



## ZASADY CERTYFIKACJI SYSTEMÓW ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

### INFORMACJE DLA ARMATORÓW

*(aktualizacja, kwiecień 2006)*

W uzupełnieniu do innych zadań wykonywanych na rzecz administracji morskich wielu krajów, PRS S.A. oferuje armatorom certyfikację systemów ochrony statków zgodnie z wymaganiami Kodeksu ISM.

Kodeks ISM obowiązuje:

- statki pasażerskie, łącznie z pasażerskimi jednostkami szybkimi (niezależnie od pojemności), zbiornikowce olejowe, chemikaliowce, gazowce, masowców i towarowe jednostki szybkie o pojemności brutto 500 ton i powyżej - od 1.07.1998 r.,
- pozostałe statki towarowe i ruchome platformy wiertnicze o pojemności brutto 500 ton i powyżej - od 1.07.2002 r.

Kodeks ISM jest pierwszym w historii żeglugi formalnym, obowiązkowym standardem zarządzania bezpieczeństwem i zapobiegania zanieczyszczeniom. Jego stworzenie miało na celu uporządkowanie zasad bezpiecznego zarządzania i eksploatacji statków, a tym samym całkowitą lub przynajmniej częściową eliminację błędów ludzkich, które są najczęstszą przyczyną katastrof morskich. Błędom tym zapobiega się poprzez opracowanie i wdrożenie w każdym przedsiębiorstwie żeglugowym i na statkach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SZB) zgodnego z wymaganiami Kodeksu ISM.

Za opracowanie, wdrożenie i utrzymanie SZB odpowiedzialny jest armator (patrz definicja poniżej).

Zadaniem PRS S.A. w tym zakresie jest:

- bezstronna ocena dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem statku;
- obiektywne przeprowadzenie auditu w biurze armatora/na statku;
- wystawienie odpowiedniego certyfikatu;
- ciągłe doskonalenie kwalifikacji personelu PRS biorącego udział w procesie certyfikacji.

Zadanie te osiągnęte są przez:

- prowadzenie procesu certyfikacji w oparciu o Rezolucję IMO A.913(22) – Znowelizowane wytyczne do wdrażania przez administracje Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem (ISM),
- 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 doksztalcanie auditorów ISM.

PRS S.A. proponuje również zintegrowaną certyfikację systemu zarządzania bezpieczeństwem ISM i systemu zarządzania jakością wg normy ISO 9001, co znacznie obniża koszty uzyskania odpowiednich certyfikatów.



## PROCES CERTYFIKACJI ISM

### Stosowane określenia

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

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

**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 roczny / pośredni** – okresowe badanie mające na celu upewnienie się, że system zarządzania bezpieczeństwem biura armatora/statku 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.

**Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem** (*Safety Management Certificate – SMC*) – oznacza dokument wydany armatorowi, którego SZB statku był auditowany i jest zgodny z wymaganiami Kodeksu ISM, poprzedzony sprawdzeniem, że DOC posiadany przez armatora jest odpowiedni dla tego typu statku.

**Dokument zgodności** (*Document of Compliance – DOC*) – oznacza dokument wydany armatorowi, którego SZB był auditowany i jest zgodny z wymaganiami Kodeksu ISM dla typów statków w nim wymienionych.

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

**Niesprawność techniczna** – uszkodzenie konstrukcji statku lub nieprawidłowe działanie urządzeń maszynowych, lub wyposażenia kadłubowego w całości lub części.

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

**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.

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

**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.

**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.



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

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

**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”.

### 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 (biuro, statek) dostępnym w internecie (patrz: [www.prs.pl](http://www.prs.pl) → Obszary działalności → Certyfikacja ISM → formularz zgłoszenia) lub dostarczonemu 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: *Audit dla wydania dokumentów tymczasowych*.

Po analizie zgłoszenia PRS S.A. przygotowuje ofertę certyfikacji i przekazuje ją 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 doliczone będą koszty podróży i pobytu audytora/audytorów, 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. Zasadą 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 Inspektoracie Zarządzania Bezpieczeństwem i Ochroną. 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.

### **Audit certyfikacyjny – biuro**

W uzgodnionym terminie auditor/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 auditowana .

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.

W czasie spotkania zamykającego z udziałem kierownictwa, auditor wiodący przekazuje 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 15 dni, po przedstawieniu propozycji działań korygujących.



## Wydanie Dokumentu zgodności

*Dokument zgodności* 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 przeprowadzony audit dodatkowy.

*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 auditu rocznego w okresie 3 miesięcy przed lub po dacie rocznicowej.

Kopie *Dokumentu zgodności* armator zobowiązany jest przesłać do każdej placówki lądowej i na każdy zarządzany statek. Nie wymaga się, aby kopia była uwierzytelniana lub poświadczana.

## Audit certyfikacyjny – statek

Audit na statku jest przeprowadzany w celu zweryfikowania, czy armator i kierownictwo statku działają zgodnie z zatwierdzonym systemem zarządzania bezpieczeństwem. Warunkiem przeprowadzenia auditu jest posiadanie ważnego pełnoterminowego *DOC* dla danego typu statku.

Audit rozpoczyna się spotkaniem otwierającym i obejmuje:

- obchód statku / przegląd doraźny w zakresie technicznym;
- 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.

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

W czasie spotkania zamykającego z udziałem kierownictwa statku, auditor wiodący przekazuje 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 kapitanowi / przedstawicielowi armatora bezpośrednio po zakończeniu auditu.

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.





## Wydanie Certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem

*Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem* wydaje się po zweryfikowaniu zgodności systemu zarządzania bezpieczeństwem z wymaganiami *Kodeksu*.

Wydanie *Certyfikatu* uzależnione jest od:

- posiadania ważnego pełnoterminowego *DOC* 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, przeprowadzonego pomiędzy drugą a trzecią datą rocznicową.

Kopia certyfikatu powinna być dostępna w biurze armatora.

## Audit dla wydania dokumentów tymczasowych

Audit w biurze armatora przeprowadza się w celu ułatwienia wprowadzenia *Kodeksu* gdy:

- dotyczy to nowo powstałego armatora; lub
- do istniejącego *DOC* należy dodać nowe typy statków;
- zmieniono strukturę organizacyjną armatora.

*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*.

Audit na statku przeprowadza się:

- dla nowego statku w momencie oddania go do eksploatacji,
- 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, włączając w to instrukcje przeprowadzania alarmów opuszczania statku i alarmów pożarowych,
- 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.

### **Audit roczny biura, audit pośredni statku**

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

Audit roczny 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 audytora wiodącego, przeprowadzenia takiego auditu.

Audit dodatkowy przeprowadza się również w sytuacji, gdy inspektor państwa bandery, oficer Port State Control 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 jego systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Armator 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 Certyfikatu Zarządzania Bezpieczeństwem i/lub Dokumentu Zgodności.

Armator 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 Certyfikatu Zarządzania Bezpieczeństwem i/lub Dokumentu Zgodności.

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

### **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 miesiące, 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 auditora wiodącego podczas kolejnego auditu.

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

### **Postępowanie z niezgodnościami dużymi**

Niezgodność duża stwierdzona na statku powinna być zredukowana do niezgodności przed wypłynięciem statku. W celu zakończenia niezbędnych działań korygujących, należy ustalić harmonogram działań na okres nie przekraczający trzech miesięcy.

W przypadku podjęcia decyzji o zredukowaniu niezgodności dużej do niezgodności, należy przeprowadzić co najmniej jeden audit dodatkowy w terminie wskazanym w uzgodnionym planie działań korygujących w celu zweryfikowania skuteczności podjętych działań korygujących.

Niezredukowanie niezgodności dużej stanowi podstawę do unieważnienia *DOC* i/lub *SMC*. W takim przypadku auditor wręcza przedstawicielowi armatora / kapitanowi „Zawiadomienie o unieważnieniu certyfikacji ISM” oraz powiadamia Centralę PRS S.A.

### **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. Nowy *DOC* / *SMC* powinien mieć datę ważności taką samą jak unieważniony dokument.

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.

