



## ZASADY CERTYFIKACJI SYSTEMÓW ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

### INFORMACJE DLA ARMATORÓW

W uzupełnieniu do innych zadań wykonywanych na rzecz administracji morskich wielu krajów, PRS S.A. oferuje polskim i zagranicznym armatorom certyfikację systemów zarządzania bezpieczeństwem na zgodność z wymogami *Kodeksu ISM*.

PRS S.A. posiada system certyfikacyjny oparty o Rezolucję IMO A.913(22) – „Znowelizowane wytyczne do wdrażania przez administracje *Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem (ISM)*” oraz wykwalifikowany, kompetentny personel odpowiedzialny za bezstronne przeprowadzanie procesu certyfikacyjnego przedsiębiorstwa żeglugowego i zapewniający poufność każdej informacji i dokumentacji przekazanej podczas auditu.

### PROCES CERTYFIKACJI

#### Stosowane określenia

***Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczeństwem (Kodeks)*** – Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu, który został przyjęty na 18 Sesji Zgromadzenia Ogólnego IMO, łącznie z późniejszymi zmianami wprowadzonymi przez IMO.

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

***Administracja*** – rząd państwa, którego flagę statek ma prawo podnosić.

***Uznane organizacje (RO)*** – organizacje uznane przez administrację do wydawania w jej imieniu *Dokumentów zgodności* i *Certyfikatów zarządzania bezpieczeństwem* na podstawie Rezolucji A.739 (18) – „Wytyczne do upoważniania organizacji działających w imieniu administracji”.

***System zarządzania bezpieczeństwem (SZB)*** – struktura organizacyjna, podział odpowiedzialności i uprawnień, procedury i zasoby umożliwiające zarządzanie bezpieczeństwem.

***Księga zarządzania bezpieczeństwem (KZB)*** – dokument określający politykę bezpieczeństwa oraz opisujący system zarządzania bezpieczeństwem u armatora.

***Audit certyfikacyjny*** – pełne badanie systemu zarządzania bezpieczeństwem armatora i/lub statków w celu ustalenia, czy stosowne wymagania Kodeksu są spełnione. Audit ma na celu wydanie odpowiedniego certyfikatu.

***Audit okresowy/pośredni*** – okresowe badanie mające na celu upewnienie się, że system zarządzania bezpieczeństwem funkcjonuje efektywnie oraz sprawdzenie efektywności wprowadzonych zmian. Audit ma na celu potwierdzenie ważności posiadanego certyfikatu.

***Audit odnowieniowy*** – pełne ponowne badanie systemu zarządzania bezpieczeństwem, które prowadzi do wydania nowego certyfikatu.

***Audit dodatkowy*** – ocena skuteczności przeprowadzonych przez armatora działań korygujących w odniesieniu do dużych niezgodności, niezgodności lub zmian wprowadzonych w SZB. Audit może mieć również na celu konieczność szerszego zbadania wybranych fragmentów lub całości funkcjonującego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz ustalenia działań korygujących.



**Niezgodność duża** – odstępstwo, które może prowadzić do poważnego zagrożenia bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego i wymaga natychmiastowego przeprowadzenia działań korygujących. Brak efektywnego i systematycznego wdrażania wymagań *Kodeksu* jest również uważane za dużą niezgodność.

**Niezgodność** – odstępstwo związane z obiektywnymi dowodami, wskazującymi na niewypełnienie określonych wymagań *Kodeksu*.

**Spostrzeżenie** – stwierdzenie faktu, dokonane w czasie auditu systemu zarządzania bezpieczeństwem, poparte obiektywnym dowodem. Może to też być wskazanie przez auditora miejsc w SZB, które – jeżeli nie zostaną poprawione – mogą w przyszłości doprowadzić do niezgodności.

**Obiektywny dowód** – jakościowa lub ilościowa informacja, zapisy lub oświadczenia mające związek z elementami istniejącego i wdrożonego systemu zarządzania bezpieczeństwem, które bazują na obserwacjach, pomiarach lub badaniu i które mogą być weryfikowane.

**Niesprawność techniczna** – usterka lub błąd w działaniu części konstrukcji statkowej, mechanizmów, wyposażenia lub osprzętu.

**Data rocznicowa** – dzień i miesiąc każdego kolejnego roku odpowiadające dacie upływu ważności odpowiedniego dokumentu lub certyfikatu.

### Zgłoszenie do certyfikacji

Do certyfikacji może być zgłoszony udokumentowany (ustanowiony w formie pisemnej) i wdrożony system zarządzania bezpieczeństwem, zgodny z wymaganiami *Kodeksu*, funkcjonujący u armatora na lądzie i na statkach, co oznacza, że:

- istnieje wystarczająca ilość obiektywnych dowodów dokumentujących funkcjonowanie systemu,
- przeprowadzono audyty wewnętrzne,
- dokonano przeglądu systemu przez kierownictwo.

Armator zainteresowany certyfikacją powinien złożyć wniosek o przeprowadzenie certyfikacji systemu zarządzania bezpieczeństwem na formularzu zgłoszenia dostępnym w Internecie lub dostarczonym przez Centralę/Placówkę PRS S.A.

W przypadku systemu nie w pełni wdrożonego, obowiązują takie same zasady zgłoszenia, jednakże audyty przeprowadzane są na warunkach określonych w rozdziale: *Wydanie dokumentów tymczasowych*.

Po analizie zgłoszenia PRS S.A. przygotowuje ofertę certyfikacji i przekazuje armatorowi.

Wysokość opłaty za proces certyfikacji wynika z pracochłonności (ilości osobodni) potrzebnych do przeprowadzenia auditu i zależy od wielkości armatora (ilości pracowników bezpośrednio związanych z SZB) oraz typów i ilości zarządzanych statków.

Opłaty za certyfikację systemów zarządzania bezpieczeństwem ustalane są na podstawie taryfy opłat PRS S.A. Do opłat wynikających z taryfy mogą być stosowane bonifikaty uwzględniające zleceniodawcę i kraj wykonywania usługi.

Opłata obejmuje:

- przegląd i ocenę dokumentacji,
- przeprowadzenie auditu w biurze armatora/na statku,
- wystawienie stosownego certyfikatu.

Armator potwierdza przyjęcie oferty przesyłając podpisane „Potwierdzenie zlecenia”. W przypadku, gdy armator wraz z auditem biura zleca większą ilość statków do auditowania, sporządza się „Umowę o certyfikację i nadzór nad systemem zarządzania bezpieczeństwem”.

Za audyty przeprowadzane na zlecenie armatora w soboty, niedziele i święta oraz w nadgodzinach, PRS S.A. może zastosować dodatek w wysokości 50% ustalonej stawki podstawowej. Do podanych opłat doliczony będzie podatek VAT oraz koszty podróży i pobytu auditorów, które nie są uwzględnione w przedstawionej ofercie.



## Przygotowanie do auditu

Armator przekazuje do PRS S.A. *Księgę zarządzania bezpieczeństwem*, która oceniana jest pod kątem kompletności i zgodności z wymaganiami *Kodeksu*.

PRS S.A. powołuje zespół auditorów do przeprowadzenia auditu i wyznacza auditora wiodącego. Zasada jest powoływanie auditorów o odpowiednich kwalifikacjach i doświadczeniu z listy auditorów ISM. W zależności od potrzeb, do zespołu mogą być powołani eksperci oraz auditorzy szkoleniowi. Wyznaczeni auditorzy nie mogą być zaangażowani w udzielanie konsultacji certyfikowanemu armatorowi.

Wyznaczony auditor wiodący dokonuje oceny dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem pod kątem kompletności i zgodności z wymaganiami *Kodeksu*. Wstępna ocena dokumentacji może być również dokonana w Biurze ds. ISM. 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 u armatora.

Proces certyfikacyjny jest kontynuowany po pozytywnej ocenie dokumentów systemu zarządzania bezpieczeństwem. Auditor wiodący opracowuje plan i ustala datę auditu w uzgodnieniu z armatorem.

## PRZEPROWADZANIE AUDITU, WYDANIE CERTYFIKATÓW

### Audit certyfikacyjny – biuro

W uzgodnionym terminie zespół auditorów przeprowadza audit systemu zarządzania bezpieczeństwem armatora z uwzględnieniem typów zarządzanych statków i wymogów Administracji państwa bandery.

Jeżeli armator posiada placówki, które prowadzą działalność w ramach tego samego SZB, to PRS S.A. zastrzega sobie prawo do decydowania o częstotliwości auditowania każdej placówki, niemniej jednak zasadą jest, aby co najmniej raz w okresie ważności *Dokumentu zgodności* każda placówka była audytowana.

Audit rozpoczyna się spotkaniem otwierającym, podczas którego auditor wiodący przedstawia zespół auditorów kierownictwu armatora oraz omawia zasady i ustala szczegóły przeprowadzania auditu.

Audit polega na sprawdzaniu efektywności funkcjonowania systemu i zbieraniu obiektywnych dowodów potwierdzających, że system armatora jest wdrożony od co najmniej 3 miesięcy zarówno na lądzie, jak i na co najmniej jednym statku każdego typu zarządzanym przez armatora.

Audit przeprowadza się na zasadzie próbkowania; niestwierdzenie niezgodności nie oznacza, że one nie występują i nie zwalnia to kierownictwa armatora od weryfikacji spełniania wymogów *Kodeksu* oraz krajowych i międzynarodowych przepisów prawa odnoszących się do bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

Obiektywne dowody powinny zawierać, między innymi, zapisy z auditów wewnętrznych przeprowadzonych przez armatora zarówno na lądzie, jak i na statkach oraz zbadanie i weryfikację poprawności dokumentów konwencyjnych i klasyfikacyjnych dla co najmniej jednego statku każdego typu, do którego ma zastosowanie *Dokument zgodności*.

Stwierdzone podczas auditu niezgodności/spostrzeżenia są dokumentowane, a przedstawiciel armatora potwierdza podpisem, że je zrozumiał i przyjmuje.

Na spotkaniu zamykającym audit z udziałem kierownictwa, auditor wiodący przekazuje ustnie informacje dotyczące zgodności systemu z wymogami *Kodeksu* oraz omawia ujawnione niezgodności/spostrzeżenia. Informuje również o rekomendacji lub nie do wystawienia certyfikatu.

Raport z auditu łącznie z kartami niezgodności zostaje przekazany armatorowi bezpośrednio po zakończeniu auditu lub w okresie do 14 dni, po przedstawieniu propozycji działań korygujących.



## Wydanie Dokumentu zgodności (DOC)

*Dokument zgodności (Document of Compliance – DOC)* wydaje się po zweryfikowaniu zgodności systemu zarządzania bezpieczeństwem z wymaganiami Kodeksu.

*Dokument zgodności* nie będzie wydany, potwierdzony lub odnowiony, jeżeli nie będą usunięte duże niezgodności i nie zostanie przeprowadzona ponowna weryfikacja w zakresie auditu certyfikującego.

*Dokument zgodności* może być wydany, potwierdzony lub odnowiony przed zamknięciem niezgodności, jeżeli działania korygujące zostały uzgodnione i zaakceptowane oraz został uzgodniony pomiędzy armatorem i audytorem termin ich wykonania.

*Dokument zgodności* wydaje się na okres 5 lat od daty przeprowadzenia auditu certyfikacyjnego z obowiązkiem corocznego potwierdzania jego ważności podczas rocznego auditu okresowego.

Kopie *Dokumentu zgodności* armator zobowiązany jest przesłać do każdej placówki lądowej i na każdy zarządzany statek.

## Audit certyfikacyjny – statek

Audit na statku jest przeprowadzany w celu zweryfikowania, czy armator i kierownictwo statku działają zgodnie z zatwierdzonym systemem zarządzania bezpieczeństwem.

Audit obejmuje:

- sprawdzenie czy DOC jest ważny i odpowiedni dla danego typu statku;
- sprawdzenie czy na statku znajdują się stosowne dokumenty: *Księga zarządzania bezpieczeństwem*, certyfikaty konwencyjne i klasyfikacyjne, inne wymagane dokumenty;
- weryfikację efektywnego funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym obiektywnych dowodów potwierdzających, że system jest wdrożony od co najmniej 3 miesięcy; obiektywne dowody powinny także zawierać zapisy z auditów wewnętrznych przeprowadzonych przez armatora.

Jeżeli armator posiada już ważny DOC wydany przez administrację kraju bandery lub inną RO, będzie to potraktowane jako potwierdzenie zgodności z wymaganiami *Kodeksu*, chyba że istnieje uzasadnione podejrzenie, że stan faktyczny nie odpowiada certyfikatowi.

Jako zasadę przyjmuje się przeprowadzenie auditu na statku w porcie. W wyjątkowych przypadkach, w porozumieniu z armatorem, PRS S.A. przeprowadzi audit na statku zakotwiczonym na redzie lub w czasie krótkiej podróży. Nie można przeprowadzić auditu na statku wyłączonym z eksploatacji, np. na statku w doku lub „laid up” oraz z niepełną obsadą załogową.

W przypadku statku niebędącego w klasie PRS, audit zostanie rozszerzony o przegląd doraźny.

## Wydanie Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem (SMC)

*Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem (Safety Management Certificate – SMC)*, wydaje się po zweryfikowaniu zgodności systemu zarządzania bezpieczeństwem z wymaganiami *Kodeksu*.

Wydanie *Certyfikatu* uzależnione jest od:

- posiadania ważnego pełnoterminowego DOC (nie tymczasowego) dla danego typu statku,
- utrzymania zgodności z wymaganiami instytucji klasyfikacyjnej,
- spełnienia wymagań administracji morskiej państwa bandery.

*Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem* nie będzie wydany, potwierdzony lub odnowiony, jeżeli duże niezgodności nie zostaną usunięte i nie zostanie przeprowadzona ponowna weryfikacja w zakresie auditu certyfikującego.

*Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem* może być wydany, potwierdzony lub odnowiony przed zamknięciem niezgodności, jeżeli działania korygujące zostały uzgodnione i zaakceptowane oraz został uzgodniony pomiędzy armatorem i audytorem termin ich wykonania.



Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem wydaje się na okres 5 lat od daty przeprowadzenia auditu certyfikacyjnego z obowiązkiem przynajmniej jednorazowego potwierdzenia ważności podczas auditu pośredniego.

Kopia certyfikatu powinna być dostępna w biurze armatora.

### **Działania korygujące po audicie**

Armator odpowiedzialny jest za określenie i zainicjowanie działań korygujących koniecznych do usunięcia niezgodności lub przyczyny niezgodności. Armator zobowiązany jest wykonać działania korygujące w terminie nieprzekraczającym 3 miesięcy, z wyjątkiem przypadków, kiedy uzgodniono inne terminy.

Armator zobowiązany jest poinformować PRS S.A. o wykonaniu działań korygujących w przewidzianym terminie. Ocena i akceptacja przeprowadzonych działań korygujących dokonywana jest przez audytora wiodącego podczas kolejnego auditu.

Jeżeli zaistnieje taka konieczność, armator powinien przedłożyć wniosek o ewentualne przeprowadzenie auditu dodatkowego, sprawdzającego wykonanie działań korygujących.

### **Wydanie dokumentów tymczasowych**

*Tymczasowy dokument zgodności* może być wydany dla ułatwienia wprowadzenia *Kodeksu* gdy:

- dotyczy to nowo powstałego armatora; lub
- do istniejącego DOC dodano nowe typy statków.

Tymczasowy DOC wydaje się na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy i może być wydany armatorowi, który zademonstruje spełnienie przez SZB celów zawartych w 1.2.3 *Kodeksu* oraz przedstawi plan wdrożenia systemu spełniającego w pełni wymagania *Kodeksu* w okresie ważności Tymczasowego DOC.

*Tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem* może być wydany:

- dla nowo zakupionego statku,
- kiedy armator przejmuje odpowiedzialność za operowanie statkiem, który jest nowym statkiem dla tego armatora, lub
- gdy statek zmienia banderę.

Audit dla wydania Tymczasowego SMC można przeprowadzić w warunkach odbiegających od normalnych pod warunkiem, że statek jest w pełni obsadzony załogą zgodnie z *Certyfikatem bezpiecznej obsługi*.

Przed wydaniem Tymczasowego SMC, w czasie auditu na statku, należy sprawdzić, czy:

- DOC, ewentualnie Tymczasowy DOC, jest odpowiedni dla tego typu statku,
- SZB wprowadzony przez armatora na tym statku zawiera podstawowe elementy *Kodeksu* i czy był oceniany podczas auditu dla wydania DOC lub Tymczasowego DOC,
- kapitan i oficerowie posiadają znajomość SZB oraz planowanych przedsięwzięć związanych z jego wprowadzeniem,
- instrukcje, które określono jako istotne, zostały dostarczone przed wyjściem statku w morze,
- istnieją plany armatora dotyczące przeprowadzenia auditu na statku w ciągu najbliższych 3 miesięcy,
- informacje dotyczące SZB zostały wydane w języku roboczym lub w językach rozumianych przez załogę.

*Tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem* wydaje się na okres nieprzekraczający 6 miesięcy. W szczególnych przypadkach, na wniosek armatora, Administracja państwa bandery może przedłużyć okres ważności certyfikatu o dalsze 6 miesięcy.

### **Wydanie certyfikatów krótkoterminowych**

Po zakończeniu auditu w biurze/na statku, auditor wiodący może wystawić certyfikat krótkoterminowy, ważny do czasu wystawienia certyfikatu pełnoterminowego przez Centralę PRS S.A.





Warunkiem wystawienia certyfikatu krótkoterminowego jest zakończenie auditu z wynikiem pozytywnym, brak dużych niezgodności oraz wystąpienie z rekomendacją o wystawienie certyfikatu pełnoterminowego przez Centralę PRS S.A.

Ważność certyfikatu krótkoterminowego nie może być dłuższa niż 5 miesięcy od daty przeprowadzenia auditu.

## **NADZÓR NAD SYSTEMEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM**

PRS S.A. prowadzi nadzór i dokonuje okresowej oceny SZB w celu upewnienia się, że armator, którego system został certyfikowany, w dalszym ciągu spełnia wymagania stawiane przy certyfikacji. W przypadku powstania wątpliwości co do spełniania przez armatora wymagań stawianych przy certyfikacji, PRS S.A. może przeprowadzić audit dodatkowy.

### **Roczny audit okresowy biura, audit pośredni statku**

Audit przeprowadzany jest na zasadach ogólnych, zakres auditu ustala auditor wiodący w oparciu o wyniki z poprzednich auditów.

Roczny audit okresowy w biurze, mający na celu potwierdzenie ważności DOC, przeprowadza się corocznie w okresie 3 miesięcy przed lub po dacie rocznicowej certyfikatu.

Audit pośredni na statku, mający na celu potwierdzenie ważności SMC, przeprowadza się pomiędzy drugą a trzecią datą rocznicową certyfikatu, jeżeli przeprowadza się tylko jeden audit pośredni, a okres ważności certyfikatu wynosi 5 lat.

### **Audit odnowieniowy**

Audit odnowieniowy, mający na celu zbadanie efektywności funkcjonowania SZB i zgodności z *Kodeksem*, należy przeprowadzić przed datą upływu ważności DOC lub SMC. Może być przeprowadzony 6 miesięcy przed wygaśnięciem ważności i powinien być zakończony przed końcem okresu ważności certyfikatu.

### **Audit dodatkowy**

Audit dodatkowy może być przeprowadzony celem potwierdzenia ważności DOC lub SMC, jeżeli stwierdzono niezgodności duże, wprowadzono istotne zmiany w SZB lub gdy ilość niezgodności stwierdzonych w systemie armatora i/lub na statku podczas ostatniego auditu wymaga, zdaniem auditora wiodącego, przeprowadzenia takiego auditu.

Audit dodatkowy przeprowadza się również w sytuacji, gdy inspektor państwa bandery, oficer PSC lub inspektor PRS/innego towarzystwa klasyfikacyjnego podczas inspekcji/przeglądu stwierdzi, że występujące na statku niesprawności techniczne i/lub niezgodności uzasadniają przeprowadzenie takiego auditu.

### **Zobowiązania armatora**

Armator utrzymuje system zarządzania bezpieczeństwem zgodny z wymaganiami *Kodeksu* oraz stosuje się do wymagań systemu certyfikacji PRS S.A.

W przypadku zmian wprowadzonych do systemu zarządzania bezpieczeństwem, armator niezwłocznie powiadamia o tym PRS S.A. w celu oceny wprowadzonych zmian.

Armator rejestruje i przechowuje zapisy dotyczące wszystkich reklamacji odnoszących się do jego systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Armator przeprowadza działania korygujące w celu usunięcia niezgodności i przyczyn ich powstawania, powiadamiając o tym PRS S.A.

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

## Unieważnienie certyfikatów

*Dokument zgodności* i/lub *Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem* mogą być unieważnione w następujących przypadkach:

- nie wykonano działań korygujących w uzgodnionym terminie,
- nie przeprowadzono rocznego auditu biura lub auditu pośredniego statku,
- nie wzięto pod uwagę w systemie zarządzania bezpieczeństwem poprawek wprowadzonych do *Kodeksu*,
- występują duże niezgodności mające wpływ na bezpieczeństwo ludzi, statku i środowiska morskiego, które PRS S.A. uważa za podstawę do unieważnienia certyfikatu.

Poza wymienionymi warunkami *Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem* może być unieważniony jeśli:

- na statku nie ma ważnego DOC,
- statek nie ma odnowionej klasy PRS lub klasy innej instytucji klasyfikacyjnej spełniającej wymagania Rezolucji IMO A.739(18), Zał. 1, Art. 3,
- na statku nie ma ważnych certyfikatów konwencyjnych.

PRS S.A. występuje z wnioskiem o unieważnienie stosownego certyfikatu do Administracji, w imieniu której certyfikat został wystawiony.

Unieważnienie *Dokumentu zgodności* powoduje unieważnienie wszystkich *Certyfikatów zarządzania bezpieczeństwem* związanych z tym Dokumentem zgodności.

*Dokument zgodności* lub *Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem*, którego termin ważności upłynął lub który został unieważniony, może zostać przywrócony wyłącznie po ponownej ocenie systemu zarządzania bezpieczeństwem dokonanej na zasadach obowiązujących w czasie auditu certyfikacyjnego.

PRS S.A. zastrzega sobie również prawo do zawieszenia wydania certyfikatu w przypadku niewnoszenia opłat.

## STOSOWANIE ZNAKU CERTYFIKACJI ISM CODE

Przedstawiony niżej „Znak certyfikacji ISM Code” oznacza, że certyfikacja armatorskiego systemu zarządzania bezpieczeństwem na zgodność z *Kodeksem ISM* 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 *Dokumentu zgodności*,
- znak certyfikacji może być stosowany na dokumentach handlowych, promocyjnych lub reklamowych wyłącznie w odniesieniu do takiego obszaru działalności, który określa zakres certyfikacji (np. typy statków objęte certyfikacją),
- 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 znaku w oryginalnym, błękitnym kolorze, PRS S.A. udostępnia w postaci pliku komputerowego.

