



## ZASADY CERTYFIKACJI SYSTEMÓW OCHRONY STATKÓW INFORMACJE DLA ARMATORÓW

*(aktualizacja, kwiecień 2006)*

Oprócz innych zadań wykonywanych na rzecz administracji morskich wielu krajów, PRS S.A. oferuje armatorom certyfikację systemów ochrony statków zgodnie z wymaganiami Międzynarodowego kodeksu ochrony statku i obiektu portowego (Kodeks ISPS).

Kodeks ISPS obowiązuje od 1 lipca 2004 r. następujące typy statków uprawiających żeglugę międzynarodową:

- statki pasażerskie, w tym pasażerskie jednostki szybkie;
- statki towarowe o pojemności brutto 500 i większej, w tym towarowe jednostki szybkie; oraz
- platformy wiertnicze.

Za opracowanie, wdrożenie i utrzymanie systemu zarządzania ochroną odpowiedzialny jest armator (patrz definicja poniżej).

Zadaniem PRS S.A. w tym zakresie jest:

- bezstronna ocena i zatwierdzenie Planu ochrony statku wraz z Oceną stanu ochrony statku;
- obiektywne przeprowadzenie auditu na statku;
- wystawienie odpowiedniego certyfikatu;
- ciągle doskonalenie kwalifikacji personelu PRS biorącego udział w procesie certyfikacji.

Zadanie te osiągnąć są przez:

- prowadzenie procesu certyfikacji w oparciu o skuteczne metody;
- zapewnienie tradycyjnej dla PRS bezstronności ocen przy pełnym poszanowaniu tajemnic klientów oraz zachowaniu poufności spostrzeżeń i wniosków;
- utrzymanie osobistej dyscypliny i odpowiedzialności personelu przeprowadzającego certyfikację, okresowe szkolenie i doszkadzanie auditorów ISPS.

### PROCES CERTYFIKACJI ISPS

#### OKREŚLENIA

**Armator** – właściciel statku lub jakakolwiek organizacja albo zarządca lub czarterujący statek, przejmująca od właściciela odpowiedzialność i wszelkie obowiązki związane z eksploatacją statku oraz pełny zakres odpowiedzialności przewidziany w Kodeksie ISPS.

**Administracja** – rząd państwa, którego banderę statek nosi.

**Organizacja uznana (RSO)** – organizacje uznane przez administrację do zatwierdzania Planu ochrony statku, przeprowadzania auditów i wydawania w jej imieniu Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku.

**Plan ochrony statku** – oznacza plan, stworzony dla zapewnienia stosowania na statku środków, zaprojektowanych dla ochrony osób na statku, ładunku, jednostek transportu ładunku, zasobów statkowych lub statku przed ryzykiem wystąpienia zdarzenia naruszającego bezpieczeństwo.



**System ochrony statku** – struktura organizacyjna, podział odpowiedzialności i uprawnień, procedury i zasoby umożliwiające zarządzanie systemem ochrony.

**Audit certyfikacyjny** - pełna weryfikacja systemu ochrony statku oraz technicznych środków ochrony na zgodność z Kodeksem ISPS i zatwierdzonym Planem ochrony. Audit ma na celu wydanie Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku.

**Audit pośredni** – okresowe badanie mające na celu upewnienie się, że system ochrony statku funkcjonuje skutecznie i pozostaje w stanie zadowalającym do zamierzonej eksploatacji statku. Fakt przeprowadzenia auditu potwierdzony jest na certyfikacie.

**Audit odnowieniowy** – pełne ponowne badanie systemu ochrony statku, które prowadzi do wydania nowego Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku. Przeprowadzany jest w okresie nie przekraczającym 5 lat od daty wystawienia certyfikatu.

**Audit dodatkowy** – ocena skuteczności przeprowadzanych działań korygujących w odniesieniu do dużych niezgodności, niezgodności lub zmian wprowadzonych w Planie ochrony statku. Audit może mieć również na celu konieczność szerszego zbadania wybranych fragmentów lub całości funkcjonującego systemu ochrony statku oraz ustalenia działań korygujących.

**Niezgodność** – niespełnienie wymagania,, które może prowadzić do pogorszenia stanu ochrony statku, ludzi lub ładunku, ale nie narusza zdolności statku do działania na poziomach ochrony 1÷3.

**Niezgodność duża** – niespełnienie wymagania,, które może prowadzić do poważnego pogorszenia stanu ochrony statku, ludzi lub ładunku i narusza zdolność statku do działania na poziomach ochrony 1÷3. Brak skutecznego i systematycznego wdrażania wymagań Kodeksu ISPS jest uznawany za niezgodność dużą.

**Spostrzeżenie** – uchybienie nie będące niezgodnością poparte obiektywnym dowodem.,

**Obiektywny dowód** – jakościowe lub ilościowe informacje zapisy lub oświadczenia mające związek z elementami wdrożonego systemu ochrony statku, które bazują na obserwacjach, pomiarach lub badaniu i które mogą być weryfikowane.

**Niesprawność techniczna** – usterka lub błąd w działaniu technicznych środków ochrony.

## ZGŁOSZENIE DO CERTYFIKACJI

Do certyfikacji może być zgłoszony udokumentowany w postaci Planu ochrony statku i wdrożony system ochrony statku, zgodny z wymaganiami Kodeksu ISPS, co oznacza, że:

- istnieje wystarczająca ilość obiektywnych dowodów dokumentujących funkcjonowanie systemu;
- przeprowadzono audyty wewnętrzne.

Armator zainteresowany certyfikacją powinien skontaktować się z Centralą PRS lub jedną z Placówek PRS, gdzie uzyska niezbędne informacje i wypełnić formularz zgłoszenia dostępny w Internecie (patrz [www.prs.pl](http://www.prs.pl) → obszary działalności → certyfikacja ISPS → formularz zgłoszenia). Po analizie zgłoszenia PRS przygotowuje i przekazuje Armatorowi potwierdzenie zlecenia lub umowę o certyfikację i nadzór nad systemem ochrony statku.



## **OCENA DOKUMENTACJI**

Armator przekazuje do PRS Plan ochrony statku, który oceniany jest pod kątem kompletności i zgodności z wymaganiami Kodeksu ISPS i dodatkowymi wymaganiami Administracji flagi..

W przypadku, gdy dostarczone dokumenty są niepełne lub nie spełniają w pełni wymagań Kodeksu, Armator powinien je uzupełnić i przesłać do ponownej oceny.

W celu wyjaśnienia wątpliwości związanych z ocenianą dokumentacją może dojść do wizyty na statku, w czasie której będzie możliwość wyjaśnienia wątpliwości, które wystąpiły przy przeglądzie dokumentacji planu ochrony.

Proces certyfikacyjny jest kontynuowany po pozytywnej ocenie dokumentów wchodzących w skład Planu ochrony statku.

## **AUDIT CERTYFIKACYJNY STATKU**

Audit jest przeprowadzany celem zbadania zgodności systemu ochrony na statku z wymaganiami Kodeksu ISPS i zatwierdzonego Planu ochrony statku, stopnia wdrożenia i efektywności jego funkcjonowania.

Audit obejmuje:

- sprawdzenie, czy Plan ochrony statku jest zatwierdzony i uwzględnia typ statku;
- sprawdzenie, czy na statku znajdują się stosowne wymagane dokumenty;
- weryfikację skuteczności funkcjonowania systemu ochrony statku, w tym zbieranie obiektywnych dowodów potwierdzających, że system jest wdrożony. Obiektywne dowody powinny także zawierać zapisy z auditów wewnętrznych prowadzonych przez Armatora.

Jako zasadę przyjmuje się przeprowadzenie auditu na statku w porcie.

## **AUDIT DODATKOWY**

Audit dodatkowy może być przeprowadzony przed wydaniem lub potwierdzeniem ważności Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku, jeżeli stwierdzono niezgodności podczas auditu certyfikacyjnego, pośredniego lub odnowieniowego.

Celem auditu dodatkowego jest sprawdzenie, czy statek i Armator usunęli niezgodności stwierdzone podczas któregoś z tych auditów.

Audit dodatkowy może okazać się konieczny do potwierdzenia ważności Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku, jeżeli wprowadzono istotne zmiany w Planie ochrony statku lub gdy ilość niezgodności na statku podczas ostatniego auditu wymaga, zdaniem auditora, przeprowadzenia takiego auditu.

## **AUDIT POŚREDNI**

Audit pośredni na statku przeprowadza się pomiędzy drugą a trzecią datą rocznicową wystawienia Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku. W celu zharmonizowania systemu przeglądów i auditów na statku, zaleca się aby audyty pośrednie przeprowadzane były w terminach przeglądów okresowych/auditów pośrednich ISM.

## **AUDIT ODNOWIENIOWY**

Audit odnowieniowy przeprowadza się przed upływem terminu ważności Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku. Można go przeprowadzić najwcześniej na pół roku przed wygaśnięciem ważności certyfikatu a najpóźniej przed końcem okresu jego ważności.

Audit odnowieniowy jest przedmiotem nowej umowy.



## **WYDANIE MIĘDZYNARODOWEGO CERTYFIKATU OCHRONY STATKU**

Międzynarodowy Certyfikat Ochrony Statku wydawany jest w języku angielskim, po zweryfikowaniu zgodności systemu ochrony statku w wymaganiach Kodeksu ISPS. Kopia Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku powinna być dostępna w centrali Armatora.

Międzynarodowy Certyfikat Ochrony Statku nie będzie wydany, potwierdzony lub odnowiony, jeżeli niezgodności nie zostaną usunięte oraz nie zostanie to zweryfikowane przez audytora.

Międzynarodowy Certyfikat Ochrony Statku może być wydany, potwierdzony lub odnowiony przed usunięciem niezgodności pod warunkiem, że będzie uzgodniony z audytorem program i terminy realizacji działań korygujących.

Okres ważności Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony wynosi 5 lat.

## **WYDANIE TYMCZASOWEGO MIĘDZYNARODOWEGO CERTYFIKATU OCHRONY STATKU**

Tymczasowy Międzynarodowy Certyfikat Ochrony Statku może być wydany dla statku, który:

- nie posiada certyfikatu i wchodzi do eksploatacji;
- zmienił flagę Umawiającego się Rządu na flagę innego Umawiającego się Rządu;
- zmienił flagę Strony nie będącej Umawiającym się Rządem na flagę Umawiającego się Rządu;
- armator/operator przejmuje odpowiedzialność za statek, którym uprzednio nie zarządzał.

Tymczasowy Międzynarodowy Certyfikat Ochrony Statku jest ważny przez 6 miesięcy lub do momentu, gdy wydany zostanie Międzynarodowy Certyfikat Ochrony Statku. Nie może być on przedłużony.

## **ODNOWIENIE CERTYFIKATU**

Jeżeli na 3 miesiące przed datą upływu ważności Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku Armator nie zgłosi rezygnacji z odnowienia, PRS S.A. przeprowadza audit odnowieniowy. Audit przeprowadzany będzie w uzgodnionym z Armatorem terminie.

## **UNIEWAŻNIENIE MIĘDZYNARODOWEGO CERTYFIKATU OCHRONY STATKU**

Międzynarodowy Certyfikat Ochrony Statku może być unieważniony w następujących przypadkach:

- wystąpienia dużych niezgodności mających wpływ na bezpieczeństwo ludzi, statku itp., które PRS uważa za podstawę do unieważnienia certyfikatu;
- nie wykonano działań korygujących;
- nie przeprowadzono auditu pośredniego lub odnowieniowego;
- nie uwzględniono w Planie ochrony statku poprawek wprowadzonych do Kodeksu;
- jeśli Armator przejmie odpowiedzialność z eksploatacją statku, uprzednio nie eksploatowanego przez niego;
- po przejściu statku pod flagą innego państwa.

PRS S.A. zawiadomi Armatora o zamiarze unieważnienia Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku, podając powody swojej decyzji. Jeżeli Armator nie złoży pisemnego odwołania, PRS unieważnia certyfikat i jeśli jest on wydany w imieniu Administracji lub przez Administrację, powiadamia stosowne władze.



Międzynarodowy Certyfikat Ochrony Statku, którego termin ważności upłynął lub który został unieważniony, może zostać przywrócony wyłącznie po ponownej ocenie systemu ochrony statku dokonanej na zasadach obowiązujących w czasie auditu certyfikacyjnego.

## **ZMIANY W SYSTEMIE CERTYFIKACJI**

W przypadku zmian wprowadzonych w systemie certyfikacji, PRS S.A.:

- umożliwi Armatorowi zajęcie stanowiska odnośnie proponowanych zmian;
- określi termin wdrożenia zmian, który zostanie uzgodniony z Armatorem i będzie wystarczająco długi, aby umożliwić Armatorowi wniesienie poprawek do Planu ochrony statku.

## **ZOBOWIĄZANIA ARMATORA**

Armatorek przesyła Plan ochrony statku (SSP) wraz z oceną stanu ochrony statku (SSA) do zatwierdzenia.

W przypadku zmian wprowadzonych do planu, Armator powiadamia o tym niezwłocznie PRS, w celu dokonania oceny wprowadzonych zmian.

Armatorek utrzymuje system ochrony statku zgodne z wymaganiami Kodeksu ISPS.

Armatorek rejestruje i przechowuje zapisy dotyczące funkcjonowania systemu ochrony na statku przez co najmniej 5 lat .

Armatorek przeprowadza działania korygujące w celu usunięcia niezgodności i przyczyn ich powstawania, w terminie określonym w karcie niezgodności, lecz nie później niż w ciągu trzech miesięcy i powiadamia PRS o ich realizacji. Status niezgodności wykazywany jest w statusie statku dostępnym dla armatorów poprzez internet.

Nie wykonanie w określonym terminie działań korygujących może spowodować unieważnienie Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku.

Armatorek zobowiązany jest do przeprowadzenia należnych auditów w określonych przedziałach czasu. W tym celu armator przekazuje do PRS, z odpowiednim wyprzedzeniem, zlecenie na przeprowadzenie takiego auditu. Terminy należnych auditów podane są w statusie statku dostępnym dla armatorów poprzez internet.

Nie wykonanie w określonym terminie należnego auditu może spowodować unieważnienie Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku.

Armatorek zobowiązuje się do udostępnienia niezbędnych środków do sprawnego przeprowadzenia auditu.

## **Ship Security Alert System (SSAS)**

Podczas instalacji SSAS armator wynajmuje uznaną firmę serwisową, która testuje urządzenie i wydaje raport potwierdzający spełnienie przez nie wymagań funkcjonalnych i parametrów technicznych, łącznie z wymaganiami Konwencji SOLAS XI-2/6 par. 2÷4.

Dotyczy to przypadku gdy SSAS współpracuje z urządzeniem radiowym systemu GMDSS. Jeżeli jest to urządzenie niezależne (posiadające np. swój własny terminal satelitarny) wówczas wystarczy, jeżeli oficer ochrony statku przetestuje urządzenie i wystawi taki raport.

Po zainstalowaniu SSAS a statku armator zobowiązany jest do:

- testowania i konserwowania SSAS w celu spełnienia wymagań operacyjnych zgodnie z zatwierdzonym Planem ochrony statku,
- przechowywania na statku zapisów dotyczących SSAS wyszczególnionych w Kodeksie ISPS A/10.1.1.



## STOSOWANIE ZNAKU CERTYFIKACJI KODEKSU ISPS

Przedstawiony niżej „Znak certyfikacji ISPS CODE” Polskiego Rejestru Statków S.A. oznacza, że certyfikacja systemu ochrony statku została przeprowadzona przez PRS S.A..

PRS S.A. zezwala Armatorowi na używanie znaku certyfikacji na swoich dokumentach pod następującymi warunkami:

- Armator może używać znaku po otrzymaniu Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku;
- znak certyfikacji może być stosowany na dokumentach handlowych, promocyjnych lub reklamowych wyłącznie w odniesieniu do takiego obszaru działalności, który określa zakres certyfikacji;
- Armator nie może zmieniać oryginalnej formy znaku certyfikacji, którego wzór dostarcza PRS S.A.;
- znak certyfikacji może być używany w kolorze oryginalnym lub w kolorze czarnym na białym tle.

Wzór obowiązującego znaku certyfikacji w kolorze czarnym na białym tle stanowi załącznik do Umowy o certyfikację i nadzór nad systemem ochrony statku. Wzór znaku w oryginalnym, błękitnym kolorze PRS udostępnia w postaci pliku komputerowego.

