

	URZĄD MORSKI W SZCZECINIE	Edycja: 1.02 Data edycji: 30 grudnia 2021 Strona: 1/4
	INSTRUKCJA - PS9.PD05.IN01 Wytyczne ISM – Niezgodność duża	

Tytuł: *Wytyczne ISM – „niezgodność duża”*

Załącznik opracował **Michał Czubakowski**

28.12.2021

Data

Podpis

Załącznik sprawdził

Data

Podpis

Załącznik akceptował **Marcin Lang**

28.12.2021

Data

Podpis

Załącznik zatwierdził **Przemysław Lenard**

30.12.2021

Data

Podpis

Załącznik dotyczy:

Inspektorat Państwa Bandery i Państwa Portu

Instrukcja obowiązuje od daty zatwierdzenia

Użytkownik egzemplarza
(tylko na egzemplarzach w formie
wydruku)

	URZĄD MORSKI W SZCZECINIE	Edycja: 1.02 Data edycji: 30 grudnia 2021 Strona: 2/4
	INSTRUKCJA - PS9.PD05.IN01 Wytyczne ISM – Niezgodność duża	

Kryteria formułowania „niezgodności dużej” (major non-conformity) w czasie audytowania Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem [ISM 1.1.4] (ISM-Code)

W celu uniknięcia dowolności interpretacji podczas audytu Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem i błędów w funkcjonowaniu systemów ISM, noszących znamiona niezgodności dużej oraz kierując się postanowieniami:

- Konwencji SOLAS rozdział IX;
- Rezolucji Zgromadzenia Ogólnego IMO nr A.741 (18) z dnia 4 listopada 1993 (z późniejszymi zmianami);
- Rezolucji Zgromadzenia Ogólnego IMO nr A.1118 (30) z dnia 6 grudnia 2017;
- Rozporządzenia (WE) NR 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006 r. w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem, a także zaleceniami zawartymi w:
- cyrkularzu nr 1059 MSC z dnia 16 grudnia 2002,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 października 2015 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, w tym sposobu jej oznaczania (Dz.U. z 2015r. Poz. 1665).

poniższe wytyczne należy stosować do identyfikowania niezgodności dużej:

I. Zakres stosowania

Niniejsze wytyczne stosuje się u armatorów i na statkach, których Systemy Zarządzania Bezpieczeństwem są certyfikowane przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Obowiązek stosowania wytycznych wynika z wymagania zawartego w punkcie 1.2.3.2 Kodeksu ISM.

II. Cel

Celem wytycznych jest ustalenie jednolitych zasad dotyczących kwalifikowania niezgodności, wykrytych w czasie audytu Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem, jako „niezgodności dużej” (major non-conformity).

III. Uzasadnienie

Wykrycie „niezgodności dużej” podczas audytu w biurze armatora, skutkuje unieważnieniem Dokumentu Zgodności, a w konsekwencji unieważnieniem Certyfikatów Zarządzania Bezpieczeństwem na wszystkich zarządzanych przez niego statkach. Z kolei wykrycie takiej niezgodności podczas audytu na statku, skutkuje jego zatrzymaniem, utratą ważności Certyfikatu Zarządzania Bezpieczeństwem i koniecznością przeprowadzenia ponownej certyfikacji. Może również prowadzić do audytu dodatkowego w siedzibie armatora i unieważnienia Dokumentu Zgodności.

Ustalenie jednolitych kryteriów identyfikowania niezgodności jako dużej, ułatwi armatorom i załogom statków utrzymanie swoich Systemów Zarządzania

	URZĄD MORSKI W SZCZECINIE	Edycja: 1.02 Data edycji: 30 grudnia 2021 Strona: 3/4
	INSTRUKCJA - PS9.PD05.IN01 Wytyczne ISM – Niezgodność duża	

Bezpieczeństwem w pełnej zgodności z wymaganiami, a audytorom na stosowanie tych sankcji jedynie w przypadkach uzasadnionych.

IV. Definicje

W niniejszych wytycznych mają zastosowanie definicje określone w pkt. 1.1 części A Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (Kodeks ISM Rezolucja A.741(18)), z późniejszymi zmianami, oraz określonymi w Rozporządzeniu (WE) Nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006 r. w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem.

Jeżeli w tekście wytycznych użyte zostanie określenie *Kodeks*, należy przez to rozumieć wymagania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (ISM-Code) wprowadzonymi do stosowania wymienionymi wyżej aktami.

Zgodnie z przyjętymi w tych dokumentach definicjami, za niezgodność dużą (major non-conformity) uważa się możliwe do zidentyfikowania odstępstwo, które stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa załogi lub statku albo poważnie zagraża środowisku i wymaga natychmiastowego podjęcia działań korygujących oraz wiąże się z brakiem efektywnego i systematycznego wdrażania wymagań Kodeksu

V. Odstępstwa, kwalifikowane jako „niezgodność duża”

Za zidentyfikowane odstępstwo od wymagań, możliwe do zakwalifikowywania jako „niezgodność duża”, uważa się wymienione niżej przypadki:

A. Zagrożenie bezpieczeństwa załogi lub statku

1. Brak programu alarmów ćwiczebnych lub program nie jest realizowany [8.2]¹.
2. Co najmniej 1 osoba wymagana Certyfikatem Bezpiecznej Obsługi nie posiada ważnych dokumentów potwierdzających kwalifikacje [6.2].
3. Co najmniej 30% stanu osobowego załogi nie posiada ważnych dokumentów potwierdzających przeszkolenia w wymaganym zakresie lub świadectwa zdrowia [6.2].

Braki takie świadczą o złej organizacji nadzoru armatora i kapitana nad dokumentami potwierdzającymi kwalifikacje i uprawnienia załogi.

B. Zagrożenie środowiska

1. Brak paliwa żeglugowego, w którym zawartość siarki nie przekracza:
 - 3,5 % m/m (0,5 % m/m od 01.01.2020r.) poza granicami obszarów kontroli emisji tlenków siarki (SO_x) określonych w załączniku VI do Konwencji MARPOL;

¹ Oznaczenia w nawiasach kwadratowych odpowiadają numerom wymagań określonych w Kodeksie

	URZĄD MORSKI W SZCZECINIE	Edycja: 1.02 Data edycji: 30 grudnia 2021
	INSTRUKCJA - PS9.PD05.IN01 Wytoczne ISM – Niezgodność duża	Strona: 4/4

- 1,50% m/m – (do 01.01.2020r.) w strefach kontroli zanieczyszczeń znajdujących się poza granicami obszarów kontroli emisji tlenków siarki (SO_x) określonych w załączniku VI do Konwencji MARPOL na statku pasażerskim o polskiej przynależności wykonującym regularne rejsy do lub z portów państw członkowskich Unii Europejskiej;
- (0,1 % m/m – w granicach obszarów kontroli emisji tlenków siarki (SO_x) określonych w załączniku VI do Konwencji MARPOL) i nie jest to wykazane w dokumentach.
- 2. Nieautoryzowany system usuwania zanieczyszczeń za burtę (by-pasy).
- 3. Zaistnienie rozlewu olejowego z nieustalonych przyczyn nie związanych z awarią.

C. Brak efektywnego i systematycznego wdrażania wymagań Kodeksu

1. Brak co najmniej jednej procedury wymaganej postanowieniami Kodeksu 1.4.2, 1.4.4, 1.4.5, 1.4.6, 6.3, 6.5, 6.6, 7, 8.1, 9.1, 9.2, 10.1, 10.3, 11.1 i 12.3.
2. Brak polityki bezpieczeństwa i ochrony środowiska [2].
3. Armator nie określił, kto jest „osobą wyznaczoną” (DP) [4].
4. Brak określenia zakresu odpowiedzialności i uprawnień osoby wyznaczonej (DP) [4].
5. Wykrycie więcej niż 10 niezgodności w czasie jednego audytu [12].
System weryfikacji armatora nieskuteczny, nie może wykryć niezgodności na audytach wewnętrznych.
6. Audytowany nie jest w stanie przeprowadzić skutecznie działań korygujących w co najmniej dwóch (2) niezgodnościach wykrytych na audycie zewnętrznym [6.4, 9.2].
7. Audytowany nie jest w stanie przeprowadzić skutecznie dodatkowych działań korygujących w przypadku, gdy audytor wiodący nie zamknie niezgodności na wcześniejszej karcie niezgodności [9.2].
8. Niezgodności wykryte na audycie zewnętrznym nie zostały zamknięte w terminie.
9. Brak procedury kontaktu z armatorem w sytuacjach awaryjnych.[8.3]
10. Brak udokumentowania uprawnień kapitana lub kapitan nie jest świadomy tych uprawnień [5].
Personel armatora nie jest należycie zapoznany z zasadami funkcjonowania Kodeksu, procedury dotyczące działań korygujących nie są stosowane lub zawierają błędy [dot. od C.6, do C 10].

NIE WYKLUCZA SIĘ MOŻLIWOŚCI SFORMUŁOWANIA NIEZGODNOŚCI DUŻEJ W PRZYPADKU WYKRYCIA INNEGO, NIŻ WYŻEJ WYMIENIONE, ODSTĘPSTWA, JEŚLI ODPOWIADA ONO PODANEJ NA WSTĘPIE DEFINICJI.