

Załącznik do obwieszczenia
Ministra Infrastruktury z dnia 26 lipca 2024 r.
(Dz. Urz. Min. Inf. poz. 38)

REZOLUCJA MSC.527(106)
(przyjęta w dniu 10 listopada 2022 r.)

**MIĘDZYNARODOWY KODEKS BEZPIECZEŃSTWA STATKÓW PRZEWOŻĄCYCH
PERSONEL PRZEMYSŁOWY (KODEKS IP)**

KOMITET BEZPIECZEŃSTWA NA MORZU,

PRZYWOŁUJĄC artykuł 28(b) Konwencji o Międzynarodowej Organizacji Morskiej dotyczący funkcji Komitetu,

UZNAJĄC potrzebę wprowadzenia obowiązkowego kodeksu bezpiecznego przewozu personelu przemysłowego na statkach oraz zapewnienia jego bezpieczeństwa podczas operacji transferu na i z innych statków i/lub obiektów morskich,

PRZYJMUJĄC DO WIADOMOŚCI rezolucję MSC.521(106), na mocy której uchwalono rozdział XV Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. („Konwencja”) tak, aby postanowienia Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków przewożących personel przemysłowy (Kodeks IP) stały się obowiązkowe na jej mocy,

ROZWAŻYWSZY, na swojej 106 sesji, Kodeks IP

- 1 PRZYJMUJE Kodeks IP, którego tekst znajduje się w załączniku do niniejszej rezolucji;
- 2 ZWRACA SIĘ do Umawiających się Rządów o odnotowanie, że Kodeks IP zacznie obowiązywać w dniu 1 lipca 2024 r., po wejściu w życie rozdziału XV Konwencji;
- 3 ZWRACA SIĘ RÓWNIEŻ do Umawiających się Rządów, aby rozważyły dobrowolne stosowanie Kodeksu IP, w miarę możliwości, do statków o pojemności brutto mniejszej niż 500 oraz do statków nieuprawiających żeglugi międzynarodowej;
- 4 WZYWA Sekretarza Generalnego Organizacji do przekazania uwierzytelnionych kopii niniejszej rezolucji oraz tekstu Kodeksu IP zawartego w załączniku wszystkim umawiającym się rządów Konwencji;
- 5 ZWRACA SIĘ również do Sekretarza Generalnego Organizacji o przekazanie kopii niniejszej rezolucji oraz tekstu Kodeksu IP zawartego w załączniku wszystkim członkom Organizacji, którzy nie są Umawiającymi się Rządami Konwencji.

ZAŁĄCZNIK

**MIĘDZYNARODOWY KODEKS BEZPIECZEŃSTWA STATKÓW PRZEWOŻĄCYCH
PERSONEL PRZEMYSŁOWY (KODEKS IP)**

Spis treści

Preambuła	4
CZĘŚĆ I POSTANOWIENIA OGÓLNE	5
1 Cel	5
2 Definicje	5
3 Certyfikat oraz przegląd	5
CZĘŚĆ II CELE I WYMAGANIA FUNKCJONALNE	6
1 Personel przemysłowy	6
2 Bezpieczny transfer personelu	7
3 Podział grodziowy i stateczność	7
4 Urządzenia maszynowe	8
5 Instalacje elektryczne	8
6 Przedziały maszynowe okresowo bezwachtowe	9
7 Bezpieczeństwo pożarowe	9
8 Środki i urządzenia ratunkowe	9
9 Towary niebezpieczne	10
CZĘŚĆ III PRAWIDŁA	10
Prawidło 1 – Personel przemysłowy	10
Prawidło 2 – Bezpieczny transfer	12
CZĘŚĆ IV DODATKOWE PRAWIDŁA DOTYCZĄCE STATKÓW CERTYFIKOWANYCH ZGODNIE Z ROZDZIAŁEM I KONWENCJI SOLAS	14
Prawidło 1 – Postanowienia ogólne	14
Prawidło 2 – Podział grodziowy i stateczność	14
Prawidło 3 – Urządzenia maszynowe	15
Prawidło 4 – Instalacje elektryczne	16
Prawidło 5 – Przedziały maszynowe okresowo bezwachtowe	16
Prawidło 6 – Bezpieczeństwo pożarowe	16
Prawidło 7 – Środki i urządzenia ratunkowe	16
Prawidło 8 – Towary niebezpieczne	17
CZĘŚĆ V DODATKOWE PRAWIDŁA DOTYCZĄCE JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH CERTYFIKOWANYCH ZGODNIE Z ROZDZIAŁEM X SOLAS	19
Prawidło 1 – Postanowienia ogólne	19
Prawidło 2 – Podział grodziowy i stateczność	19

Prawidło 3 – Urządzenia maszynowe	19
Prawidło 4 – Instalacje elektryczne	19
Prawidło 5 – Przedziały maszynowe okresowo bezwachtowe	20
Prawidło 6 – Bezpieczeństwo pożarowe	20
Prawidło 7 – Środki i urządzenia ratunkowe	20
Prawidło 8 – Towary niebezpieczne	20

Dodatek

Wzór certyfikatu bezpieczeństwa personelu przemysłowego

**Wykaz wyposażenia do certyfikatu bezpieczeństwa personelu przemysłowego
(formularz IP)**

Preambuła

1 Wraz z rozwojem morskiego sektora offshore oraz sektora energetycznego pojawiły się nowe rodzaje działalności przemysłowej w sektorze offshore. To z kolei stworzyło rosnące zapotrzebowanie na bezpieczny przewóz personelu przemysłowego na i z innych statków i/lub obiektów offshore.

2 Uznaje się, że normy bezpieczeństwa w istniejących instrumentach IMO nie obejmują w pełni szczególnych zagrożeń związanych z operacjami morskimi w sektorach offshore, takich jak transfer personelu.

3 Ponadto uznaje się, że na potrzeby opracowania niniejszego Kodeksu personel przemysłowy stanowi specjalną kategorię osób, która nie została jeszcze zdefiniowana w prawie I/2 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 roku.

4 Dostrzega się także trudności spowodowane brakiem w istniejących instrumentach IMO jednoznacznej definicji personelu przemysłowego oraz międzynarodowego standardu bezpieczeństwa dla przewozu takiego personelu na statkach.

5 Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa statków przewożących personel przemysłowy (Kodeks IP) został opracowany celem uzupełnienia istniejących instrumentów IMO, aby sprostać zapotrzebowaniu ze strony sektora offshore i energetycznego oraz przewyciężyć istniejące trudności. Kodeks, oprócz wymagań dotyczących statków towarowych zawartych w przepisach SOLAS, zapewnia międzynarodowy standard bezpieczeństwa dla statków przewożących personel przemysłowy, ułatwiający bezpieczny przewóz oraz transfer takiego personelu poprzez uwzględnienie dodatkowych zagrożeń związanych z tymi operacjami.

6 Kodeks został opracowany dla statków odbywających podróże międzynarodowe zgodnie z przepisem I/2(d) SOLAS. Uznaje się jednak, że transport dużej liczby personelu przemysłowego będzie odbywał się w granicach danego państwa nadbrzeżnego lub między portem bazowym a instalacją offshore znajdującą się poza wodami terytorialnymi. Aby usprawnić międzynarodowy ruch i bezpieczną eksploatację statków przewożących personel przemysłowy, zachęca się Administracje do stosowania niniejszego Kodeksu również w odniesieniu do statków odbywających wyłącznie takie podróże.

7 Kodeks ma zastosowanie do statków o pojemności brutto 500 i większej. Przyjmuje się jednak, że statki o pojemności brutto poniżej 500 mogą również przewozić łączną liczbę pasażerów, personelu specjalnego i personelu przemysłowego przekraczającą 12 osób. W takich przypadkach Administracja może zastosować cele i wymagania funkcjonalne Kodeksu w takim zakresie, w jakim jest to możliwe. Jeżeli takie statki spełniają wymagania Kodeksu IP, Administracje mogą rozważyć wydanie certyfikatu bezpieczeństwa personelu przemysłowego dla statku przewożącego więcej niż 12 takich osób, o ile wszelkie odstępstwa zostaną w tym certyfikacie wskazane.

CZĘŚĆ I POSTANOWIENIA OGÓLNE

1 Cel

Celem niniejszego Kodeksu jest zapewnienie bezpiecznego przewozu personelu przemysłowego na statkach oraz jego bezpieczeństwa podczas operacji transferu poprzez uwzględnienie wszelkich występujących zagrożeń, które nie zostały wystarczająco ograniczone przez obowiązujące normy bezpieczeństwa zawarte w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 roku.

2 Definicje

2.1 *Przewóz* oznacza transport, zakwaterowanie lub jedno i drugie.

2.2 *Istotne systemy* oznaczają systemy, o których mowa w prawie II-2/21.4 SOLAS.

2.3 *Kodeks HSC* oznacza Międzynarodowy kodeks jednostek szybkich, 2000, uchwalony przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu Organizacji rezolucją MSC.97(73), z późniejszymi zmianami.

2.4 *Personel przemysłowy (IP)* oznacza wszystkie osoby przewożone lub zakwaterowane na statku w celu prowadzenia działalności przemysłowej na morzu wykonywanej na pokładzie innych statków i/lub obiektów offshore.

2.5 *Strefa IP* to każdy obszar lub przestrzeń, w której IP zwykle mają przebywać podczas rejsu lub do której mogą mieć dostęp.

2.6 *Działalność przemysłowa w sektorze offshore* oznacza budowę, konserwację, likwidację, obsługę lub serwisowanie obiektów offshore związanych między innymi z poszukiwaniem i eksploatacją zasobów w sektorach energii odnawialnej lub węglowodorów, akwakulturą, górnictwem oceanicznym lub podobną działalnością.

2.7 *Transfer personelu* oznacza pełną sekwencję operacji transferu personelu i jego wyposażenia na morzu na statek lub ze statku, do którego ma zastosowanie niniejszy Kodeks oraz z lub na inny statek lub obiekt offshore.

2.8 *SOLAS* oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, z późniejszymi zmianami.

3 Certyfikat oraz przegląd

3.1 Każdy statek, do którego ma zastosowanie niniejszy Kodeks, powinien posiadać na pokładzie ważny certyfikat bezpieczeństwa personelu przemysłowego.

3.2 Certyfikat bezpieczeństwa personelu przemysłowego wydaje się po dokonaniu przeglądu wstępnego lub odnowieniowego statku, który spełnia wymagania niniejszego Kodeksu.

3.3 Certyfikat, o którym mowa w niniejszym prawie, powinien być wydany albo przez Administrację, albo przez organizację uznaną przez nią zgodnie z prawidłem XI-1/1 SOLAS. W każdym przypadku Administracja ponosi pełną odpowiedzialność za wystawiony certyfikat.

3.4 Certyfikat bezpieczeństwa personelu przemysłowego sporządza się w formie odpowiadającej wzorowi podanemu w dodatku do niniejszego Kodeksu. Jeżeli językiem nie jest angielski, francuski lub hiszpański, tekst certyfikatu powinien zawierać tłumaczenie na jeden z tych języków.

3.5 Ważność certyfikatu bezpieczeństwa personelu przemysłowego, daty przeglądów i potwierdzeń powinny być zharmonizowane z odpowiednimi certyfikatami SOLAS zgodnie z postanowieniami odpowiednio prawidła I/14 lub X/3.2 SOLAS. Certyfikat powinien zawierać suplement z wykazem urządzeń wymaganych przez niniejszy Kodeks.

3.6 Certyfikat bezpieczeństwa personelu przemysłowego oraz wykaz wyposażenia powinny być wydawane jako uzupełnienie odpowiednich certyfikatów wymaganych prawidłem XV/5.1.1 SOLAS.

CZĘŚĆ II

CELE I WYMAGANIA FUNKCJONALNE

1 Personel przemysłowy

1.1 Cel

Celem niniejszego rozdziału jest zapewnienie:

- .1 bezpieczeństwa operacji podczas przewozu personelu przemysłowego; oraz
- .2 aby personel przemysłowy spełniał wymagania dotyczące stanu zdrowia i był zaznajomiony z zagrożeniami związanymi ze środowiskiem operacyjnym, w tym z ryzykami związanymi z operacjami transferu personelu.

1.2 Wymagania funkcjonalne

Aby osiągnąć cel określony w ust. 1.1 powyżej, w prawidłach części III zawarto następujące wymagania funkcjonalne:

Należy zapewnić środki zapewniające, aby personel przemysłowy:

- .1 spełniał wymagania dotyczące stanu zdrowia;
- .2 był w stanie komunikować się z załogą statku;
- .3 został odpowiednio przeszkolony w zakresie bezpieczeństwa;
- .4 został zaznajomiony na statku ze specyficznymi dla statku zasadami bezpieczeństwa; oraz

- .5 został zaznajomiony na statku ze statkowymi urządzeniami i wyposażeniem służącymi do transferu.

2 Bezpieczny transfer personelu

2.1 Cel

Celem niniejszego rozdziału jest zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim osobom zaangażowanym w transfer personelu, w tym bezpiecznych i odpowiednich środków tego transferu oraz możliwości bezpiecznego wykonywania operacji związanych z transferem personelu.

2.2 Wymagania funkcjonalne

Aby osiągnąć cel określony w punkcie 2.1 powyżej, w przepisach części III zawarto następujące wymagania funkcjonalne:

2.2.1 Należy zapewnić środki w celu uniknięcia obrażeń podczas transferu personelu.

2.2.2 Rozwiązania w zakresie transferu personelu powinny być:

- .1 zaprojektowane, zbudowane i utrzymywane tak, aby wytrzymywały obciążenia, którym są poddawane;
- .2 zaprojektowane i skonstruowane w taki sposób, aby w przypadku utraty lub ograniczenia ich funkcjonalności przeszły do stanu bezpiecznego; oraz
- .3 zdolne do zapewnienia bezpiecznego powrotu osób będących w trakcie transferu w bezpieczne miejsce po utracie zasilania.

2.2.3 Środki utrzymywania pozycji statku powinny być zapewnione i rozmieszczone w sposób zapobiegający wypadkom podczas transferu personelu, a także powinny być odpowiednie do trybu pracy i interakcji z innymi statkami lub obiektami morskimi.

2.2.4 Należy przewidzieć środki zapewniające aktualizację informacji o liczbie personelu przemysłowego na statku i jego tożsamości w celu zapewnienia, że rzeczywista liczba osób znajdujących się na statku jest przez cały czas znana.

3 Podział grodziowy i stateczność

3.1 Cel

Celem niniejszego rozdziału jest zapewnienie odpowiedniej stateczności statku, zarówno w stanie nieuszkodzonym, jak i uszkodzonym, biorąc pod uwagę całkowitą liczbę osób na statku.

3.2 Wymagania funkcjonalne

Aby osiągnąć cel określony w ust. 3.1 powyżej, statek powinien być zaprojektowany ze strugoszczelnymi i wodoszczelnymi granicami przedziałów zapewniającymi odpowiedni standard stateczności, zarówno w stanie nieuszkodzonym, jak i uszkodzonym, biorąc pod

uwagę całkowitą liczbę osób na statku. To wymaganie funkcjonalne jest zawarte w przepisach części IV i V.

4 Urządzenia maszynowe

4.1 Cel

Celem niniejszego rozdziału jest zapewnienie urządzeń maszynowych zdolnych do utrzymania wymaganej funkcjonalności dla zapewnienia bezpiecznej żeglugi i bezpiecznego przewozu osób na statku zarówno podczas normalnej eksploatacji, jak i w każdej sytuacji awaryjnej, biorąc pod uwagę całkowitą liczbę osób znajdujących się na statku.

4.2 Wymagania funkcjonalne

Aby osiągnąć cel określony w ust. 4.1 powyżej, w przepisach części IV oraz V zawarto następujące wymagania funkcjonalne:

- .1 w przypadku gdy wydajność niezbędna do zapewnienia wymaganej funkcjonalności jakiegokolwiek systemu maszynowego zależy od liczby osób na statku (np. systemy pomp zęzowych), należy zapewnić niezbędną dodatkową wydajność;
- .2 systemy urządzeń sterowych powinny być zdolne do utrzymania sterowności po każdym incydencie mającym wpływ na urządzenia maszynowe; oraz
- .3 istotne systemy powinny posiadać niezbędną redundancję lub możliwość odseparowania, lub ich kombinację, w celu zapewnienia możliwości bezpiecznego przebywania osób na statku po jakimkolwiek zdarzeniu mającym wpływ na urządzenia maszynowe, biorąc pod uwagę liczbę osób znajdujących się na statku.

5 Instalacje elektryczne

5.1 Cel

Celem niniejszego rozdziału jest zapewnienie:

- .1 awaryjnych źródeł energii zdolnych do utrzymania wymaganej funkcjonalności istotnych systemów w sytuacjach awaryjnych, biorąc pod uwagę całkowitą liczbę osób znajdujących się na statku; oraz
- .2 ochronę wszystkich osób znajdujących się na statku przed zagrożeniami elektrycznymi.

5.2 Wymagania funkcjonalne

Aby osiągnąć cel określony w ust. 5.1 powyżej, w przepisach części IV oraz V zawarto następujące wymagania funkcjonalne:

- .1 zasilanie awaryjne istotnych systemów powinno posiadać niezbędną redundancję lub możliwość odseparowania, lub ich kombinację, w celu zapewnienia możliwości bezpiecznego przebywania osób na statku po uszkodzeniu, biorąc pod uwagę liczbę osób znajdujących się na statku i czas na uporządkowaną ewakuację; oraz
- .2 należy zapewnić środki zabezpieczające przed porażeniem prądem, pożarem i innymi zagrożeniami związanymi z elektrycznością.

6 Przedziały maszynowe okresowo bezwachtowe

6.1 Cel

Celem niniejszego rozdziału jest zapewnienie, że w przypadku gdy przedział maszynowy jest okresowo bez wachty nie wpłynie to na bezpieczeństwo statku ani znajdujących się na nim osób.

6.2 Wymagania funkcjonalne

Aby osiągnąć cel określony w ust. 6.1 powyżej, w przepisach części IV oraz V zawarto następujące wymagania funkcjonalne:

- .1 przedziały maszynowe okresowo bezwachtowe powinny zapewniać bezpieczną eksploatację, biorąc pod uwagę liczbę osób znajdujących się na statku; oraz
- .2 przedział maszynowy okresowo bezwachtowy powinien być wyposażony w dodatkowe urządzenia sterujące, systemy monitorujące i alarmowe, zapewniające bezpieczną eksploatację, biorąc pod uwagę liczbę osób znajdujących się na statku, w celu osiągnięcia poziomu bezpieczeństwa równoważnego poziomowi bezpieczeństwa przedziału maszynowego normalnie obsadzonego wachtą.

7 Bezpieczeństwo pożarowe

7.1 Cel

Celem niniejszego rozdziału jest spełnienie założeń bezpieczeństwa pożarowego Konwencji SOLAS lub podstawowych zasad bezpieczeństwa pożarowego Kodeksu HSC, z uwzględnieniem liczby osób znajdujących się na statku.

7.2 Wymagania funkcjonalne

Aby osiągnąć cel określony w ust. 7.1 powyżej, środki służące spełnieniu wymagań funkcjonalnych bezpieczeństwa pożarowego SOLAS lub podstawowych zasad bezpieczeństwa pożarowego Kodeksu HSC, biorąc pod uwagę liczbę osób znajdujących się na statku, są zawarte w przepisach części IV i V.

8 Środki i urządzenia ratunkowe

8.1 Cel

Celem niniejszego rozdziału jest zapewnienie odpowiednich i wystarczających środków, aby zagwarantować bezpieczne opuszczenie statku oraz podjęcie osób z wody.

8.2 Wymagania funkcjonalne

Aby osiągnąć cel określony w ust. 8.1 powyżej, w przepisach części IV oraz V zawarto następujące wymagania funkcjonalne:

- .1 pojemność jednostki ratunkowej powinna być wystarczająca do pomieszczenia wszystkich osób znajdujących się na statku;
- .2 odpowiednie i wystarczające osobiste środki ratunkowe powinny być dostępne dla wszystkich osób znajdujących się na statku;
- .3 należy zapewnić wystarczającą ilość miejsca do zbiórki i wsiadania do środków ratunkowych;
- .4 należy przewidzieć pokładowe systemy łączności i alarmowania w celu zapewnienia łączności w sytuacjach awaryjnych wszystkim osobom znajdującym się na statku; oraz
- .5 należy przewidzieć środki zapewniające bezpieczne podjęcie osób z wody.

9 Towary niebezpieczne

9.1 Cel

Celem niniejszego rozdziału jest zapewnienie bezpiecznego przewozu personelu przemysłowego podczas transportu i przeładunku towarów niebezpiecznych na statkach certyfikowanych zgodnie z niniejszym Kodeksem, z uwzględnieniem całkowitej liczby osób znajdujących się na statku.

9.2 Wymagania funkcjonalne

Aby osiągnąć cel określony w ust. 9.1 powyżej, należy wziąć pod uwagę wszelkie zagrożenia spowodowane transportem i przeładunkiem towarów niebezpiecznych oraz zminimalizować ryzyko dla wszystkich osób znajdujących się na statku, biorąc pod uwagę charakter towarów niebezpiecznych. To wymaganie funkcjonalne jest zawarte w przepisach części IV i V.

CZĘŚĆ III PRAWIDŁA

Prawidło 1 – *Personel przemysłowy*

1.1 Aby spełnić wymagania funkcjonalne określone w ust. II/1.2.1, cały personel przemysłowy powinien mieć ukończone 16 lat, a kapitanowi należy udostępnić dokumentację potwierdzającą, że jest on fizycznie i pod względem stanu zdrowia zdolny do spełnienia wszystkich wymagań określonych w niniejszym prawidło, w oparciu o standard akceptowalny dla administracji.

1.2 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/1.2.2, cały personel przemysłowy powinien wykazywać się odpowiednią znajomością języka roboczego używanego na statku, aby móc skutecznie komunikować się i rozumieć wszelkie instrukcje wydawane przez załogę statku.

1.3 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/1.2.3, cały personel przemysłowy, przed wejściem na pokład statku, powinien przejść szkolenie lub instruktaż w zakresie:¹

- .1 indywidualnych technik ratunkowych, które obejmuje:
 - .1 znajomość sytuacji awaryjnych, które mogą wystąpić na statku;
 - .2 użycie osobistego sprzętu ratunkowego;
 - .3 technikę bezpiecznego skoku do wody z wysokości i przetrwania w wodzie; oraz
 - .4 wejście na pokład jednostki ratunkowej z pokładu statku i z wody w kamizelce ratunkowej.
- .2 bezpieczeństwa pożarowego, które obejmuje wiedzę na temat rodzajów zagrożeń pożarowych na pokładzie statków oraz środków ostrożności, jakie należy podjąć, aby zapobiec pożarowi; oraz
- .3 bezpieczeństwa osobistego i odpowiedzialności wspólnej, które obejmuje:
 - .1 rozumienie władzy kapitana lub jego przedstawiciela na statku;
 - .2 spełnianie poleceń wydawanych przez personel pokładowy; oraz
 - .3 rozumienie symboli informacyjnych dotyczących bezpieczeństwa, znaków i sygnałów alarmowych na pokładzie statku.

1.4 Personel przemysłowy nie może być przewożony na statku, jeżeli kapitan nie otrzyma dokumentacji potwierdzającej, że personel ten przeszedł szkolenie lub otrzymał instrukcje wymagane przez niniejsze prawo.

1.5 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/1.2.4, cały personel przemysłowy, przed opuszczeniem portu lub niezwłocznie po wejściu na pokład, powinien zostać zaznajomiony ze specyficznymi dla statku sprawami bezpieczeństwa, obejmującymi:

- .1 zapoznanie się z rozplanowaniem statku;

¹ Personel spełniający wymogi szkoleniowe określone w ust. 5.5 Zaleceń dotyczących szkolenia i certyfikacji personelu na ruchomych jednostkach offshore (rezolucja A.1079(28)) lub standardy szkolenia przemysłowego, takie jak standardy Global Wind Organization (GWO), Offshore Petroleum Industry Training Organization (OPITO) lub Basic Offshore Safety Induction and Emergency Training (akredytowane przez OPITO), można uznać za spełniający wymagania niniejszej sekcji.

- .2 rozmieszczenie osobistych środków ratunkowych, miejsc zbiórki i wsiadania do środków ratunkowych, awaryjnych dróg ewakuacji oraz punktów pierwszej pomocy;
- .3 informacje dotyczące bezpieczeństwa, symbole, znaki i alarmy na pokładzie; oraz
- .4 działania, jakie należy podjąć w przypadku uruchomienia alarmu lub ogłoszenia stanu zagrożenia.

1.6 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/1.2.5, cały personel przemysłowy, przed rozpoczęciem transferu, powinien zostać zaznajomiony ze statkowymi procedurami, rozwiązaniami i wszelkimi dodatkowymi środkami bezpieczeństwa lub wyposażeniem służącym do transferu personelu na inne statki i/lub instalacje offshore.

Prawidło 2 – Bezpieczny transfer

2.1 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/2.2.1, stosuje się następujące zasady:

- .1 Sprzęt i urządzenia do transferu personelu należy utrzymywać w czystości, odpowiednio konserwować i regularnie kontrolować, aby zapewnić ich bezpieczne użytkowanie.
- .2 Ustawianie i obsługa urządzeń służących do transferu personelu powinny być nadzorowane przez odpowiedzialnego oficera i obsługiwane przez odpowiednio przeszkolony personel. Procedury bezpieczeństwa powinny być ustanowione i przestrzegane przez pracowników zaangażowanych w ustawianie i obsługę wszelkich urządzeń mechanicznych.
- .3 Należy zapewnić środki łączności między odpowiedzialnym nadzorującym oficerem a mostkiem nawigacyjnym.
- .4 Wszystkie urządzenia służące do transferu personelu powinny być trwale oznakowane, aby umożliwić identyfikację każdego z urządzeń do celów przeglądu, inspekcji i prowadzenia zapisów. Rejestr użytkowania i konserwacji powinien być przechowywany na statku.
- .5 Przed rozpoczęciem operacji transferu personelu urządzenia do transferu powinny zostać sprawdzone w celu upewnienia się, że działają prawidłowo.
- .6 Należy przewidzieć środki w celu zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego przejścia personelu przemysłowego pomiędzy urządzeniami służącymi do jego transferu a miejscami, w których będzie on przewożony lub zakwaterowany na statku.
- .7 Należy przewidzieć oświetlenie posiadające możliwość zasilania z awaryjnego źródła energii w celu oświetlenia urządzeń służących do transferu personelu, wody poniżej urządzeń służących do transferu oraz przejścia określonego w ust. 6 powyżej.
- .8 Obszar pokładu przeznaczony do transferu personelu powinien być wyznaczony i wolny od przeszkód.

- .9 Podczas planowania oraz przed wykonaniem transferu personelu na morzu należy przeprowadzić analizę bezpieczeństwa wykonania tego zadania. Analiza powinna uwzględniać warunki otoczenia, a także ograniczenia operacyjne i sprzętowe.
- .10 Podczas planowania transferu personelu należy wziąć pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację² lub inne odpowiednie zalecenia³ akceptowane przez Administrację.

2.2 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/2.2.2, urządzenia do transferu personelu powinny być zaprojektowane, zbudowane, poddane próbom i zainstalowane zgodnie z normami⁴ akceptowanymi przez Administrację lub wymaganiami towarzystwa klasyfikacyjnego uznanego przez Administrację zgodnie z prawidłem XI-1/1 SOLAS.

2.3 Ponadto obowiązują następujące zasady:

- .1 Konstrukcja urządzeń służących do transferu personelu powinna być odpowiednia do rozwiązań znajdujących się na statku.
- .2 Należy przeprowadzić analizę w celu oceny ewentualnych niesprawności urządzeń służących do transferu IP oraz wszystkich powiązanych z nimi systemów, które mogłyby pogorszyć dostępność urządzeń służących do transferu i/lub zagrozić bezpieczeństwu zaangażowanych osób.

Analiza⁵ powinna:

- .1 uwzględniać skutki awarii we wszystkich urządzeniach i systemach spowodowane pojedynczą niesprawnością, pożarem w dowolnej przestrzeni lub zalaniem dowolnego przedziału wodoszczelnego, które mogą mieć wpływ na dostępność urządzeń służących do transferu; oraz
- .2 przedstawić rozwiązania zapewniające dostępność urządzeń służących do transferu IP oraz bezpieczeństwo wszystkich zaangażowanych osób w przypadku awarii określonych w .1.
- .3 W przypadku gdy pojedyncza awaria powoduje awarię więcej niż jednego elementu systemu (awaria będąca wspólną przyczyną), wszystkie wynikające z tego awarie powinny być rozpatrywane łącznie. W przypadku gdy wystąpienie awarii prowadzi bezpośrednio do dalszych awarii, wszystkie te awarie powinny być rozpatrywane łącznie.

2.4 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/2.2.3 należy ocenić manewrowość statku wraz z przewidywaną potrzebą utrzymywania przez statek pozycji w

² Zob. Wytyczne dotyczące bezpieczeństwa podczas transferu osób na morzu (MSC-MEPC.7/Circ.10).

³ Takich jak najnowsza wersja Wytycznych IMCA M202 dotyczących transferu personelu na/ze statków i konstrukcji offshore.

⁴ Zob. odpowiednie sekcje normy EN 13852-1:2013.

⁵ Odpowiednią analizą może być jakościowa analiza awarii (*Qualitative Fitness Analysis – QFA*) lub analiza trybów i skutków awarii (*Failure Mode and Effect Analysis – FMEA*) oraz powiązane z nimi raporty.

czasie , aby zapewnić prawidłowe wykorzystanie wyposażenia do utrzymywania takiej stałej pozycji.

2.5 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/2.2.4 należy wdrożyć procedury zapewniające przez cały czas prawidłowe informacje o liczbie i tożsamości personelu na statku.

CZĘŚĆ IV

DODATKOWE PRAWIDŁA DOTYCZĄCE STATKÓW CERTYFIKOWANYCH ZGODNIE Z ROZDZIAŁEM I KONWENCJI SOLAS

Prawidło 1 – *Postanowienia ogólne*

1.1 O ile niniejsza część wyraźnie nie stanowi inaczej, statki przewożące personel przemysłowy powinny spełniać wymagania Konwencji SOLAS dla statków towarowych oraz mające zastosowanie prawidła zawarte w niniejszej części.

1.2 Statki spełniające wymagania ust. 1.1 w uzupełnieniu do mających zastosowanie prawideł niniejszej części uznaje się za spełniające cele i wymagania funkcjonalne określone w ust. II/3 do II/9.

Prawidło 2 – *Podział grodziowy i stateczność*

2.1 Celem spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/3.2.1, stosuje się następujące zasady:

- .1 W przypadku gdy statek jest certyfikowany do przewozu więcej niż 240 osób, powinien spełniać wymagania prawidła II-1/5 SOLAS, tak jakby był statkiem pasażerskim, a personel przemysłowy był liczony jako pasażerowie. Prawidło II-1/5.5 SOLAS nie ma jednak zastosowania.

- .2 Podział grodziowy i stateczność w stanie uszkodzonym mają być zgodne z rozdziałem II-1 SOLAS, gdzie statek jest traktowany jako statek pasażerski, a personel przemysłowy jest liczony jako pasażerowie, z wartością R określoną w następujący sposób:
- .1 jeżeli statek jest certyfikowany do przewozu więcej niż 240 osób, wartość R wynosi R ;
 - .2 jeżeli statek jest certyfikowany do przewozu nie więcej niż 60 osób, wartość R wynosi $0,8R$; lub
 - .3 dla więcej niż 60 osób, ale mniej niż 240 osób, wartość R powinna być określona drogą interpolacji liniowej między wartościami podanymi w ust. 1 i 2 powyżej.

$$R = 1 - \frac{5\,000}{L_s + 2,5N + 15\,225}$$

gdzie:

$$N = N_1 + 2N_2$$

N_1 = liczba osób, dla których przewidziano łódzie ratunkowe

N_2 = liczba osób (w tym oficerów i załogi), które statek może przewozić ponad liczbę N_1

- .3 W przypadku gdy warunki eksploatacji są takie, że zgodność z ust. 2.1.2 powyżej na podstawie $N=N_1+2N_2$ jest niewykonalna, i gdy Administracja uzna, że istnieje odpowiednio mniejszy stopień zagrożenia, można przyjąć mniejszą wartość N , ale w żadnym przypadku nie mniejszą niż $N=N_1+N_2$.
- .4 W przypadku statków, do których stosuje się ust. 2.1.2.1 powyżej, wymagania prawideł II-1/8 i II-1/8-1 SOLAS oraz rozdziału II-1 części B-2, B-3 i B-4 SOLAS należy stosować tak, jakby statek był statkiem pasażerskim, a personel przemysłowy był pasażerami. Prawidła II-1/14 i II-1/18 SOLAS nie mają jednak zastosowania.
- .5 Dla statków, do których mają zastosowanie ust. 2.1.2.2 i 2.1.2.3 powyżej, z wyjątkiem określonym w ust. 2.1.6 poniżej, przepisy rozdziału II-1 SOLAS, części B-2, B-3 i B-4 mają zastosowanie tak jakby statek był statkiem towarowym, a personel przemysłowy stanowił załogę. Jednakże wymagania prawideł II-1/8 i II-1/8-1 SOLAS nie muszą być stosowane, a prawidła II-1/14 i II-1/18 SOLAS nie mają zastosowania.
- .6 Wszystkie statki certyfikowane zgodnie z niniejszym Kodeksem powinny spełniać prawidła II-1/9, II-1/13, II-1/19, II-1/20 i II-1/21 SOLAS, tak jakby były statkami pasażerskimi.

Prawidło 3 – Urządzenia maszynowe

3.1 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/4.2.1 statek powinien być zgodny z wymaganiami prawidła II-1/35-1 SOLAS, tak jakby był statkiem pasażerskim.

3.2 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/4.2.2, w przypadku gdy statek jest certyfikowany do przewozu więcej niż 240 osób, powinien on spełniać wymagania prawidła II-1/29 SOLAS, tak jakby był statkiem pasażerskim.

Prawidło 4 – Instalacje elektryczne

4.1 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/5.2.1, stosuje się następujące zasady:

- .1 dla instalacji na statkach o długości większej niż 50 m, przewożących nie więcej niż 60 osób, oprócz wymagań prawidła II-1/43 SOLAS stosuje się wymagania prawidła II-1/42.2.6.1; oraz
- .2 dla instalacji na statkach przewożących więcej niż 60 osób zastosowanie ma prawidło II-1/42 SOLAS.

4.2 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/5.2.2 dla instalacji na statkach przewożących więcej niż 60 osób zastosowanie ma prawidło II-1/45.12 SOLAS.

Prawidło 5 – Przedziały maszynowe okresowo bezwachtowe

W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/6.2 statki przewożące więcej niż 240 osób uznaje się za statki pasażerskie w odniesieniu do rozdziału II-1 części E SOLAS.

Prawidło 6 – Bezpieczeństwo pożarowe

2.1 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/4.2.3 stosuje się następujące zasady:

- .1 jeżeli statek jest uprawniony do przewozu więcej niż 240 osób, zastosowanie mają wymagania rozdziału II-2 SOLAS dla statków pasażerskich przewożących więcej niż 36 pasażerów; oraz
- .2 jeżeli statek jest certyfikowany do przewozu więcej niż 60, ale mniej niż 240 osób, zastosowanie mają wymagania rozdziału II-2 SOLAS dla statków pasażerskich przewożących nie więcej niż 36 pasażerów, z wyjątkiem prawideł II-2/21 i 22 SOLAS, które nie muszą być stosowane.

Prawidło 7 – Środki i urządzenia ratunkowe

W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/8.2 stosuje się następujące zasady:

- .1 dla statków przewożących więcej niż 60 osób stosuje się wymagania rozdziału III SOLAS dla statków pasażerskich odbywających podróże międzynarodowe, które nie są krótkimi podróżami międzynarodowymi;

- .2 niezależnie od liczby osób znajdujących się na statku przepisy III/2 i III/19.2.3 SOLAS nie mają zastosowania;
- .3 tam, gdzie w rozdziale III SOLAS użyte jest określenie „pasażer”, należy je rozumieć jako personel przemysłowy zgodnie z przepisem XV/2.3 SOLAS; oraz
- .4 niezależnie od ust. 3 powyżej wymagana liczba kamizelek ratunkowych dla niemowląt lub dzieci powinna być obliczana wyłącznie na podstawie liczby pasażerów znajdujących się na statku.

Prawidło 8 – Towary niebezpieczne

8.1 Postanowienia ogólne

Personel przemysłowy może wносить na statek towary niebezpieczne wyłącznie w celach związanych ze swoją pracą wykonywaną poza statkiem i za uprzednią zgodą kapitana statku. Takie towary niebezpieczne uznaje się za ładunek i transportuje zgodnie z częścią A rozdziału VII SOLAS.

8.2 Przewóz towarów niebezpiecznych w opakowaniach

W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/9.2 stosuje się następujące zasady:

- .1 dla statków certyfikowanych do przewozu więcej niż 240 osób stosuje się przepisy II-2/19.3.6.2 SOLAS dla statków pasażerskich przewożących więcej niż 36 pasażerów; oraz
- .2 na potrzeby wymagań Kodeksu IMDG statki uprawnione do przewozu więcej niż 240 osób są uważane za statki pasażerskie, a statki uprawnione do przewozu 240 lub mniej osób są uważane za statki towarowe.

8.3 Przewóz towarów niebezpiecznych masowych luzem

W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/9.2., stosuje się następujące zasady:

- .1 dla statków certyfikowanych do przewozu więcej niż 240 osób stosuje się przepisy II-2/19.3.6.2 SOLAS dla statków pasażerskich przewożących więcej niż 36 pasażerów; oraz
- .2 na potrzeby wymagań Kodeksu IMSBC personel przemysłowy jest uważany za personel w kontekście jego ochrony.

8.4 Przewóz niebezpiecznych ciekłych chemikaliów, skroplonych gazów i oleju

8.4.1 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/9.2, w przypadku jednoczesnego przewozu niebezpiecznych ciekłych chemikaliów i/lub skroplonych gazów luzem jako ładunku oraz personelu przemysłowego, statek powinien być certyfikowany

zgodnie z wymaganiami części B lub C rozdziału VII SOLAS lub spełniać i być certyfikowany zgodnie z normą nie mniej wymagającą niż opracowana przez Organizację.⁶ Ponadto:

- .1 przewóz produktów toksycznych, produktów o niskiej temperaturze zapłonu lub kwasów nie jest dozwolony, gdy całkowita liczba osób znajdujących się na statku przekracza 60;
- .2 dla celów przewozu personelu przemysłowego obszary i przestrzenie na statkach, do których nie wolno wchodzić temu personelowi, muszą być wyraźnie oznakowane;
- .3 urządzenia do transferu personelu muszą znajdować się poza obszarem ładunkowym;
- .4 dostęp do urządzeń służących do transferu personelu powinien, w miarę możliwości, znajdować się poza obszarem ładunkowym; oraz
- .5 zaokrętowanie lub transfer personelu oraz załadunek lub rozładunek ładunku nie mogą odbywać się jednocześnie.

8.4.2 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/9.2, w przypadku jednoczesnego przewozu oleju zdefiniowanego w Załączniku I do MARPOL jako ładunku oraz personelu przemysłowego, zastosowanie mają dodatkowe wymagania określone w ust. 8.4.1 powyżej.

8.4.3 Dla celów niniejszego wymagania:

- .1 „produkty o niskiej temperaturze zapłonu” oznaczają:
 - .1 szkodliwe substancje ciekłe o temperaturze zapłonu nieprzekraczającej 60°C;
 - .2 olej o temperaturze zapłonu nieprzekraczającej 60°C; oraz
 - .3 skroplone gazy, które wymagają wykrywania oparów palnych zgodnie z rozdziałem 19 Kodeksu IGC;
- .2 „produkty toksyczne” oznaczają:
 - .1 niebezpieczne chemikalia, do których ma zastosowanie specjalne wymaganie 15.12 Kodeksu IBC; oraz
 - .2 skroplone gazy, które wymagają wykrywania toksycznych oparów zgodnie z rozdziałem 19 Kodeksu IGC; oraz
- .3 „kwasy” oznaczają niebezpieczne chemikalia, do których ma zastosowanie specjalne wymaganie 15.11 Kodeksu IBC.

⁶ Zob. Kodeks bezpiecznej praktyki w zakresie przewozu i obsługi niebezpiecznych i szkodliwych substancji ciekłych luzem przez statki obsługi offshore (Kodeks chemiczny OSV) (rezolucja A.1122(30)).

8.4.4 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/9.2 podczas przewozu gazów skroplonych luzem, dla celów wymagań Kodeksu IGC, personel przemysłowy powinien być traktowany jako personel w kontekście jego szkolenia i ochrony.

CZĘŚĆ V

DODATKOWE PRAWIDŁA DOTYCZĄCE JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH CERTYFIKOWANYCH ZGODNIE Z ROZDZIAŁEM X SOLAS

Prawidło 1 – Postanowienia ogólne

1.1 Szybkie jednostki towarowe certyfikowane zgodnie z rozdziałem X SOLAS nie powinny przewozić więcej niż 60 osób.

1.2 O ile niniejsza część wyraźnie nie stanowi inaczej, jednostki szybkie przewożące nie więcej niż 60 osób powinny spełniać wymagania dla jednostek towarowych zawarte w Kodeksie HSC oraz mające zastosowanie prawidła niniejszej części.

1.3 Jednostki pływające spełniające wymagania ust. 1.2 powyżej w uzupełnieniu do mających zastosowanie prawideł niniejszej części uznaje się za spełniające cele i wymagania funkcjonalne określone w ust. II/3 do II/9.

1.4 Przewóz IP na jednostkach szybkich nie jest uważany za podróż tranzytową, jak to określono w 1.9.1.1 Kodeksu HSC, i wymagane jest pozwolenie na eksploatację.

1.5 Tam, gdzie termin „pasażer” jest używany w mających zastosowanie wymaganiach Kodeksu HSC, należy go rozumieć jako „osoby znajdujące się na statku inne niż załoga”.

Prawidło 2 – Podział grodziowy i stateczność

W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/3.2., stosuje się następujące zasady:

- .1 Rozdział 2, część B, z wyjątkiem 2.13.2 i 2.14 Kodeksu HSC ma zastosowanie zamiast rozdziału 2, część C Kodeksu HSC.
- .2 Stosując postanowienia rozdziału 2 Kodeksu HSC, wyrażenie „pasażer” należy rozumieć jako „osoby znajdujące się na statku inne niż załoga”. Ponadto przyjmuje się, że masa każdej takiej osoby wynosi 90 kg zamiast 75 kg.

Prawidło 3 – Urządzenia maszynowe

W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/4.2, przepisy rozdziału 10, część B Kodeksu HSC mają zastosowanie tak, jak stosuje się je do jednostek pasażerskich kategorii A zamiast przepisów rozdziału 10, część C Kodeksu HSC.

Prawidło 4 – Instalacje elektryczne

W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/5.2, zastosowanie ma 12.7.10 Kodeksu HSC.

Prawidło 5 – Przedziały maszynowe okresowo bezwachtowe

[brak przepisów]

Prawidło 6 – Bezpieczeństwo pożarowe

[brak przepisów]

Prawidło 7 – Środki i urządzenia ratunkowe

W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/8.2:

- .1 stosuje się 4.2.3 Kodeksu HSC;
- .2 stosuje się 8.4.3 Kodeksu HSC - wyrażenie „pomieszczenia pasażerskie” należy rozumieć jako „obszar IP”; oraz
- .3 wymagana liczba kamizełek ratunkowych dla niemowląt lub dzieci powinna być obliczana wyłącznie na podstawie liczby pasażerów znajdujących się na statku.

Prawidło 8 – Towary niebezpieczne

8.1 Personel przemysłowy może wnosić na pokład towary niebezpieczne wyłącznie w celu pełnienia swojej funkcji poza jednostką pływającą i za uprzednią zgodą kapitana tej jednostki. Takie towary niebezpieczne uznaje się za ładunek i transportuje zgodnie z rozdziałem 7, część D Kodeksu HSC.

Celem spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w ust. II/9.2:

- .1 dla celów przewozu IP obszary i przestrzenie na statkach, do których nie wolno wchodzić temu personelowi, muszą być wyraźnie oznakowane;
- .2 urządzenia do transferu personelu muszą znajdować się poza obszarem ładunkowym;
- .3 dostęp do urządzeń służących do transferu personelu powinien, w miarę możliwości, znajdować się poza obszarem ładunkowym; oraz
- .4 zaokrętowanie lub transfer personelu oraz załadunek lub rozładunek ładunku nie mogą odbywać się jednocześnie.

DODATEK

**FORMULARZ CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA DLA STATKÓW PRZEWOŻĄCYCH
PERSONEL PRZEMYSŁOWY**

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA PERSONELU PRZEMYSŁOWEGO

Niniejszy certyfikat należy uzupełnić o wykaz wyposażenia do certyfikatu
bezpieczeństwa personelu przemysłowego (Formularz IP)

(Pieczęć urzędowa)

(Państwo)

Wydany na podstawie postanowień

Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, z
późniejszymi zmianami

w imieniu Rządu

(nazwa państwa)

przez _____
(upoważniona osoba lub organizacja)

Dane statku⁷

Nazwa statku

Sygnal rozpoznawczy

Port macierzysty

Pojemność brutto

Numer IMO⁸

Data położenia stępki lub podobnego stadium budowy albo data rozpoczęcia prac nad
znaczną przebudową, zmianami konstrukcyjnymi lub modyfikacją statku
.....

⁷ Alternatywnie dane statku mogą być umieszczone w tabelce w układzie poziomym.

⁸ Zgodnie ze schematem IMO dotyczącym zasady przyznawania numerów identyfikacyjnych statkom, przyjętym przez Organizację rezolucją A.1117(30).

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

1 *zaznacz pole, jeżeli dotyczy*

Statek został poddany przeglądowi zgodnie z postanowieniami sekcji I/3 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków przewożących personel przemysłowy jako jednostka pływająca, do której mają zastosowanie przepisy XV/3.1 lub 3.4 Konwencji.

.1 Przeprowadzony przegląd wykazał, że:

- .1 konstrukcja, wyposażenie, osprzęt i materiały statku oraz ich stan są pod każdym względem zadowalające a statek spełnia odpowiednie postanowienia Kodeksu; oraz
- .2 urządzenia oraz wyposażenie służące do transferu personelu, jeżeli są zainstalowane, oraz ich stan są pod każdym względem zadowalające i zgodne z przepisem III/2 Kodeksu.

2 *zaznacz pole, jeżeli dotyczy*

Statek został poddany przeglądowi zgodnie z postanowieniami sekcji I/3 Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków przewożących personel przemysłowy jako jednostka pływająca, do której mają zastosowanie przepisy XV/3.2 lub XV/3.3 Konwencji.

.1 Przeprowadzony przegląd wykazał, że:

- .1 środki ratunkowe i wyposażenie łodzi ratunkowych, tratw ratunkowych i łodzi ratowniczych zostały zapewnione zgodnie z przepisem IV/7 lub V/7 Kodeksu, w zależności od przypadku;
- .2 statek, jeżeli jest dopuszczony do przewozu towarów niebezpiecznych, spełnia odpowiednie wymagania przepisów IV/8 lub V/8 Kodeksu, w zależności od przypadku; oraz
- .3 urządzenia oraz wyposażenie służące do transferu personelu, jeżeli są zainstalowane, są pod każdym względem zadowalające i spełniają wymagania przepisów III/2 (z wyjątkiem ust. 2.1.7) Kodeksu.

Niniejszy certyfikat nie jest ważny w przypadku przewozu produktów toksycznych, produktów o niskiej temperaturze zapłonu lub kwasów, gdy łączna liczba osób znajdujących się na statku przekracza 60.

Certyfikat jest ważny do

Data zakończenia przeglądu będącego podstawą wydania niniejszego certyfikatu
(dd/mm/rrrr)

Wydano w

(Miejsce wydania certyfikatu)

.....
(Data wydania)

(Podpis osoby upoważnionej wydającej certyfikat)

(Pieczęć lub stempel organu wydającego, odpowiednio)

POTWIERDZENIE PRZEGLĄDÓW ROCZNYCH, OKRESOWYCH I POŚREDNICH

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że podczas przeglądu wymaganego przez sekcję I/3 Kodeksu stwierdzono, że statek spełnia odpowiednie postanowienia Kodeksu:

Przeгляд roczny/okresowy*:

Podpis:

.....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejsce:

Data:

(Pieczęć lub stempel organu wydającego,
odpowiednio)

Przeгляд roczny/okresowy/pośredni*:

Podpis:

.....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejsce:

Data:

(Pieczęć lub stempel organu wydającego,
odpowiednio)

Przeгляд roczny/okresowy/pośredni*:

Podpis:

.....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejsce:

Data:

(Pieczęć lub stempel organu wydającego,
odpowiednio)

Przeгляд roczny/okresowy*:

Podpis:

.....
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejsce:

Data:

(Pieczęć lub stempel organu wydającego, odpowiednio)

* Niepotrzebne skreślić

POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI CERTYFIKATU WYDANEGO NA OKRES KRÓTSZY NIŻ PIĘĆ LAT, GDY MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO I/14(C) KONWENCJI LUB 1.8.8 KODEKSU HSC Z 2000 R.

Statek czyni zadość odpowiednim wymaganiom Konwencji i niniejszy certyfikat, zgodnie z prawidłem I/14(c) Konwencji* lub 1.8.8 Kodeksu HSC z 2000 r.,* należy uznawać za ważny do dnia

Podpis:
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejsce:

Data:
(Pieczęć lub stempel organu wydającego, odpowiednio)

POTWIERDZENIE W PRZYPADKU GDY ZOSTAŁ ZAKOŃCZONY PRZEGLĄD DLA ODNOWIENIA CERTYFIKATU I MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO I/14(D) KONWENCJI LUB 1.8.9 KODEKSU HSC Z 2000 R.

Statek czyni zadość odpowiednim wymaganiom Konwencji i niniejszy certyfikat, zgodnie z prawidłem I/14(d) Konwencji* lub 1.8.9 Kodeksu HSC z 2000 r.,* należy uznawać za ważny do dnia

Podpis:
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejsce:

Data:
(Pieczęć lub stempel organu wydającego, odpowiednio)

POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI CERTYFIKATU W CELU DOPLYNIECIA DO PORTU, W KTÓRYM BĘDZIE PRZEPROWADZONY PRZEGLĄD LUB NA OKRES ZWŁOKI, W PRZYPADKU GDY MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO I/14(E) LUB I/14(F) KONWENCJI LUB 1.8.10 KODEKSU HSC Z 2000 R.

Niniejszy certyfikat, zgodnie z prawidłem I/14(e)/I/14(f)* Konwencji lub 1.8.10 Kodeksu HSC z 2000 r.,* należy uznawać za ważny do dnia

Podpis:
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejsce:

Data:
(Pieczęć lub stempel organu wydającego, odpowiednio)

* Niepotrzebne skreślić

POTWIERDZENIE PRZESUNIĘCIA DATY ROCZNICOWEJ W PRZYPADKU GDY MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO I/14(H) KONWENCJI LUB 1.8.12 KODEKSU HSC Z 2000 R.

Zgodnie z prawidłem I/14(h) Konwencji* lub 1.8.12 Kodeksu HSC z 2000 r.* nową datę rocznicową ustala się na

Podpis:
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejsce:

Data:
(Pieczęć lub stempel organu wydającego, odpowiednio)

Zgodnie z prawidłem I/14(h) Konwencji* lub 1.8.12 Kodeksu HSC z 2000 r.* nową datę rocznicową ustala się na

Podpis:
(Podpis osoby upoważnionej)

Miejsce:

Data:
(Pieczęć lub stempel organu wydającego, odpowiednio)

* Niepotrzebne skreślić

**Wykaz wyposażenia do certyfikatu bezpieczeństwa personelu przemysłowego
(Formularz IP)**

Niniejszy wykaz powinien być na stałe dołączony do certyfikatu
bezpieczeństwa personelu przemysłowego

**WYKAZ WYPOSAŻENIA WYMAGANEGO DLA SPEŁNIENIA POSTANOWIEŃ
MIĘDZYNARODOWEGO KODEKSU BEZPIECZEŃSTWA STATKÓW PRZEWOŻĄCYCH
PERSONEL PRZEMYSŁOWY**

- 1 Dane statku
- Nazwa statku
- Sygnal rozpoznawczy
- Całkowita liczba osób na statku,
dla których wydano certyfikat

2 Dane o środkach ratunkowych

1 Łączna liczba osób, dla których są przewidziane środki ratunkowe			
		Lewa burta	Prawa burta
2	Łączna liczba łodzi ratunkowych		.
2.1	Łączna liczba osób, które można w nich pomieścić		
2.2	Liczba częściowo zakrytych łodzi ratunkowych (prawidła SOLAS III/21 lub III/31, lub 8.10 Kodeksu HSC, w zależności od przypadku, oraz Kodeks LSA, sekcja 4.5)		
2.3	Liczba samoprostujących się częściowo zakrytych łodzi ratunkowych (prawidła SOLAS III/21 lub III/31, lub 8.10 Kodeksu HSC, w zależności od przypadku, oraz Kodeks LSA, sekcja 4.5)		
2.4	Liczba całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych (prawidła SOLAS III/21 lub III/31, lub 8.10 Kodeksu HSC, w zależności od przypadku, oraz Kodeks LSA, sekcja 4.6)		
2.5	Inne łodzie ratunkowe		
2.5.1	Liczba		
2.5.2	Typ		

3	Liczba motorowych łodzi ratunkowych (wliczonych do podanej wyżej łącznej liczby łodzi ratunkowych)	
3.1	Liczba łodzi ratunkowych wyposażonych w reflektory	
4	Liczba łodzi ratowniczych	
4.1	Liczba łodzi, które są wliczone do podanej wyżej łącznej liczby łodzi ratunkowych	
5	Tratwy ratunkowe	
5.1	Tratwy, dla których są wymagane urządzenia do opuszczania na wodę uznanego typu	
5.1.1	Liczba tratw ratunkowych	
5.1.2	Liczba osób, które można na nich pomieścić	
5.2	Tratwy, dla których nie są wymagane urządzenia do opuszczania na wodę uznanego typu	
5.2.1	Liczba tratw ratunkowych	
5.2.2	Liczba osób, które można na nich pomieścić	
6	Liczba morskich systemów ewakuacji (MES)	
6.1	Liczba osób, które można na nich pomieścić	
7	Pływak ratunkowy	
7.1	Liczba pływaków	
7.2	Liczba osób, które mogą się na nich opierać	
8	Liczba kół ratunkowych	
9	Liczba pasów ratunkowych (łącznie)	
9.1	Liczba pasów ratunkowych dla osób dorosłych	
9.2	Liczba pasów ratunkowych dla dzieci	
9.3	Liczba pasów ratunkowych dla niemowląt	
10	Kombinezony ratunkowe	
10.1	Łączna liczba	
11	Liczba środków ochrony cieplnej ⁹	

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że powyższy wykaz jest prawidłowy pod każdym względem

Wydano w
(Miejscowość, w której wydano wykaz)

.....
(Data wydania) (Podpis należycie upoważnionej osoby wydającej wykaz)

(Pieczęć lub stempel organu wydającego, odpowiednio)

⁹ Bez wymaganych Kodeksem LSA, ust. 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 i 5.1.2.2.13.