawny)

Poz.	Treść	Odwołania
1	<b>Wszystkie statki, do których odnosi się dana konwencja</b>	
	<b>Międzynarodowy certyfikat pomiarowy (1969)</b> Międzynarodowy certyfikat pomiarowy (1969) powinien być wydany dla każdego statku, którego tonaż brutto i tonaż netto zostały ustalone zgodnie z Konwencją.	Tonnage 1969, artykuł 7
	<b>Międzynarodowy certyfikat wolnej burty</b> Międzynarodowy certyfikat wolnej burty powinien być wydany zgodnie z przepisami Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966, dla każdego statku, który został poddany przeglądowi i oznakowany zgodnie z tą Konwencją lub Konwencją zmienioną Protokołem LL z 1988 r.	LL 1966, artykuł 16; LL PROT 1988, artykuł 16
	<b>Międzynarodowy certyfikat zwolnienia od wymagań wolnej burty</b> Międzynarodowy certyfikat zwolnienia od wymagań wolnej burty powinien być wydany dla każdego statku, któremu przyznano zwolnienie zgodnie z artykułem 6 Konwencji o liniach ładunkowych lub Konwencji zmienionej Protokołem LL z 1988 r.	LL 1966, artykuł 16; LL PROT 1988, artykuł 16
	<b>Certyfikat zwolnienia*</b> Gdy statkowi zostaje przyznane zwolnienie zgodnie z postanowieniami SOLAS 1974, oprócz wymienionych powyżej certyfikatów powinien zostać wydany certyfikat zwolnienia.	SOLAS 1974, prawidło I/12; SOLAS PROT 1988, prawidło I/12

\* SLS.14/Circ.115, Add.1, Add.2 i Add.3 dotyczą wydania certyfikatu zwolnienia.

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Dokumentacja techniczna powłok ochronnych</b>  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.</p>	<p>SOLAS 1974, przepisy II-1/3-2 i II-1/3-11; rezolucja MSC.215(82), zmieniona rezolucją MSC.341(91) oraz MSC.1/Circ.1381; rezolucja MSC.288(87), zmieniona cyrkularzem MSC.1/Circ.1381 i rezolucją MSC.342(91)</p>
	<p><b>Plan holowania awaryjnego</b>  Każdy statek powinien mieć plan holowania awaryjnego, opracowany indywidualnie dla statku. Taki plan powinien znajdować się na statku w celu wykorzystania w sytuacjach awaryjnych i powinien być opracowany na podstawie wytycznych opracowanych przez Organizację.</p>	<p>SOLAS, przepisy II-1/3-4; MSC.1/Circ.1255</p>
	<p><b>Rysunki konstrukcyjne</b>  Zestaw powykonawczych rysunków konstrukcyjnych oraz innych planów pokazujących wszelkie późniejsze zmiany konstrukcyjne powinien być przechowywany na statku zbudowanym w dniu 1 stycznia 2007 r. lub później.</p>	<p>SOLAS 1974, przepisy II-1/3-7; MSC/Circ.1135</p>
	<p><b>Dokumentacja konstrukcyjna statku</b>  Dokumentacja konstrukcyjna statku, zawierająca szczegółowe informacje, powinna być przechowywana na zbiornikowcach olejowych o długości 150 m i większej oraz masowcach o długości 150 m i większej posiadających pojedynczy pokład, zbiorniki szczytowe i obłowe w przestrzeniach ładunkowych, z wyłączeniem rudowców i statków kombinowanych:</p> <p>.1 których kontrakt na budowę został zawarty w dniu 1 lipca 2016 r. lub po tej dacie;</p> <p>.2 w przypadku braku kontraktu na budowę, których stępki położono lub które znajdują się w podobnym stadium budowy w dniu 1 lipca 2017 r. lub po tej dacie; lub</p> <p>.3 które przekazano do eksploatacji w dniu 1 lipca 2020 r. lub po tej dacie.</p> <p>Dokumentacja konstrukcyjna statku powinna zawierać informacje zgodne z przepisami i wytycznymi oraz być uaktualniana przez cały okres eksploatacji statku, aby ułatwić jego bezpieczną eksploatację, utrzymanie, przeglądy, naprawy i środki awaryjne.</p>	<p>SOLAS 1974, przepisy II-1/3-10; MSC.1/Circ.1343</p>

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Sprawozdanie z przeglądu pod kątem hałasu</b> Dotyczy nowych statków o pojemności brutto 1600 i większej, z wyłączeniem jednostek dynamicznie unoszonych, jednostek szybkich, jednostek rybackich, barek układających rury, barek dźwigowych, ruchomych platform wiertniczych, jachtów rekreacyjnych nieużywanych do celów komercyjnych, okrętów wojennych i okrętów do przewozu wojsk, statków bez napędu mechanicznego, statków wbijających pale oraz pogłębiarek.</p> <p>Sprawozdanie z przeglądu pod kątem hałasu powinno zawsze znajdować się na statku i być dostępne dla załogi.</p> <p>W przypadku istniejących statków należy zapoznać się z sekcją "Inne certyfikaty i dokumenty, które nie są obowiązkowe – Sprawozdanie z przeglądu pod kątem hałasu" (rezolucja A.468(XII)).</p>	<p>SOLAS 1974, prawidło II-1/3-12; Kodeks poziomu hałasu na statkach, sekcja 4.3</p>
	<p><b>Informacje o stateczności i ładunku</b> Każdy statek pasażerski, niezależnie od wielkości, oraz każdy statek towarowy o długości 24 m i większej powinien być po zakończeniu budowy poddany próbie przechyłów dla określenia jego stateczności. Kapitana należy zaopatrzyć w informację o stateczności, zgodną z wymaganiami Administracji, aby umożliwić mu uzyskanie w szybki i prosty sposób dokładnych wytycznych odnośnie do stateczności statku w zmieniających się warunkach eksploatacji, w celu zachowania stateczności w stanie nieuszkodzonym oraz stateczności awaryjnej. Dla statków zbudowanych w dniu 1 stycznia 2010 r. i później informację o stateczności w stanie nieuszkodzonym i stateczności awaryjnej wymaganej prawidłem SOLAS II-1/5-1 należy przedstawić w postaci danych skonsolidowanych obejmujących pełen zakres eksploatacyjny zanurzenia i przegłębienia. Informacje o stateczności i ładunku związane z wytrzymałością statku, gdy jest to wymagane prawidłem 10 Protokołu LL 1988, również zawsze powinny znajdować się na statku, wraz z dowodami, że zostały zatwierdzone przez Administrację. W przypadku masowców informacje wymagane w instrukcji operacji ładunkowych na masowcu mogą być zawarte w informacji o stateczności.</p>	<p>SOLAS 1974, prawidła II-1/5 i II-1/5-1; LL 1966, prawidło 10; Protokół LL 1988, prawidło 10</p>
	<p><b>Plany zabezpieczenia niezatapialności</b> Na statkach pasażerskich i towarowych powinny być na stałe wywieszane plany pokazujące w sposób wyraźny granice przedziałów wodoszczelnych dla każdego pokładu i ładowni, znajdujące się w tych granicach otwory wraz z zamknięciami oraz usytuowaniem ich urządzeń sterujących, a także środki służące do wyrównania każdego przechyłu spowodowanego zatopieniem. Broszury zawierające powyższe informacje powinny być dostępne dla oficerów statku.</p>	<p>SOLAS 1974, prawidło II-1/19; MSC.1/Circ.1245, zmienione przez MSC.1/Circ.1570</p>

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Informacja o właściwościach manewrowych</b>  Czasz zatrzymania, kursy statku i odległości rejestrowane podczas prób, wraz z wynikami prób mających na celu określenie zdolności statków z napędem wielośrubowym do sterowania i manewrowania z jedną lub wieloma nie działającymi śrubami napędowymi, powinny być dostępne na statku do użytku kapitana lub wyznaczonych członków załogi.</p>	SOLAS 1974, prawidło II-1/28
	<p><b>Ocena konstrukcji i rozwiązań alternatywnych</b>  Tam, gdzie ma to zastosowanie, na statku powinna znajdować się kopia dokumentacji zatwierdzonej przez Administrację, wskazująca, że konstrukcje i rozwiązania alternatywne są zgodne z niniejszym prawidłem.</p>	SOLAS 1974, prawidła II-1/55.4.2, II-2/17.4.2 oraz III/38.4.2
	<p><b>Plany konserwacji</b>  Plan konserwacji powinien obejmować niezbędne informacje o systemach zabezpieczenia przeciwpożarowego oraz systemach i instalacjach gaśniczych i wyposażenia przeciwpożarowego, zgodnie z prawidłem II-2/14.2.2. Dla zbiornikowców olejowych dodatkowe wymagania są wymienione w prawidło II-2/14.4.  Dla statków pasażerskich przewożących więcej niż 36 pasażerów plan konserwacji powinien obejmować system oświetlenia dolnego dróg ewakuacji i systemów powiadamiania, zgodnie z wymaganiami SOLAS II-2/14.3.</p>	SOLAS 1974, prawidła II-2/14.2.2, II-2/14.3 oraz II-2/14.4
	<p><b>Zapisy szkoleń i ćwiczeń na statku</b>  Ćwiczenia przeciwpożarowe powinny być przeprowadzane i rejestrowane zgodnie z postanowieniami prawideł III/19.3 i III/19.5.</p>	SOLAS 1974, prawidło II-2/15.2.2.5
	<p><b>Podręczniki szkoleniowe z zakresu bezpieczeństwa przeciwpożarowego</b>  Podręcznik szkoleniowy powinien być napisany w języku roboczym statku i powinien być dostępny w każdej mesie i pokoju rekreacyjnym lub w każdej kabine załogi. Podręcznik powinien zawierać instrukcje i informacje wymagane prawidłem II-2/15.2.3.4. Część takich informacji może być udostępniona w formie pomocy audiowizualnych zamiast podręcznika.</p>	SOLAS 1974, prawidło II-2/15.2.3

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Plan/podręcznik ochrony przeciwpożarowej</b>  Na statku powinny na stałe znajdować się plany ogólne statku, przeznaczone do pomocy oficerom statku, pokazujące w jasny sposób znajdujące się na każdym statku posterunki dowodzenia, strefy pożarowe wraz ze szczegółami systemów wykrywania pożaru i alarmu pożarowego oraz urządzeń gaśniczych itp. Alternatywnie, według uznania Administracji, powyższe szczegóły mogą zostać określone w podręczniku, którego kopia powinna zostać przekazana każdemu oficerowi, a jedna kopia powinna być zawsze dostępna na statku w łatwo dostępnym miejscu. Plany i podręczniki powinny być uaktualniane; wszelkie zmiany powinny być nanoszone tak szybko, jak to możliwe. Duplikaty planów lub podręczników przeciwpożarowych powinny być na stałe przechowywane w wyraźnie oznaczonej obudowie zabezpieczającej przed wpływami atmosferycznymi, umieszczonej na zewnątrz pokładówki, na użytek personelu ochrony przeciwpożarowej na lądzie.</p>	<p>SOLAS 1974, przepisy II-2/15.2.4 oraz II-2/15.3.2</p>
	<p><b>Książka bezpieczeństwa pożarowego</b>  Książka bezpieczeństwa pożarowego powinna zawierać niezbędne informacje i instrukcje dla zapewnienia bezpiecznej obsługi statku i postępowania z ładunkiem w zakresie bezpieczeństwa pożarowego. Książka powinna być napisana w języku roboczym statku i dostępna w każdej mesie, pokoju rekreacyjnym lub kabinie załogi. Książka może być łączona z podręcznikami szkoleniowymi z zakresu bezpieczeństwa przeciwpożarowego wymaganymi w przepisie II-2/15.2.3.</p>	<p>SOLAS 1974, przepis II-2/16.2</p>
	<p><b>Podręcznik obsługi lądowiska dla śmigłowca</b>  Każde lądowisko dla śmigłowca, jeśli jest dostępne, powinno posiadać podręcznik obsługi, zawierający opis i wykaz postępowania dotyczący środków bezpieczeństwa, procedur postępowania i wymagań dla wyposażenia. Podręcznik ten może być częścią statkowych procedur awaryjnych.</p>	<p>SOLAS 1974, przepis II-2/18.8.1</p>
	<p><b>Oświadczenie o akceptacji instalacji systemu urządzeń zwalniających w istniejących łodziach ratunkowych</b>  Na wszystkich statkach, nie później niż podczas pierwszego dokowania przypadającego po dniu 1 lipca 2014 r., ale nie później niż 1 lipca 2019 r., urządzenia zwalniające łodzi ratunkowych niezgodne z paragrafami 4.4.7.6.4 do 4.4.7.6.6 Kodeksu LSA powinny zostać wymienione na urządzenia zgodne z Kodeksem.</p>	<p>SOLAS 1974, przepis III/1.5;  Kodeks LSA, pkt 4.4.7.6;  MSC.1/Circ.1392 i  Corr.1, zmienione przez  MSC.1/Circ.1584</p>

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Rozkład alarmowy i instrukcje postępowania w przypadku alarmu</b></p> <p>Dla wszystkich statków należy przewidzieć rozkład alarmowy i instrukcje postępowania zgodne z wymaganiami prawidła 37 i wywieszzone w widocznych miejscach na całym statku, w tym na mostku nawigacyjnym, w maszynowni i w rejonach pomieszczeń dla załogi. W przypadku statków pasażerskich instrukcje te powinny być sporządzone w języku/językach wymaganym/wymaganych przez Państwo bandery oraz w języku angielskim.</p>	SOLAS 1974, prawidła III/8 i III/37
	<p><b>Dostosowane do statku plany i procedury podejmowania osób z wody</b></p> <p>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.</p> <p>Statki pasażerskie ro-ro, zgodne z prawidłem III/26.4 należy traktować jako spełniające ten wymóg.</p> <p>Plany i procedury powinny być traktowane jako część planu awaryjnego wymaganego punktem 8 Kodeksu ISM.</p>	SOLAS 1974, prawidło III/17-1; rezolucja MSC.346(91); MSC.1/Circ.1447
	<p><b>Podręcznik szkoleniowy</b></p> <p>Podręcznik szkoleniowy, który może składać się z kilku tomów, powinien zawierać instrukcje i informacje podane w łatwy do zrozumienia sposób i w miarę możliwości opatrzone ilustracjami, dotyczące znajdujących się na statku środków ratunkowych i najlepszych sposobów ratowania się. Część tych informacji może mieć formę audiowizualną zamiast podręcznika.</p>	SOLAS 1974, prawidło III/35
	<p><b>Dzienniki radiowe</b></p> <p>Należy prowadzić zapisy wszystkich incydentów związanych ze służbą radiową, które mogą być ważne ze względu na bezpieczeństwo życia na morzu, w zakresie zadowalającym Administrację i zgodnie z wymaganiami Regulaminu radiokomunikacyjnego.</p>	SOLAS 1974, prawidło IV/17
	<p><b>Dokument minimalnej bezpiecznej obsady</b></p> <p>Każdy statek, do którego mają zastosowanie wymagania rozdziału I Konwencji, powinien posiadać dokument bezpiecznej obsady lub dokument równoważny, wydany przez Administrację jako poświadczenie minimalnej bezpiecznej obsady na statku.</p>	SOLAS 1974, prawidło V/14.2

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>System rejestratora danych z podróży (VDR) – Certyfikat zgodności</b></p> <p>System rejestratora danych z podróży (VDR), łącznie ze wszystkimi czujnikami, powinien podlegać corocznym próbom działania. Próba powinna być przeprowadzona przez uznane stacje badań lub stacje serwisowe w celu sprawdzenia dokładności, czasu przechowywania i możliwości odzyskania danych. Dodatkowo należy przeprowadzić próby i inspekcje w celu określenia stanu technicznego wszystkich obudów ochronnych i urządzeń wspomagających lokalizację. Kopia Certyfikatu zgodności wydanego przez stację badań, z datą badania zgodności i opisem mających zastosowanie standardów działania, powinna być przechowywana na statku.</p>	SOLAS 1974, prawidło V/18.8
	<p><b>Raport z próby AIS</b></p> <p>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.</p>	SOLAS 1974, prawidło V/18.9; MSC.1/Circ.1252
	<p><b>Mapy i wydawnictwa nautyczne</b></p> <p>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 podpunktu odnośnie do posiadania map na statku.</p>	SOLAS 1974, prawidła V/19.2.1.4 i V/27
	<p><b>Raport z próby zgodności LRIT</b></p> <p>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 określonym w załączniku 2 do MSC.1/Circ.1307.</p>	SOLAS 1974, prawidło V/19-1; MSC.1/Circ.1307
	<p><b>Międzynarodowy kod sygnałowy oraz tom III Podręcznika IAMSAR</b></p> <p>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).</p>	SOLAS 1974, prawidło V/21

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Zapisy dotyczące drabinek pilotowych używanych do transferu pilotów</b></p> <p>Wszystkie drabinki pilotowe używane do transferu pilotów powinny być wyraźnie oznakowane za pomocą etykiet lub innego trwałego rodzaju oznakowania, aby umożliwić identyfikację każdego urządzenia na potrzeby przeglądu, inspekcji i prowadzenia dokumentacji. Na statku powinny znajdować się zapisy dotyczące daty oddania danej drabinki do użytku oraz wszelkich przeprowadzonych napraw.</p>	SOLAS 1974, prawidło V/23.2.4
	<p><b>Zapisy czynności nawigacyjnych</b></p> <p>Wszystkie statki uprawiające żeglugę międzynarodową powinny prowadzić rejestr czynności i zdarzeń nawigacyjnych, obejmujący również ćwiczenia i próby wykonywane przed wyjściem z portu. Jeżeli takie informacje nie są zapisywane w dzienniku okrętowym, należy je przechowywać w innej formie zatwierdzonej przez Administrację.</p>	SOLAS 1974, prawidła V/26 i V/28.1
	<p><b>Podręcznik mocowania ładunków</b></p> <p>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 prawidło 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 zawartymi w wytycznych Organizacji.</p>	SOLAS 1974, prawidła VI/5.6 i VII/5; MSC.1/Circ.1353/Rev.2
	<p><b>Karty charakterystyki ładunku (MSDS)</b></p> <p>Statki przewożące olej lub paliwo olejowe, jak zdefiniowano w prawidło 1 Załącznika I do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki 1973, zmodyfikowanej odnoszącym się do niej Protokołem z 1978, powinny otrzymać karty charakterystyki ładunku, opracowane w oparciu o zalecenia przygotowane przez Organizację, przed załadunkiem takiego oleju luzem lub przed rozpoczęciem bunkrowania paliwa olejowego.</p>	SOLAS 1974, prawidło VI/5-1; rezolucja MSC.286(86)

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem</b> Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem powinien być wydany dla każdego statku przez Administrację lub uznaną przez nią organizację. Przed wydaniem Certyfikatu Administracja lub uznana przez nią organizacja powinna zweryfikować, czy armator i kierownictwo statku prowadzą działalność zgodnie z zatwierdzonym systemem zarządzania bezpieczeństwem.</p>	SOLAS 1974, prawidło IX/4; Kodeks ISM, pkt 13
	<p><b>Dokument zgodności</b> Dokument zgodności powinien być wydany każdemu armatorowi, który spełnia wymagania zawarte w Kodeksie ISM. Kopia tego dokumentu powinna być przechowywana na statku.</p>	SOLAS 1974, prawidło IX/4; Kodeks ISM, pkt 13
	<p><b>Zapis historii statku (CSR)</b> Zapis historii statku powinien znajdować się na każdym statku, do którego mają zastosowanie wymagania rozdziału I Konwencji. Zapis historii statku stanowi pokładowy rejestr historii statku w odniesieniu do zapisanych w nim informacji.</p>	SOLAS 1974, prawidło XI-1/5
	<p><b>Plan ochrony statku i związane z nim zapisy</b> 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 Kodeksu ISPS. Zapisy związane z realizacją Planu ochrony statku należy przechowywać na statku co najmniej przez okres określony przez daną Administrację. Zapisy te dotyczą:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 szkoleń i ćwiczeń alarmowych,</li> <li>.2 zaistniałych zagrożeń i incydentów,</li> <li>.3 naruszeń ochrony,</li> <li>.4 zmian poziomu ochrony,</li> <li>.5 łączności związanej z bezpośrednią ochroną statku i dotyczącej zagrożeń statku lub portu, w którym ten statek jest lub był,</li> <li>.6 audytów wewnętrznych i przeglądów systemu ochrony,</li> <li>.7 okresowych przeglądów Oceny stanu ochrony statku,</li> <li>.8 okresowych przeglądów Planu ochrony statku,</li> <li>.9 wprowadzania zmian do Planu ochrony statku oraz</li> <li>.10 konserwacji, kalibracji i prób urządzeń ochrony znajdujących się na statku, łącznie z próbami systemu alarmowania o zaistnieniu zagrożenia na statku.</li> </ol>	SOLAS 1974, prawidło XI-2/9; Kodeks ISPS, część A, sekcje 9 i 10

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Międzynarodowy certyfikat ochrony statku</b> lub <b>Tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku</b></p> <p>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 SOLAS i w części A Kodeksu ISPS. Tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku może być wydany zgodnie z Kodeksem ISPS, część A, sekcja 19.4.</p>	<p>SOLAS 1974, prawidło XI-2/9.1.1; Kodeks ISPS, część A, sekcja 19 i załączniki</p>
	<p><b>Świadectwo zwolnienia dla barek UNSP</b></p> <p>Bezzałogowa barka bez własnego napędu (UNSP), zgodnie z prawidłem 1.40 załącznika I do Konwencji MARPOL, prawidłem 1.16 załącznika IV do Konwencji MARPOL oraz prawidłem 2.1.32 załącznika VI do Konwencji MARPOL, może otrzymać zwolnienie z wymogów dotyczących przeglądów i certyfikacji zgodnie z załącznikami I, IV i VI do Konwencji MARPOL. W związku z tym świadectwo(a) zwolnienia dla barki UNSP powinny być wydane przez Administrację, korzystając z formularzy zawartych w dodatkach do załączników I, IV i VI do Konwencji MARPOL, uwzględniając <i>Wytoczne dotyczące zwolnienia bezzałogowych barek bez własnego napędu (UNSP) z określonych wymagań dotyczących przeglądów i certyfikacji zgodnie z Konwencją MARPOL (MEPC.1/Circ.892).</i></p> <p>Uwaga: Poprawki do Załączników I i IV do Konwencji MARPOL, przyjęte rezolucją MEPC.330(76), oraz Załącznika VI do Konwencji MARPOL, przyjęte rezolucją MEPC.328(76), wejdą w życie dnia 1 listopada 2022 roku.</p>	<p>MARPOL Załącznik I, prawidła 3.7 i 9.2; MARPOL Załącznik IV, prawidła 3.2 i 7.2; MARPOL Załącznik VI, prawidła 3.4 i 8.4; MEPC.1/Circ.892</p>
	<p><b>Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami (IOPP Certificate)</b></p> <p>Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami zostanie wydane, po przeprowadzeniu inspekcji zgodnie z prawidłem 6 załącznika I do Konwencji MARPOL, każdemu zbiornikowcowi olejowemu o pojemności brutto 150 i większej oraz każdemu innemu statkowi o pojemności brutto 400 i większej, który odbywa podróż do portów lub przystani morskich pod jurysdykcją innych Stron Konwencji MARPOL. Świadectwo jest uzupełniane Opiszem Konstrukcji i Wyposażenia statków innych niż zbiornikowce olejowe (Formularz A) lub Opiszem Konstrukcji i Wyposażenia zbiornikowców olejowych (Formularz B), w zależności od potrzeby.</p>	<p>MARPOL Załącznik I, prawidło 7</p>

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Książka zapisów olejowych</b>  Każdy zbiornikowiec olejowy o pojemności brutto 150 i większej oraz każdy statek o pojemności brutto 400 i większej, inny niż zbiornikowiec olejowy, powinien posiadać Książkę zapisów olejowych, część I (Operacje w obrębie pomieszczeń maszynowych). Każdy zbiornikowiec olejowy o pojemności brutto 150 i większej musi posiadać Książkę zapisów olejowych, Część II (Operacje ładunkowo-balastowe).</p>	MARPOL Załącznik I, prawidła 17 i 36
	<p><b>Okrętowy plan zapobiegania rozlewom olejowym</b>  Na każdym zbiornikowcu olejowym o pojemności brutto 150 i większej oraz na każdym statku innym niż zbiornikowiec olejowy o pojemności brutto 400 i większej powinien znajdować się Okrętowy plan zapobiegania rozlewom olejowym zatwierdzony przez Administrację.</p>	MARPOL Załącznik I, prawidło 37; rezolucja MEPC.54(32), zmieniona rezolucją MEPC.86(44)
	<p><b>Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami</b>  Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza ściekami wydane będzie po dokonaniu przeglądu wstępnego lub odnowieniowego, zgodnie z postanowieniami prawidła 4 załącznika IV do Konwencji MARPOL, każdemu statkowi który jest obowiązany spełniać postanowienia tego załącznika i odbywającemu podróże do portów lub przystani morskich znajdujących się pod jurysdykcją innych Stron Konwencji.</p>	MARPOL Załącznik IV, prawidło 5; MEPC/Circ.408
	<p><b>Dokument zatwierdzenia tempa odprowadzania ścieków</b>  Nieoczyszczone ścieki ze statków innych niż statki pasażerskie we wszystkich obszarach oraz ze statków pasażerskich poza obszarami specjalnymi, które były przechowywane w zbiornikach retencyjnych, należy zrzucić w umiarkowanym tempie zatwierdzonym przez Administrację w oparciu o normy opracowane przez Organizację.</p>	MARPOL Załącznik IV, prawidło 11.1.1; rezolucja MEPC.157(55)
	<p><b>Plan postępowania z odpadami</b>  Każdy statek o pojemności brutto 100 i większej, oraz każdy statek uprawniony do przewozu 15 lub więcej osób oraz platforma stała lub pływająca, powinna posiadać Plan postępowania z odpadami, który powinien być przestrzegany przez załogę.</p>	MARPOL Załącznik V, prawidło 10.2; rezolucja MEPC.220(63)
	<p><b>Książka zapisów o postępowaniu z odpadami</b>  Każdy statek o pojemności brutto 400 i większej oraz każdy statek uprawniony do przewozu 15 lub więcej osób biorących udział w podróżach do portów lub przystani morskich znajdujących się pod jurysdykcją innych Stron Konwencji, a każda platforma stała i pływająca powinna posiadać Książkę zapisów o postępowaniu z odpadami.</p>	MARPOL Załącznik V, prawidło 10.3

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Świadectwo Zgodności Emisji SOx oraz Instrukcja Techniczna Systemu Oczyszczania Gazów Spalinowych (EGC)</b></p> <p>W przypadku statków, na których system EGC jest zamontowany jako alternatywna metoda zgodności, aby spełnić wymagania prawidła 14 Załącznika VI do Konwencji MARPOL, zgodnie z prawidłem 4 Załącznika VI do Konwencji MARPOL, na pokładzie powinno znajdować się Świadectwo Zgodności Emisji SOx wraz z Instrukcją Techniczną EGC. Świadectwo jest ważne przez cały okres eksploatacji systemu EGC, pod warunkiem przeprowadzenia przeglądów zgodnie z odpowiednimi postanowieniami <i>Wytycznych z 2015 roku dotyczących systemów oczyszczania gazów spalinowych</i> (rezolucja MEPC.259(68)).</p>	<p>MARPOL Załącznik VI, prawidło 4; rezolucja MEPC.259(68)</p>

**Plan zarządzania efektywnością energetyczną statku (SEEMP)**

Wszystkie statki o pojemności brutto 400 i większej, z wyłączeniem platform (w tym FPSO i FSU) oraz platformy wiertnicze, niezależnie od ich napędu, powinny posiadać na pokładzie indywidualnie opracowany dla statku Plan zarządzania efektywnością energetyczną statku (SEEMP). Może on stanowić część Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem statku (SMS). W przypadku statku o pojemności brutto 5000 i większej, SEEMP powinien zawierać opis metodologii, która będzie wykorzystywana w celu gromadzenia danych wymaganych przez правило 27 ust. 1 Załącznika VI do Konwencji MARPOL oraz procesów, które będą wykorzystywane do raportowania danych do Administracji statku.

Administracja zapewni, że dla każdego statku, do którego ma zastosowanie правило 27, SEEMP jest zgodny z правилоm 26.2 załącznika VI do Konwencji MARPOL. Należy to zrobić przed zgromadzeniem danych zgodnie z правилоm 27 załącznika VI do Konwencji MARPOL, aby zapewnić wdrożenie metodologii i procesów przed rozpoczęciem pierwszego okresu sprawozdawczego statku. Potwierdzenie zgodności powinno być przekazywane i przechowywane na pokładzie statku.

Dla statku o pojemności brutto 5000 i więcej, który należy do kategorii określonych w правило 26.3 załącznika VI do Konwencji MARPOL:

.1 najpóźniej do dnia 1 stycznia 2023 r. SEEMP powinien obejmować informacje określone w правило 26.3, w tym metodologię obliczania osiągniętego rocznego eksploatacyjnego wskaźnika CII, wymagany roczny eksploatacyjny wskaźnik CII, plan wdrożeniowy względem wymaganego rocznego eksploatacyjnego wskaźnika CII oraz procedurę samooceny i doskonalenia;

.2 dla statku sklasyfikowanego na poziomie D przez trzy kolejne lata lub na poziomie E, zgodnie z правилоm 28 załącznika VI do Konwencji MARPOL, SEEMP powinien zostać poddany przeglądowi zgodnie z правилоm 28.8 niniejszego załącznika, w celu uwzględnienia planu działań korygujących mających na celu osiągnięcie wymaganego rocznego eksploatacyjnego wskaźnika CII; oraz

.3 SEEMP podlega weryfikacji i audytom przedsiębiorstwa, uwzględniając wytyczne przyjęte przez Organizację.

Administracja zapewni, że dla każdego statku, do którego ma zastosowanie правило 28, SEEMP będzie zgodny z правилоm 26.3.1 niniejszego załącznika. Powinno to zostać wykonane przed dniem 1 stycznia 2023 roku. Potwierdzenie zgodności powinno być przekazywane i przechowywane na pokładzie statku.

MARPOL Załącznik VI, pravidła 5.4.5, 5.4.6, 26, 27 i 28; MEPC.1/Circ.795/Rev.6; MEPC.1/Circ.876; rezolucja MEPC.346(78)

Poz.	Treść	Odwołania
	<p>Uwaga: Poprawki do załącznika VI do Konwencji MARPOL, przyjęte rezolucją MEPC.328(76), wejdą w życie w dniu 1 listopada 2022 roku.</p>	
	<p><b>Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza</b>  Dla statków zbudowanych przed datą wejścia w życie Protokołu z 1997 roku powinno zostać wydane Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza. Dla każdego statku o pojemności brutto 400 i wyższej, który odbywa podróże do portów lub przystani morskich znajdujących się pod jurysdykcją innych Stron oraz platformy i platformy wiertniczej odbywających podróże na wody podlegające suwerenności lub jurysdykcji innych stron Protokołu z 1997 roku, powinno zostać wydane Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza.</p>	<p>MARPOL Załącznik VI, prawo 6</p>
	<p><b>Międzynarodowe świadectwo efektywności energetycznej</b>  Międzynarodowe świadectwo efektywności energetycznej dla statku powinno zostać wydane, po dokonaniu przeglądu zgodnie z postanowieniami prawa 5.4, wszystkim statkom o pojemności brutto 400 i większej, zanim statek ten będzie mógł odbyć podróż do portów lub przystani morskich znajdujących się pod jurysdykcją innych Stron.</p>	<p>MARPOL Załącznik VI, prawo 6</p>

**Deklaracja Zgodności dotycząca raportowania zużycia paliwa olejowego oraz klasyfikacji eksploatacyjnej intensywności emisji węgla**

MARPOL Załącznik VI,  
prawidła 6, 27 i 28

Od roku kalendarzowego 2019, każdy statek o pojemności brutto 5000 i większej powinien gromadzić dane określone w dodatku IX do Załącznika VI do Konwencji MARPOL, dla tego roku oraz każdego kolejnego roku lub jego części, w zależności od potrzeby. Po otrzymaniu zgłoszonych danych zgodnie z prawidłem 27 Załącznika VI do Konwencji MARPOL, Administracja lub jakakolwiek organizacja odpowiednio przez nią upoważniona powinna ustalić, czy dane zostały zgłoszone zgodnie z prawidłem 27, a jeśli tak, wydać statkowi Deklarację Zgodności dotyczącą zużycia paliwa olejowego zgodnie z postanowieniami prawidła 6 Załącznika VI do Konwencji MARPOL. W każdym przypadku Administracja ponosi pełną odpowiedzialność za taką Deklarację Zgodności, zgodnie z metodologią zawartą w SEEMP.

Po zakończeniu roku kalendarzowego 2023 oraz po zakończeniu każdego kolejnego roku kalendarzowego, każdy statek o pojemności brutto 5000 i większej, który należy do kategorii określonych w prawidło 28 załącznika VI do Konwencji MARPOL, powinien obliczać osiągnięty roczny eksploatacyjny wskaźnik CII w okresie 12 miesięcy od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia w poprzednim roku kalendarzowym, korzystając z danych zgromadzonych zgodnie z prawidłem 27 niniejszego załącznika, uwzględniając wytyczne opracowane przez Organizację. Po otrzymaniu danych zgłoszonych zgodnie z prawidłem 27.3 niniejszego załącznika i uzyskaniu wartości osiągniętego rocznego eksploatacyjnego wskaźnika CII zgodnie z prawidłem 28.2 niniejszego załącznika, Administracja lub każda organizacja należycie przez nią upoważniona powinna zweryfikować dane i ustalić poziom osiągniętej rocznej eksploatacyjnej intensywności emisji węgla przez statek, zgodnie z postanowieniami prawidła 6 załącznika VI do Konwencji MARPOL oraz, w zależności od potrzeby, wydać Deklarację Zgodności dotyczącą raportowania zużycia paliwa olejowego oraz klasyfikacji eksploatacyjnej intensywności emisji węgla nie później niż 5 miesięcy od początku roku kalendarzowego, po ustaleniu i weryfikacji zgodnie z prawidłami 6.6.1 –6.6.3 załącznika. W każdym przypadku Administracja ponosi pełną odpowiedzialność za tą Deklarację Zgodności.

Deklaracja Zgodności powinna być sporządzona w formie odpowiadającej wzorowi podanemu w dodatku X do załącznika VI do Konwencji MARPOL.

Uwaga: Poprawki do załącznika VI do Konwencji MARPOL, przyjęte rezolucją MEPC.328(76), wejdą w życie w dniu 1 listopada 2022 roku.

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Książka zapisów o substancjach zubożających warstwę ozonową</b>            Każdy statek objęty wymaganiami prawidła 6.1 załącznika VI do Konwencji MARPOL, posiadający systemy ładowania zawierające substancje zubożające warstwę ozonową, powinien prowadzić Książkę zapisów o substancjach zubożających warstwę ozonową.</p>	<p>MARPOL Załącznik VI, prawidło 12.6</p>
	<p><b>Dziennik pokładowy lub elektroniczna książka zapisów – emisja tlenków azotu</b>            Poziom emisji i status włączenia/wyłączenia okrętowych silników wysokoprężnych zainstalowanych na statku, do których stosuje się prawidło 13.5.1, i które są certyfikowane zarówno dla poziomu II, jak i III lub, które są certyfikowane jedynie dla poziomu II, powinny być zapisane w takim dzienniku pokładowym lub książce zapisu elektronicznego, jaki został określony przez Administrację, przy wejściu i wyjściu z obszaru kontroli poziomu III emisji NOx, lub w przypadku zmiany statusu włączenia/wyłączenia w obrębie takiego obszaru, wraz z datą, godziną i pozycją statku.</p>	<p>MARPOL Załącznik VI, prawidła 13.5.1 i 13.5.3</p>
	<p><b>Procedura przejścia na inne paliwo olejowe oraz książka zapisów (zapis zmian paliwa olejowego)</b>            Te statki, które używają odrębnych paliw w celu spełnienia wymagań prawidła 14.3 załącznika VI do Konwencji MARPOL i wchodzące lub opuszczające obszar kontroli emisji, powinny posiadać pisemną procedurę określającą, jak powinna zostać przeprowadzona procedura przejścia na inne paliwo olejowe. Objętość paliwa olejowego o niskiej zawartości siarki w każdym ze zbiorników oraz data, czas i pozycja statku po zakończeniu jakiegokolwiek operacji przejścia na inny rodzaj paliwa przed wejściem na obszar kontroli emisji lub gdy taka operacja jest rozpoczynana po opuszczeniu takiego obszaru, powinny być zapisane w takim dzienniku pokładowym lub książce zapisu elektronicznego zgodnie z przepisami Administracji.</p>	<p>MARPOL Załącznik VI, prawidło 14.6</p>
	<p><b>Instrukcja obsługi producenta dla spalarek</b>            Spalarki zainstalowane zgodnie z wymaganiami określonymi w prawidło 16.6.1 załącznika VI do Konwencji MARPOL powinny posiadać instrukcję obsługi opracowaną przez producenta, którą należy przechowywać razem z urządzeniem.</p>	<p>MARPOL Załącznik VI, prawidło 16.7</p>
	<p><b>Dokument dostawy paliwa i reprezentatywna próbka</b>            Dokument dostawy paliwa oraz reprezentatywna próbka dostarczonego paliwa olejowego powinny być przechowywane na statku zgodnie z wymaganiami prawideł 18.6 i 18.8.1 załącznika VI do Konwencji MARPOL.</p>	<p>MARPOL Załącznik VI, prawidła 18.6 i 18.8.1</p>

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Kartoteka techniczna EEDI</b></p> <p>Dotyczy statków i kategorii określonych w prawie 22.1 załącznika VI do Konwencji MARPOL.</p> <p>Kartoteka techniczna EEDI zawiera informacje niezbędne do obliczenia wartości osiągniętego wskaźnika EEDI oraz przedstawia ciąg obliczeń.</p> <p>Uwaga: Poprawki do załącznika VI do Konwencji MARPOL, przyjęte rezolucją MEPC.328(76), wejdą w życie w dniu 1 listopada 2022 roku.</p>	<p>MARPOL Załącznik VI, prawo 22</p>
	<p><b>Kartoteka techniczna EEXI</b></p> <p>Dotyczy statków i kategorii określonych w prawie 23.1 załącznika VI do Konwencji MARPOL.</p> <p>Kartoteka techniczna EEXI zawiera informacje niezbędne do obliczenia wartości osiągniętego wskaźnika EEXI oraz przedstawia ciąg obliczeń.</p> <p>Uwaga: Poprawki do załącznika VI do Konwencji MARPOL, przyjęte rezolucją MEPC.328(76), wejdą w życie w dniu 1 listopada 2022 roku.</p>	<p>MARPOL Załącznik VI, prawo 23</p>
	<p><b>Kartoteka techniczna</b></p> <p>Każdy silnik wysokoprężny zainstalowany na statku powinien posiadać Kartotekę techniczną. Kartoteka techniczna powinna być przygotowana przez wnioskodawcę o certyfikację silnika i zatwierdzona przez Administrację, a następnie musi towarzyszyć silnikowi przez cały jego okres eksploatacji na pokładzie statku. Kartoteka techniczna powinna zawierać informacje określone w podrozdziale 2.4.1 Kodeksu Technicznego NOx z 2008 roku.</p>	<p>Kodeks techniczny NOx 2008, pkt 2.3.4</p>
	<p><b>Księga zapisów parametrów silnika</b></p> <p>Gdy metoda Kontroli Parametrów Silnika zgodnie z podrozdziałem 6.2 Kodeksu Technicznego NOx z 2008 roku jest stosowana do weryfikacji zgodności, jeśli po jego wstępnej certyfikacji zostaną wprowadzone jakiegokolwiek korekty lub modyfikacje, pełny zapis tych regulacji lub modyfikacji zostanie zapisany w księdze rekordów silnika lub elektronicznej księdze parametrów silnika.</p>	<p>Kodeks techniczny NO 2008, pkt 2.3.7 i 6.2.2.7.1</p>

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Dyplomy kapitanów, oficerów i marynarzy</b>  Dyplomy kapitanów, oficerów i marynarzy powinny być wydane tym kandydatom, którzy, w sposób satysfakcjonujący dla Administracji, spełniają wymagania zawodowe, wymagania dotyczące wieku, zdrowia, wykształcenia, kwalifikacji i zdanych egzaminów zgodnie z postanowieniami zawartymi w Konwencji STCW i Kodeksie STCW. Wzory dyplomów są określone w sekcji A-I/2 Kodeksu STCW. Oryginały dyplomów powinny być dostępne na statku, na którym zatrudniony jest ich posiadacz.</p> <p>Osoby zatrudnione na statkach rybackich powinny posiadać dyplomy zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW-F 1995. Wzory dyplomów są podane w załącznikach 1, 2 i 3 do Konwencji.</p>	<p>STCW 1978, artykuł VI, prawidło I/2;  Kodeks STCW, sekcja A-I/2</p> <p>STCW-F 1995, artykuł 6, prawidło 3</p>
	<p><b>Zapisy godzin odpoczynku</b>  Zapisy dobowych godzin odpoczynku marynarzy powinny być przechowywane na statku.</p>	<p>Kodeks STCW, sekcja A-VIII/1; Wytyczne IMO/ILO dotyczące opracowania rozkładów pracy marynarzy na statkach i formularzy rejestracji godzin pracy i wypoczynku marynarzy</p>
	<p><b>Międzynarodowe świadectwo systemu przeciwporostowego</b>  Statki o pojemności brutto 400 i większej, uprawiające żeglugę międzynarodową, z wyłączeniem platform stałych lub ruchomych, pływających jednostek magazynowych (FSU) i pływających jednostek produkcyjno-magazynowo-wyładunkowych (FPSO), po inspekcji i przeglądzie otrzymują Międzynarodowe świadectwo systemu przeciwporostowego wraz z Wykazem systemów przeciwporostowych.</p>	<p>AFS 2001, prawidło 2(1) załącznika 4</p>
	<p><b>Deklaracja systemu przeciwporostowego</b>  Statki o długości 24 m lub dłuższe, ale o pojemności brutto mniejszej niż 400, uprawiające żeglugę międzynarodową, z wyłączeniem platform stałych lub pływających, FSU i FPSO, powinny posiadać deklarację podpisaną przez właściciela lub upoważnionych przez niego agentów. Do takiej deklaracji powinna być dołączona odpowiednia dokumentacja (np. paragon za farbę lub faktura wykonawcy) lub odpowiednie zatwierdzenie.</p>	<p>AFS 2001, prawidło 5(1) załącznika 4</p>

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Międzynarodowe świadectwo postępowania z wodami balastowymi</b></p> <p>Statki o pojemności brutto 400 i większej, do których ma zastosowanie Konwencja BWM 2004, z wyłączeniem platform pływających, FSU i FPSO, otrzymują certyfikat po pomyślnym zakończeniu przeglądu przeprowadzonego zgodnie z prawidłem E-1.</p>	BWM 2004, prawidło E-2
	<p><b>Plan postępowania z wodami balastowymi</b></p> <p>Każdy statek powinien posiadać na pokładzie i wdrożyć plan postępowania z wodami balastowymi. Taki plan powinien zostać zatwierdzony przez Administrację, uwzględniając wytyczne opracowane przez Organizację.</p>	BWM 2004, prawidło B-1; rezolucja MEPC.127(53), zmieniona rezolucją MEPC.306(73)
	<p><b>Książka zapisów balastowych</b></p> <p>Każdy statek powinien posiadać na pokładzie książkę zapisów balastowych, która może być prowadzona w formie elektronicznej lub może być zintegrowana z inną książką zapisów lub systemem i która przynajmniej zawiera informacje określone w załączniku II do Konwencji. Wpisy w książce zapisów balastowych powinny być przechowywane na pokładzie przez co najmniej dwa lata od dokonania ostatniego wpisu, a następnie pod kontrolą przedsiębiorstwa przez minimum trzy lata.</p>	BWM 2004, prawidło B-2
	<p><b>Świadectwo Uznania Typu systemu postępowania z wodami balastowymi (BWMS)</b></p> <p>Kopia Świadectwa Uznania Typu powinna być przechowywana na pokładzie statku wyposażonego w ten system zarządzania wodą balastową, do inspekcji na pokładzie statku. Jeśli Świadectwo Uznania Typu zostało wydane na podstawie zatwierdzenia przez inną Administrację, należy odwołać się do tego Świadectwa Uznania Typu.</p>	Kodeks BWMS (rezolucja MEPC.300(72)); rezolucje MEPC. 125(53), MEPC.174(58) oraz MEPC.279(70)

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego od odpowiedzialności cywilnej w przypadku szkód spowodowanych zanieczyszczeniem olejem bunkrowym</b></p> <p>Certyfikat potwierdzający ważność ubezpieczenia lub innego finansowego zabezpieczenia zgodnie z postanowieniami Konwencji powinien być wydany dla każdego statku o pojemności brutto 1000 i większej po tym, gdy odpowiednie władze Państwa portu stwierdziły, że wymagania artykułu 7 pkt 1 są spełnione. W odniesieniu do statków zarejestrowanych w Państwie-Stronie Konwencji taki certyfikat powinien być wystawiony lub potwierdzony przez odpowiednie władze Państwa rejestracji statku; w odniesieniu do statków niezarejestrowanych w Państwie-Stronie Konwencji certyfikat może być wystawiony lub potwierdzony przez odpowiednie władze dowolnego Państwa-Strony Konwencji. Państwo-Strona Konwencji może upoważnić instytucję lub uznaną przez siebie organizację do wystawienia certyfikatu, o którym mowa w artykule 7 pkt 2. Ten obowiązkowy certyfikat ubezpieczenia powinien być zgodny ze wzorem określonym w załączniku do Konwencji.</p>	Bunkers 2001, artykuł 7
	<p><b>Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego od odpowiedzialności cywilnej w przypadku szkód spowodowanych usuwaniem wraków</b></p> <p>Certyfikat potwierdzający ważność ubezpieczenia lub innego finansowego zabezpieczenia zgodnie z postanowieniami Konwencji powinien być wydany dla każdego statku o pojemności brutto 300 i większej po tym, gdy odpowiednie władze Państwa portu stwierdziły, że wymagania artykułu 12.1 są spełnione. W odniesieniu do statków zarejestrowanych w Państwie-Stronie Konwencji taki certyfikat powinien być wystawiony lub potwierdzony przez odpowiednie władze Państwa rejestracji statku; w odniesieniu do statków niezarejestrowanych w Państwie-Stronie Konwencji certyfikat może być wystawiony lub potwierdzony przez odpowiednie władze dowolnego Państwa-Strony Konwencji. Ten obowiązkowy certyfikat ubezpieczenia powinien być zgodny ze wzorem określonym w załączniku do Konwencji.</p>	Nairobi WRC 2007, artykuł 12
2	<p><b>Statki pasażerskie, oprócz certyfikatów wymienionych w części 1, powinny posiadać również:</b></p>	
	<p><b>Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego</b></p> <p>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 SOLAS 1974. Stałym załącznikiem do Certyfikatu jest Wykaz wyposażenia (Formularz P).</p>	SOLAS 1974, prawidło I/12; SOLAS PROT 1988, prawidło I/12

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>System wspomaganie decyzji kapitana</b> System wspomaganie zarządzania w warunkach zagrożenia powinien znajdować się na mostku nawigacyjnym na każdym statku pasażerskim.</p>	SOLAS 1974, prawidło III/29
	<p><b>Plan współpracy w poszukiwaniach i ratownictwie</b> Statki pasażerskie, do których ma zastosowanie rozdział I Konwencji, powinny być wyposażone w Plan współpracy w poszukiwaniach i ratownictwie na wypadek zagrożenia.</p>	SOLAS 1974, prawidło V/7.3
	<p><b>Lista ograniczeń eksploatacyjnych</b> Statki pasażerskie, do których ma zastosowanie rozdział I Konwencji, 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 wynikających z projektu lub budowy.</p>	SOLAS 1974, prawidło V/30
	<p><b>Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego w ruchu specjalnym, Certyfikat pomieszczeń na statkach pasażerskich w ruchu specjalnym</b> Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego w ruchu specjalnym jest wydawany na podstawie postanowień zawartych w Porozumieniu w sprawie statków pasażerskich w ruchu specjalnym. 1971.  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.</p>	<p>STP 71, prawidło 5</p> <p>SSTP 73, prawidło 5</p>

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego od odpowiedzialności cywilnej w przypadku śmierci lub obrażeń ciała pasażerów</b></p> <p>Certyfikat potwierdzający, że ubezpieczenie lub zabezpieczenie finansowe jest zgodnie z postanowieniami Konwencji powinien być wydany dla każdego statku uprawnionego do przewożenia więcej niż 12 pasażerów, po potwierdzeniu przez odpowiedni organ Państwa-Strony Konwencji, że zostały spełnione wymagania artykułu 4bis pkt 1. W odniesieniu do statku zarejestrowanego w Państwie-Stronie Konwencji, taki certyfikat musi być wydany lub poświadczony przez właściwy organ Państwa rejestracji statku; w odniesieniu do statku niezarejestrowanego w Państwie-Stronie Konwencji certyfikat taki może być wydany lub poświadczony przez odpowiedni organ dowolnego Państwa-Strony Konwencji. Do wydania certyfikatu Państwo-Strona Konwencji może upoważnić instytucję lub uznaną przez siebie organizację. Certyfikat powinien być zgodny ze wzorem określonym w załączniku do Konwencji.</p> <p>Zgodnie z rezolucją A.988(24) zaleca się, aby tak szybko, jak to możliwe, Państwa ratyfikowały Protokół Ateński, z zastrzeżeniem, że zastrzegają sobie prawo do wydawania i akceptowania certyfikatów ubezpieczenia z uwzględnieniem szczególnych wyjątków i ograniczeń, jakich mogą wymagać warunki na rynku ubezpieczeń w chwili wydania Certyfikatu; za przykład mogą służyć klauzula biochemiczna oraz klauzule związane z terroryzmem (List okólny nr 2758).</p>	<p>PAL 1974 zmieniony przez PAL PROT 2002, artykuł 4bis; rezolucja A.988(24); List okólny nr 2758</p>
3	<p><b>Statki towarowe, oprócz certyfikatów wymienionych w części 1, powinny posiadać również:</b></p>	
	<p><b>Certyfikat bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego</b></p> <p>Certyfikat bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego powinien być wydany po przeglądzie dla każdego statku towarowego o pojemności brutto 500 i większej, który spełnia wymagania dla statków towarowych w zakresie przeglądów zawarte w prawie 1/10 SOLAS 1974 oraz mające zastosowanie wymagania rozdziałów II-1 i II-2, inne niż wymagania dotyczące urządzeń gaśniczych i planów ochrony przeciwpożarowej.</p>	<p>SOLAS 1974, prawo 1/12; SOLAS PROT 1988, prawo 1/12</p>

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego</b>  Certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego powinien być wydany po przeglądzie dla każdego statku towarowego o pojemności brutto 500 i większej, który spełnia odpowiednie wymagania rozdziałów II-1, II-2, III i V oraz inne mające zastosowanie wymagania SOLAS 1974. Stałym załącznikiem do Certyfikatu jest Wykaz wyposażenia (Formularz E).</p>	SOLAS 1974, правило I/12; SOLAS PROT 1988, правило I/12
	<p><b>Certyfikat bezpieczeństwa radiowego statku towarowego</b>  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 SOLAS 1974. Stałym załącznikiem do Certyfikatu jest Wykaz wyposażenia (Formularz R).</p>	SOLAS 1974, правило I/12, zmienione poprawkami GMDSS; SOLAS PROT 1988, правило I/12
	<p><b>Certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego</b>  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 SOLAS 1974 i Protokołu do SOLAS z 1988. Stałym załącznikiem do certyfikatu jest Wykaz wyposażenia (Formularz C).</p>	SOLAS PROT 1988, правило I/12
	<p><b>Podręcznik dostępu do konstrukcji statku</b>  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.</p>	SOLAS 1974, правило II-1/3-6

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Informacja o ładunku</b>  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.</p>	<p>SOLAS 1974, prawidła VI/2 i XII/10;  MSC/Circ.663</p>
	<p><b>Instrukcja operacji ładunkowych na masowcu</b>  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 SOLAS. Instrukcja powinna być potwierdzona przez Administrację lub w jej imieniu na zgodność z odpowiednimi wymaganiami prawideł XII/4, 5, 6 i 7 SOLAS. Alternatywnie do oddzielnej instrukcji wymagane dane mogą być zawarte w Informacji o stateczności.</p>	<p>SOLAS 1974, prawidła VI/7 i XII/8;  Kod BLU</p>
	<p><b>Dokument uprawnienia do przewozu ziarna i podręcznik załadunku ziarna</b>  Dokument uprawnienia powinien być wydany dla każdego statku załadowanego 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 dotyczących stateczności.</p>	<p>SOLAS 1974, prawidło VI/9;  Kodeks zbożowy, sekcja 3</p>
	<p><b>Zbiór sprawozdań z rozszerzonych przeglądów</b>  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 załącznika A /załącznika B, części A/części B Kodeksu ESP 2011.</p>	<p>SOLAS 1974, prawidło XI-1/2;  Kodeks ESP 2011 (rezolucja A.1049(27), z późn. zm.)</p>
	<p><b>Instrukcja obsługi wyznaczonych zbiorników czystego balastu</b>  Każdy produktowiec o nośności 40 000 ton i większej, przekazany w dniu 1 czerwca 1982 r. lub przed tą datą, eksploatowany z dedykowanymi zbiornikami balastowymi czystego balastu, powinien mieć Instrukcję obsługi wyznaczonych zbiorników czystego balastu szczegółowo opisującej system i procedury operacyjne. Instrukcja ta powinna spełniać wymagania Administracji i zawierać wszystkie informacje podane w specyfikacjach, o których mowa w prawidło 18.8.2 załącznika I do Konwencji MARPOL. Jeżeli są wprowadzone zmiany wpływające na system wyznaczonych zbiorników czystego balastu, to ich Instrukcja obsługi powinna być odpowiednio poprawiona.</p>	<p>MARPOL Załącznik I, prawidło 18.8; rezolucja A.495(XII)</p>

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Program oceny stanu technicznego (CAS) – Deklaracja zgodności, Raport Końcowy CAS oraz Książka przeglądu</b></p> <p>Deklaracja zgodności powinna być wydana przez Administrację dla każdego zbiornikowca olejowego, który został poddany przeglądowi zgodnie z wymaganiami Programu oceny stanu technicznego (CAS), oraz któremu potwierdzono spełnienie tych wymagań. Dodatkowo, kopia Raportu Końcowego CAS, który został zweryfikowany przez Administrację w celu wydania Deklaracji zgodności, oraz kopia odpowiedniej Książki przeglądu powinny znajdować się na pokładzie łącznie z Deklaracją zgodności.</p>	<p>MARPOL Załącznik I, prawidła 20 i 21; rezolucja MEPC.94(46), zmieniona rezolucjami MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) oraz MEPC.236(65)</p>
	<p><b>Informacje o niezatapialności i stateczności</b></p> <p>Każdy zbiornikowiec olejowy, do którego ma zastosowanie prawidło 28 załącznika I do Konwencji MARPOL, powinien posiadać w zatwierdzonej formie informację dotyczącą załadunku i rozmieszczenia ładunku, niezbędną do zapewnienia zgodności z postanowieniami niniejszego prawidła oraz dane dotyczące zdolności statku do spełnienia kryteriów stateczności w stanie uszkodzonym określonych przez to prawidło.</p>	<p>MARPOL Załącznik I, prawidło 28</p>
	<p><b>Zapisy systemu kontrolno-pomiarowego usuwania oleju podczas ostatniej podróży w stanie balastowym</b></p> <p>Zgodnie z postanowieniami ust. 4 i 5 prawidła 3 załącznika I do Konwencji MARPOL, każdy zbiornikowiec olejowy o pojemności brutto 150 i większej powinien być wyposażony w system kontrolno-pomiarowy usuwania oleju zatwierdzony przez Administrację. System powinien być wyposażony w urządzenie rejestrujące, zapewniające ciągły zapis ilości wypływającego oleju w litrach na milę morską, jak również całkowitej ilości oleju, który został usunięty, lub zawartości oleju w wypływie oraz natężenia wypływu za burtę. Zapisy powinny być identyfikowalne poprzez datę i dokładny czas operacji oraz przechowywane na statku przez co najmniej 3 lata.</p>	<p>MARPOL Załącznik I, prawidło 31</p>
	<p><b>Instrukcja obsługi systemów kontrolno-pomiarowych usuwania oleju (ODMC)</b></p> <p>Każdy zbiornikowiec olejowy wyposażony w system kontrolno-pomiarowy usuwania oleju powinien posiadać instrukcje dotyczące działania systemu zgodnie z instrukcją obsługi zatwierdzoną przez Administrację.</p>	<p>MARPOL Załącznik I, prawidło 31; rezolucja A.496(XII); rezolucja A.586(14), zmieniona rezolucją MEPC.24(22); rezolucja MEPC.108(49), zmieniona rezolucją MEPC.240(65)</p>

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Instrukcja eksploatacji i wyposażenia systemu mycia zbiorników ropą naftową (COW Manual)</b>            Każdy zbiornikowiec olejowy stosujący system mycia ropą naftową powinien posiadać Instrukcję eksploatacji i wyposażenia określającą szczegóły systemu i wyposażenia oraz określającą procedury operacyjne. Taka Instrukcja powinna spełniać wymagania Administracji i obejmować wszystkie informacje określone w specyfikacjach wymienionych w prawidło 35 załącznika I do Konwencji MARPOL.</p>	MARPOL Załącznik I, prawidło 35; rezolucja MEPC.81(43)
	<p><b>Plan operacji przeładunkowych (STS) oraz zapisy operacji STS</b>            Każdy zbiornikowiec olejowy przeprowadzający operacje STS, nie później niż w dniu pierwszego przeglądu rocznego, pośredniego lub odnowieniowego statku przeprowadzonego w dniu 1 stycznia 2011 r. lub po tej dacie, powinien posiadać na pokładzie Plan określający jak należy przeprowadzać operacje STS – Plan operacji przeładunku ładunku olejowego ze statku na statek (Plan operacji STS ). Plan operacji STS każdego zbiornikowca olejowego powinien być zatwierdzony przez Administrację. Plan operacji STS powinien być napisany w języku roboczym statku.</p>	MARPOL Załącznik I, prawidło 41
	<p><b>Plan postępowania z lotnymi związkami organicznymi (VOC)</b>            Zbiornikowiec olejowy przewożący ropę naftową, do którego ma zastosowanie prawidło 15.1 Załącznika VI do Konwencji MARPOL, powinien posiadać na pokładzie i wdrożyć Plan postępowania z VOC.</p>	MARPOL Załącznik VI, prawidło 15.6
	<p><b>Dokument zatwierdzenia kalkulatora obliczeniowego do weryfikacji obliczeń stateczności</b>            Wszystkie statki podlegające wymaganiom Kodeksów IBC, IGC, BCH i GC powinny posiadać zatwierdzony przez Administrację kalkulator obliczeniowy do weryfikacji obliczeń stateczności w stanie nieuszkodzonym i stateczności awaryjnej, podczas pierwszego zaplanowanego przeglądu odnowieniowego statku w dniu 1 stycznia 2016 r. lub później, ale nie później niż do 1 stycznia 2021 r., z uwzględnieniem zalecanych przez Organizację standardów eksploatacyjnych. Administracja powinna wydać dokument zatwierdzenia kalkulatora obliczeniowego.</p>	Kodeks IBC pkt 2.2.6; Kodeks IGC pkt 2.2.6; Kodeks BCH pkt 2.2.1.2; Kodeks GC pkt 2.2.4; Kodeks IS 2008; MSC.1/Circ.1229; MSC.1/Circ.1461
	<p><b>Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego od odpowiedzialności cywilnej w przypadku szkód spowodowanych zanieczyszczeniem olejami</b>            Certyfikat potwierdzający ważność ubezpieczenia lub innego finansowego zabezpieczenia powinien być wydany dla każdego statku, 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 Konwencji CLC.</p>	CLC 1969, artykuł VII

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego od odpowiedzialności cywilnej w przypadku szkód spowodowanych zanieczyszczeniem olejami</b></p> <p>Certyfikat potwierdzający, że ubezpieczenie lub inne finansowe zabezpieczenie jest zgodne z wymaganiami Konwencji CLC 1992, powinien być wydany dla każdego statku, który przewozi więcej niż 2000 ton oleju jako ładunek luzem, po potwierdzeniu przez odpowiednie władze Państwa-Strony Konwencji spełnienia wymagań punktu 1 artykułu VII Konwencji CLC. W odniesieniu do statku zarejestrowanego w Państwie-Stronie Konwencji certyfikat taki powinien być wydany przez odpowiednie władze Państwa rejestracji statku; w odniesieniu do statku niezarejestrowanego w Państwie-Stronie Konwencji certyfikat taki może być wydany lub poświadczony przez odpowiedni organ dowolnego Państwa-Strony Konwencji .</p>	CLC 1992, artykuł VII
4	<p><b>Statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe, oprócz dokumentów wymienionych w części 1 i 3, powinny posiadać także:</b></p>	
	<p><b>Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe (Świadectwo NLS)</b></p> <p>Międzynarodowe świadectwo o zapobieganiu zanieczyszczeniu przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe (Świadectwo NLS) powinno być wydane, po przeglądzie zgodnie z postanowieniami prawidła 8 załącznika II do Konwencji MARPOL, każdemu statkowi przewożącemu szkodliwe substancje ciekłe luzem i odbywającym podróże do portów lub przystani podlegających jurysdykcji innych Stron MARPOL. W przypadku chemikaliowców, Świadectwo zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem i Międzynarodowe świadectwo zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem wydawane na zgodność z Kodeksem budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem mają tą samą obowiązującą moc i są tak samo uznawane jak Świadectwo NLS.</p>	MARPOL Załącznik II, prawidło 9
	<p><b>Książka Zapisów Ładunkowych</b></p> <p>Statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe powinny posiadać Książkę Zapisów Ładunkowych, albo jako część oficjalnego dziennika okrętowego albo jako elektroniczna książka zapisów, która powinna być zatwierdzona przez Administrację z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację, lub w inny sposób, w formie określonej w dodatku II do Załącznika II.</p>	MARPOL Załącznik II, prawidło 15.1

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Podręcznik procedur i instalacji (P &amp; A Manual)</b>            Każdy statek certyfikowany do przewozu luzem szkodliwych substancji ciekłych powinien posiadać na pokładzie Podręcznik procedur i instalacji zatwierdzony przez Administrację.</p>	<p>MARPOL Załącznik II, prawidło 14; rezolucja MEPC.18(22), zmieniona rezolucją MEPC.62(35)</p>
	<p><b>Okrętowy plan zapobiegania zanieczyszczeniu morza szkodliwymi substancjami ciekłymi</b>            Każdy statek o pojemności brutto 150 i większej, certyfikowany do przewozu luzem szkodliwych substancji ciekłych, powinien posiadać na pokładzie okrętowy plan zapobiegania zanieczyszczeniu morza szkodliwymi substancjami ciekłymi zatwierdzony przez Administrację.</p>	<p>MARPOL Załącznik II, prawidło 17; rezolucja MEPC.85(44), zmieniona rezolucją MEPC.137(53)</p>
5	<p><b>Chemikaliowce, oprócz dokumentów wymienionych w części 1 i 3, powinny posiadać także, tam gdzie to ma zastosowanie:</b></p>	
	<p><b>Certyfikat zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem</b>            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 wstępnym lub okresowym dla każdego chemikaliowca, który spełnia wymagania Kodeksu i odbywa podróże międzynarodowe.</p> <p><i>Uwaga: Kodeks ten, zgodnie z Załącznikiem II do MARPOL, jest obowiązkowy dla chemikaliowców zbudowanych przed 1 lipca 1986 r.</i></p>	<p>Kodeks BCH, sekcja 1.6</p>
	<p><b>Międzynarodowy certyfikat zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem</b>            Międzynarodowy certyfikat zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem, którego wzór podano w załączniku do Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem, powinien być wydany po przeglądzie wstępnym lub okresowym dla każdego chemikaliowca, który spełnia wymagania Kodeksu i odbywa podróże międzynarodowe.</p> <p><i>Uwaga: Kodeks ten, zgodnie z rozdziałem VII SOLAS i Załącznikiem II do MARPOL, jest obowiązkowy dla chemikaliowców zbudowanych 1 lipca 1986 r. i później.</i></p>	<p>Kodeks IBC, sekcja 1.5</p>

Poz.	Treść	Odwołania
6	<p><b>Gazowce, oprócz dokumentów wymienionych w cz. 1 i 3, powinny posiadać także, tam gdzie to ma zastosowanie:</b></p>	
	<p><b>Certyfikat zdolności do przewozu ciekłych gazów luzem</b>  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 wstępnym lub okresowym dla każdego gazowca, który spełnia odpowiednie wymagania tego Kodeksu.</p>	Kodeks GC, sekcja 1.6
	<p><b>Międzynarodowy certyfikat zdolności do przewozu ciekłych gazów luzem</b>  Międzynarodowy certyfikat zdolności do przewozu ciekłych gazów luzem, którego wzór podano w dodatku do Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących ciekłe gazy luzem, powinien być wydany po przeglądzie wstępnym lub okresowym dla każdego gazowca, który spełnia odpowiednie wymagania tego Kodeksu.</p> <p><i>Uwaga: Kodeks ten, zgodnie z rozdziałem VII SOLAS 1974, obowiązuje wszystkie gazowce zbudowane w dniu 1 lipca 1986 r. lub po tej dacie.</i></p>	Kodeks IGC, sekcja 1.4
	<p><b>Instrukcje operacji ładunkowych</b>  Na statku powinny znajdować się zatwierdzone instrukcje operacji ładunkowych, obejmujące odpowiednie procedury dotyczące systemu ESD oraz operacji awaryjnej izolacji PRV.</p>	Kodeks IGC, paragraf 18.2.1 i 18.10.3.4
7	<p><b>Jednostki szybkie, oprócz dokumentów wymienionych w części 1, 2 i 3, powinny posiadać także, tam gdzie to ma zastosowanie:</b></p>	
	<p><b>Certyfikat bezpieczeństwa jednostki szybkiej</b>  Certyfikat bezpieczeństwa jednostki szybkiej powinien być wydany po przeglądzie wstępnym lub odnowieniowym dla każdej jednostki szybkiej, która spełnia dotyczące jej wymagania Kodeksu HSC 1994 lub Kodeksu HSC 2000.</p>	SOLAS 1974, paragraf X/3; Kodeks HSC 1994, sekcja 1.8; Kodeks HSC 2000, sekcja 1.8
	<p><b>Pozwolenie eksploatacji jednostki szybkiej</b>  Pozwolenie eksploatacji jednostki szybkiej powinno być wydane dla jednostki szybkiej, która spełnia dotyczące jej wymagania zawarte w punktach 1.2.2 do 1.2.7 Kodeksu HSC 1994 lub Kodeksu HSC 2000.</p>	Kodeks HSC 1994, sekcja 1.9; Kodeks HSC, sekcja 1.9

Poz.	Treść	Odwołania
8	<b>Statki przewożące ładunki niebezpieczne, oprócz dokumentów wymienionych w części 1, 2 i 3, powinny posiadać także, tam gdzie to ma zastosowanie:</b>	
	<b>Dokument zgodności z wymaganiami specjalnymi dla statków przewożących towary niebezpieczne</b> Administracja powinna zaopatrzyć statek w odpowiedni dokument jako dowód potwierdzający zgodność konstrukcji statku i jego wyposażenia z wymaganiami prawidła II-2/19 SOLAS 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.	SOLAS 1974, prawidło II-2/19.4
9	<b>Statki przewożące ładunki niebezpieczne w opakowaniach, oprócz dokumentów wymienionych w części 1, 2 lub 3, powinny posiadać także, tam gdzie to ma zastosowanie:</b>	
	<b>Informacja o transporcie</b> Informacja o transporcie dotycząca przewozu towarów niebezpiecznych w opakowaniach oraz certyfikat załadunku kontenera/pojazdu powinny być zgodne z odpowiednimi postanowieniami Kodeksu IMDG i być dostępne dla osoby lub organizacji wyznaczonej przez władze Państwa portu.	SOLAS 1974, prawidło VII/4.1
	<b>Manifest towarów niebezpiecznych lub plan ich rozmieszczenia i mocowania</b> Każdy statek przewożący towary niebezpieczne w opakowaniach powinien posiadać specjalny wykaz lub manifest specyfikujący przewożone towary niebezpieczne zgodnie z wymaganiami Kodeksu 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 wyznaczonej przez władze Państwa portu.	SOLAS 1974, prawidła VII/4.2 i VII/7-2.2; MARPOL Załącznik III, prawidło 4

Poz.	Treść	Odwołania
10	<p><b>Statki przewożące napromieniowane paliwo jądrowe, oprócz dokumentów wymienionych w części 1, 2 lub 3, powinny posiadać także, tam gdzie to ma zastosowanie:</b></p>	
	<p><b>Międzynarodowy certyfikat zdolności statku do przewozu napromieniowanego paliwa jądrowego</b>  Starek przewożący paliwo jądrowe, oprócz wszystkich mających zastosowanie wymagań SOLAS, powinien dodatkowo spełniać wymagania Kodeksu bezpiecznego przewozu statkami napromieniowanego paliwa jądrowego, plutonu i wysoko promieniotwórczych odpadów w pojemnikach (Kodeksu INF) oraz powinien być poddany przeglądowi i otrzymać Międzynarodowy certyfikat zdolności statku do przewozu napromieniowanego paliwa jądrowego.</p>	<p>SOLAS 1974, prawidło VII/16;  Kodeks INF (rezolucja MSC.88(71), z późn. zm.), pkt 1.3</p>
11	<p><b>Statki z napędem jądrowym, oprócz dokumentów wymienionych w części 1, 2 lub 3, powinny posiadać także:</b></p>	
	<p><b>Instrukcja obsługi siłowni jądrowej</b>  Należy opracować szczegółową instrukcję obsługi w celu poinformowania i pouczenia personelu o jego obowiązkach we wszystkich sprawach związanych z działaniem urządzeń siłowni jądrowej, z położeniem szczególnego nacisku na względy bezpieczeństwa. Jeżeli Administracja uzna taką instrukcję obsługi za zadowalającą, powinna ją zatwierdzić, przy czym jej kopię należy przechowywać na statku. Instrukcja obsługi powinna być stale aktualizowana.</p>	<p>SOLAS 1974, prawidło VIII/8</p>
	<p><b>Certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego z napędem jądrowym lub Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego z napędem jądrowym</b> zamiast, odpowiednio, <b>Certyfikatu bezpieczeństwa statku towarowego lub statku pasażerskiego</b>  Každy statek z napędem jądrowym powinien posiadać certyfikat wydany zgodnie z wymaganiami rozdziału VIII SOLAS.</p>	<p>SOLAS 1974, prawidło VIII/10</p>
12	<p><b>Statki eksploatowane na wodach polarnych, oprócz dokumentów wymienionych w części 1, 2 lub 3, powinny posiadać także:</b></p>	
	<p><b>Certyfikat statku polarnego</b>  Na każdym statku, do którego ma zastosowanie Kodeks polarny, powinien znajdować się ważny Certyfikat statku polarnego. Certyfikat powinien zawierać dodatek z zapisami dotyczącymi wyposażenia wymaganego Kodeksem.</p>	<p>Kodeks polarny, część I-A, sekcja 1.3</p>

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Poradnik żeglugi na wodach polarnych (PWOM)</b> Na każdym statku, do którego ma zastosowanie Kodeks polarny, powinien znajdować się Poradnik żeglugi na wodach polarnych (PWOM), zgodnie z wymaganiami części I-A sekcji 2.3 Kodeksu.</p>	Kodeks polarny, część I-A, sekcja 2.3
13	<p><b>Statki używające jako paliwo gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu, oprócz dokumentów wymienionych w części 1, 2 lub 3, powinny posiadać także:</b></p>	
	<p><b>Procedury obsługi technicznej, procedury awaryjne i procedury operacyjne</b> Na statku powinny znajdować się procedury obsługi technicznej i informacje dotyczące wszystkich systemów związanych z gazem, a także odpowiednie procedury awaryjne oraz procedury operacyjne z odpowiednio szczegółową instrukcją postępowania z paliwem.</p>	Kodeks IGF, правило 18.2
<b>Inne certyfikaty i dokumenty, które nie są obowiązkowe</b>		
<b>Statki specjalistyczne</b>		
	<p><b>Certyfikat bezpieczeństwa statku specjalistycznego</b> Oprócz certyfikatów wymaganych przez SOLAS, wyszczególnionych w punkcie 7 Preambuły do Kodeksu SPS 1983 i Kodeksu SPS 2008, zgodnie z postanowieniami punktu 1.6 Kodeksu SPS 1983 i Kodeksu SPS 2008 po przeglądzie powinien być wydany Certyfikat bezpieczeństwa statku specjalistycznego. Okres, na jaki wystawia się ten certyfikat oraz jego ważność powinny odpowiadać odpowiednim postanowieniom SOLAS 1974 dla statków towarowych. Jeżeli certyfikat został wydany dla statku specjalistycznego o pojemności brutto mniejszej niż 500, to powinien on wskazywać, w jakim zakresie zostały zaakceptowane zwolnienia zgodnie z punktem 1.2 tego Kodeksu.</p> <p>Kodeks SPS 2008 ma zastosowanie do każdego statku specjalistycznego o pojemności brutto nie mniejszej niż 500, certyfikowanego w dniu 13 maja 2008 r. lub później.</p>	Kodeks SPS 1983 (rezolucja A.534(13), z późn. zm.); Kodeks SPS 2008 (rezolucja MSC.266(84), z późn. zm.), SOLAS 1974, правило I/12; SOLAS PROT 1988, правило I/12
<b>Statki obsługujące instalacje morskie</b>		
	<p><b>Dokument zgodności statku obsługującego instalacje morskie</b> Dokument zgodności powinien być wystawiony po upewnieniu się, że statek spełnia postanowienia Wytycznych dotyczących projektowania i budowy statków obsługujących instalacje morskie, 2006.</p>	Rezolucja MSC.235(82), zmieniona rezolucją MSC.335(90)

Poz.	Treść	Odwołania
	<p><b>Certyfikat zdolności dla statków obsługujących instalacje morskie</b>  Certyfikat zdolności, którego wzór został określony w dodatku do Kodeksu przewozu i obsługi niebezpiecznych i szkodliwych substancji ciekłych luzem przez statki obsługujące instalacje morskie (Kodeks chemiczny OSV), powinien być wydany i odpowiednio potwierdzony po przeglądzie wstępnym dla statku obsługującego instalacje przemysłowe, do którego ma zastosowanie Kodeks chemiczny OSV, w celu potwierdzenia zgodności z postanowieniami Kodeksu chemicznego OSV.</p> <p>Certyfikat wydany na podstawie Kodeksu chemicznego OSV powinien mieć taką samą moc i być tak samo uznawany jak certyfikat wydany na podstawie prawidła 7 załącznika II do MARPOL oraz prawideł VII/10 i VII/13 SOLAS.</p>	<p>Kodeks chemiczny OSV (rezolucja A.1122(30))  MARPOL Załącznik II, prawidło 11.2</p>
	<p><b>Urządzenia nurkowe</b></p>	
	<p><b>Certyfikat bezpieczeństwa urządzeń nurkowych</b>  Certyfikat powinien być wydany przez Administrację lub upoważnioną przez nią osobę bądź organizację po przeglądzie lub inspekcji urządzeń nurkowych na zgodność z wymaganiami Kodeksu bezpieczeństwa urządzeń nurkowych. W każdym przypadku Administracja ponosi pełną odpowiedzialność za taki certyfikat.</p>	<p>Rezolucja A. 831(19), zmieniona rezolucją MSC.185(79), sekcja 1.6</p>
	<p><b>Pasażerskie jednostki podwodne</b></p>	
	<p><b>Certyfikat zgodności bezpieczeństwa dla pasażerskich jednostek podwodnych</b>  Dotyczy jednostek podwodnych przystosowanych do przewożenia pasażerów, przeznaczonych do podwodnych wycieczek, z ciśnieniem w przedziale pasażerskim na poziomie jednej lub prawie jednej atmosfery.</p> <p>Do certyfikatu zgodności bezpieczeństwa powinien być dołączony dokument dot. projektowania i budowy jednostki wydany przez Administrację.</p>	<p>MSC/Circ.981, zmieniony przez MSC/Circ.1125</p>
	<p><b>Jednostki dynamicznie unoszone</b></p>	
	<p><b>Certyfikat konstrukcji i wyposażenia jednostki dynamicznie unoszonej</b>  Certyfikat powinien być wydany po przeglądzie przeprowadzonym zgodnie z punktem 1.5.1(a) Kodeksu bezpieczeństwa jednostek dynamicznie unoszonych.</p>	<p>Kodeks DSC (rezolucja A.373(X), z późn. zm.), Sekcja 1.6</p>

Poz.	Treść	Odwołania
	<b>Ruchome platformy wiertnicze</b>	
	<p><b>Certyfikat bezpieczeństwa ruchomej platformy wiertniczej</b>  Certyfikat powinien być wydany po przeglądzie przeprowadzonym zgodnie z wymaganiami Kodeksu konstrukcji i wyposażenia ruchomych platform wiertniczych, 1979, a dla platform zbudowanych w dniu 1 maja 1991 r. lub później, ale przed 1 stycznia 2012 r. - zgodnie z wymaganiami Kodeksu konstrukcji i wyposażenia platform wiertniczych, 1989.</p>	<p>Kodeks MODU 1979 (rezolucja A.414(XI), z późn. zm.), sekcja 1.6;  Kodeks MODU 1989 (rezolucja A.649(16), z późn. zm.), sekcja 1.6;  Kodeks MODU 2009 (rezolucja A.1023(26), z późn. zm.), sekcja 1.6</p>
	<b>Ekranoplany (WIG)</b>	
	<p><b>Certyfikat bezpieczeństwa ekranoplanu</b>  Certyfikat bezpieczeństwa ekranoplanu powinien być wydany po zakończeniu przeglądu wstępnego lub odnowieniowego dla każdej jednostki, która spełnia wymagania Wytycznych dla ekranoplanów.</p>	<p>MSC.1/Circ.1592</p>
	<p><b>Pozwolenie na eksploatację ekranoplanu</b>  Pozwolenie powinno być wydane przez Administrację dla poświadczenia zgodności jednostki z postanowieniami Wytycznych dla ekranoplanów.</p>	<p>MSC.1/Circ.1592</p>
	<b>Poziom hałas</b>	
	<p><b>Sprawozdanie z przeglądu pod kątem hałasu</b>  Dotyczy istniejących statków, do których nie ma zastosowania SOLAS II-1/3-12.</p> <p>Sprawozdanie z przeglądu pod kątem hałasu powinno być sporządzone dla każdego statku zgodnie z Kodeksem poziomu hałasu na statkach.</p>	<p>Rezolucja A.468(XII), sekcja 4.3</p>