

ZATWIERDZAM

31 V 2016
Z upoważnienia Ministra
Paweł Brzezicki
Podsekretarz Stanu

Wytyczne

**Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
w zakresie określania od 1 lipca 2016 r. zweryfikowanej masy kontenera (VGM)
zgodnie z Prawidłem 2 Rozdziału VI Konwencji SOLAS**

Celem wytycznych jest opisanie wymagań, jakie muszą spełniać załadownicy kontenerów, terminale kontenerowe oraz przedsiębiorcy żegludowi, wynikających ze zmian wprowadzonych Rezolucją MSC.380(94) z dnia 21 listopada 2014 r. do Prawidła 2 Rozdziału VI Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974r. (Dz. U. z 1984r. Nr 61, poz. 318 i 319 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016), wraz z Protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978r. (Dz. U. z 1984r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz 1986r. Nr 35, poz. 177), zwanej dalej „Konwencją SOLAS”.

Poniższe wytyczne zostały opracowane na podstawie ww. zmian do Konwencji SOLAS oraz Wytycznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) dotyczących zweryfikowanej masy brutto kontenera przewożącego ładunek (Okólnik MSC.1/Circ. 1475), zwanych dalej „Wytycznymi IMO ws. VGM”, wydanych w celu jednolitego i prawidłowego wdrożenia przepisów Konwencji SOLAS dot. ważenia kontenerów.

A. Skróty i definicje

VGM kontenera – zweryfikowana masa kontenera.

Załadowca – załadowca wskazany w wystawionym przez przedsiębiorcę żegludowego konosamencie albo morskim liście przewozowym albo innym dokumencie transportu multimodalnego, w tym w bezpośrednim konosamencie, albo, w przypadku braku wyżej wymienionych dokumentów, podmiot, który zawarł umowę przewozu z przedsiębiorcą żegludowym albo na rzecz lub w imieniu którego taka umowę zawarto.

Osoba odpowiedzialna – osoba wyznaczona i upoważniona przez załadowcę jako osoba odpowiedzialna za potwierdzenie/określenie VGM kontenera.

AEOS – status upoważnionego przedsiębiorcy w zakresie bezpieczeństwa i ochrony, zgodnie z przepisami celnymi.

Certyfikowane lub zalegalizowane urządzenia pomiarowe – urządzenia pomiarowe spełniające wymagania w zakresie dokładności co najmniej klasy IIII w przypadku wag nieautomatycznych lub co najmniej klasy Y(b) w przypadku wag automatycznych, zgodnie z przepisami o miarach wdrażającymi przepisy UE w tym zakresie (Dyrektywy NAWI oraz MID).

Terminal kontenerowy – miejsce w porcie, w którym odbywa się załadunek kontenerów na statek.

B. Wstęp

W związku z dynamicznym wzrostem przewozu kontenerów drogą morską i związanym z tym dużym zapotrzebowaniem na coraz to większe statki do ich przewozu, zrodziły się również kwestie zapewnienia bezpieczeństwa tym gigantom, mogącym zabrać obecnie na pokład około 19 tys. kontenerów 20-stopowych. Jak wielka jest to objętość ładunku, którą może jednorazowo przewieźć taki kontenerowiec, najlepiej zobrazuje następujący przykład: gdyby wyładować ze statku te wszystkie

kontenery i załadować je na tiry, po czym ustawić je zderzak w zderzak, to taki „konwój” rozciągałby się na odcinku ok. 152 kilometrów. Nowe tak duże możliwości przewozowe spowodowały również powstanie nowych zagrożeń, do których należy w pierwszej kolejności zaliczyć skutki spowodowane praktyką deklarowania заниzonych wartości wagi poszczególnych kontenerów. Jak ważna jest to sprawa można zobrazować na podstawie przykładu załadunku partii np. 1000 kontenerów, z których każdy ma przekroczoną wagę od zadeklarowanej średnio o 500 kg. Wówczas w planie załadowania statku nieuwzględniona jest masa 500 ton, a zdarzają się często przypadki zadeklarowania masy kontenera niezgodnej z rzeczywistą przekraczającej ją nawet o 100%. Stosowanie tego proceduru wpływa między innymi na ponadnormatywne obciążenia konstrukcyjne kadłuba statku i pokryw ładowni, powoduje zniszczenia urządzeń przeładowniczych oraz ma bardzo negatywny wpływ na stateczność statku. „Sztandarowym” przykładem zniszczenia statku między innymi z powodu przeciążenia kontenerów, które przewoził, jest wypadek statku MSC NAPOLI w styczniu 2007 r., czy też przelamanie na dwie części kontenerowca MOL COMFORT na Oceanie Indyjskim w czerwcu 2013 r.

W związku z tym Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) podjęła starania w kierunku likwidacji tego groźnego proceduru poprzez wprowadzenie zmian do rozdziału VI Konwencji SOLAS.

C. Szczegółowy opis wymagań przepisów międzynarodowych

Przedmiotowa zmiana do Konwencji SOLAS wprowadza obowiązek podawania przez załadowcę kontenera eksportowanego/zamykanego na terenie danego państwa-strony konwencji, zweryfikowanej masy kontenera (VGM), oraz przekazania informacji o VGM do przedsiębiorcy żeglugowego lub przedstawiciela terminala kontenerowego, z odpowiednim wyprzedzeniem, tak aby informacja o VGM mogła być użyta przy tworzeniu planu załadunku statku. Ustalenie ww. terminu przekazania informacji ma być ustalone pomiędzy załadowcą a przedsiębiorcą żeglugowym lub terminalem kontenerowym.

Określenie VGM kontenera ma być zweryfikowane przez załadowcę podpisem osoby odpowiedzialnej wyznaczonej przez załadowcę na dokumencie (papierowym lub elektronicznym) przekazywanym do przedsiębiorcy żeglugowego lub przedstawiciela terminala kontenerowego. Nie ma zastrzeżeń co do tego, aby załadowca wyznaczył więcej niż jedną osobę odpowiedzialną.

Polska administracja nie określa żadnego obowiązkowego wzoru takiego dokumentu lub formy jego przekazania, ani wzoru lub formy podpisu osoby odpowiedzialnej. Wymagania dotyczą tylko jego zawartości, czyli dokument musi zawierać informację o VGM oraz musi być opatrzony jednoznacznym podpisem osoby odpowiedzialnej wyznaczonej przez załadowcę do potwierdzania/określania VGM kontenera. Dokument taki musi być również archiwizowany (również w dowolnej postaci tj. elektronicznej lub papierowej) w celu potwierdzenia zgodności działań załadowcy, przedsiębiorcy żeglugowego lub terminala kontenerowego z przepisami Konwencji SOLAS. W związku z cyklem kontroli dokument powinien być przechowywany przez okres co najmniej 3 lat.

Zgodnie ze znowelizowanymi przepisami Konwencji SOLAS określenie VGM przez załadowcę powinno nastąpić przez pomiar wagi kontenera za pomocą jednej z dwóch metod:

- 1) Metoda 1 – wskazująca, że dokonuje się pomiaru całego zamkniętego kontenera po jego załadunku; metoda nie wymaga zatwierdzenia, a jedynie odpowiedniej archiwizacji dokumentacji, o której mowa powyżej.
- 2) Metoda 2 – przez zważenie poszczególnych towarów/ładunku, włączając wagę palet, materiału sztauerskiego, innych opakowań lub materiałów zabezpieczających towar/ładunek oraz dodanie masy tary kontenera. W przypadku metody 2, konwencja wskazuje również, że stosowanie tej metody określania VGM przez załadowcę może nastąpić po zatwierdzeniu tej metody przez państwo-stronę konwencji.

Ważenie każdą z ww. metod musi odbyć się na sprzęcie certyfikowanym lub zalegalizowanym zgodnie z przepisami państwa-strony konwencji. W przypadku Polski ustalono, że będą to najniższe klasy dokładności określone w przepisach o miarach wdrażających przepisy UE w tym zakresie (Dyrektywy NAWI (dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/23/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wag nieautomatycznych) i MID (Dyrektywa 2004/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie przyrządów pomiarowych)) – klasa III w przypadku wag

nieautomatycznych oraz klasa Y(b) w przypadku wag automatycznych. Wagi muszą posiadać ważną legalizację lub certyfikację (w przypadku wag nowych). Dokonanie pomiaru powinno być udokumentowane potwierdzeniem w wersji papierowej lub elektronicznej.

W przypadku stosowania metody 2, dane dotyczące masy ładunku, podane przez producentów można wykorzystać, jeżeli ładunek został wcześniej zważony na certyfikowanych lub zalegalizowanych urządzeniach pomiarowych oraz oryginalnie, szczelnie i trwale zapakowany, a jego masa jest w sposób trwały i widoczny umieszczona na ładunku lub jego opakowaniu. W przeciwnym przypadku załadowca jest zobowiązany sam zważyć poszczególne składniki ładunku kontenera.

Konwencja przewiduje, że w przypadku braku określonej VGM, a także w przypadku gdy masa brutto kontenera jest większa niż dopuszczalna wskazana na tabliczce uznania kontenera, nie może być on załadowany na statek.

Wymaga również, aby terminal kontenerowy posiadał odpowiednie procedury w odniesieniu do kontenerów bez określonej VGM lub z przekroczoną masą dopuszczalną, tak aby te kontenery nie były załadowane na statek, lub żeby VGM została określona przez terminal kontenerowy.

Sprawy handlowe i finansowe związane z odrzuceniem/opóźnieniem/przesztutowaniem kontenera lub określeniem VGM kontenera przez terminal mają być uregulowane umowami pomiędzy terminalem kontenerowym i załadowcą.

Konwencja SOLAS przewiduje również w swoich przepisach ogólnych, że państwa-strony konwencji powinny wprowadzić system sankcji gwarantujący właściwe stosowanie przepisów konwencji.

W celu zapewnienia transportu kontenerów w początkowym okresie obowiązywania przepisów Konwencji SOLAS dot. ważenia kontenerów, IMO wydała Okólnik MSC.1/Circ.1548 wskazujący, aby państwa członkowskie IMO, terminale kontenerowe oraz przedsiębiorcy żegludowi w okresie pierwszych trzech miesięcy obowiązywania przepisów (tj. do 1 października 2016 r.) pozwolili na dalszy transport kontenerów (transshipment), które zostały załadowane na statek przed 1 lipca 2016 bez określonej VGM, w celu dokończenia ich podróży. IMO wskazuje również, że w powyższym okresie zainteresowane strony w zakresie obiegu informacji o VGM, powinny wypracować procedury sprawnego przekazywania informacji o VGM tak, aby informacje te „podażały” wraz z kontenerem.

D. Opis dodatkowych w stosunku do Konwencji SOLAS przepisów/procedur krajowych i niezbędnych w celu prawidłowego wdrożenia przepisów międzynarodowych

1) Zgodnie z Wytycznymi IMO ws. VGM, wskazuje się, że przy pakowaniu kontenera mają zastosowanie wytyczne IMO dot. pakowania jednostek transportowo-ładunkowych – Kodeks praktyki IMO/ILO/UNECE dotyczący pakowania jednostek transportowo - ładunkowych (Kodeks CTU – Okólnik MSC.1/Circ.1497).

2) Wprowadza się możliwość przeprowadzania wyrywkowych kontroli przez dyrektorów urzędów morskich masy kontenerów na terminalu kontenerowym oraz procedur terminali. Podczas kontroli przeprowadzanych na terminalach kontenerowych mogą być również sprawdzane posiadane przez terminal procedury wymagane Konwencją (dot. postępowania z kontenerem z nieokreśloną VGM lub kontenera, w przypadku którego stwierdzono różnicę między masą rzeczywistą określoną przez terminal a VGM podaną przez załadowcę).

3) Wskazuje się granicę różnicy w masie kontenera nie większą niż 5% rzeczywistej masy kontenera, przy której konieczne jest powiadomienie właściwego dyrektora urzędu morskiego oraz dyrektora izby celnej. Przyjęcie większej tolerancji uznano za niemożliwe z uwagi na bardzo negatywny wpływ tak dużej tolerancji na podstawowy cel zmian do Konwencji SOLAS, jakim jest zapewnienie kapitanom statków rzeczywistych informacji o masie przyjmowanych ładunków. Informacje te mają podstawowe znaczenie dla bezpieczeństwa konstrukcji statku w związku z generowanymi przez te ładunki naprężeniami mechanicznymi kadłuba i dla zachowania stateczności gwarantującej bezpieczną eksploatację statku. Należy zauważyć, że błędy wynikające z ewentualnej niedokładności certyfikowanych lub zalegalizowanych urządzeń pomiarowych zapewniają dokładność 1-2%.

4) Dla ułatwienia poniżej przedstawiona jest lista obowiązujących w Polsce przepisów i norm dotyczące certyfikacji i legalizacji urządzeń pomiarowych:

- Ustawa z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz.U. 2013 r. poz. 1069);
- Ustawa z dnia 30 sierpnia 2002 r. – o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2014 r. poz. 1645, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 7 grudnia 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać wagi automatyczne dla pojedynczych ładunków, oraz szczegółowego zakresu sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz. U. z 2007 r. Nr 241, poz. 1766)
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 27 grudnia 2007 r. w sprawie rodzajów przyrządów pomiarowych podlegających prawnej kontroli metrologicznej oraz zakresu tej kontroli (Dz. U. z 2014 r. poz. 1066 j.t.);
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 7 stycznia 2008 r. w sprawie prawnej kontroli metrologicznej przyrządów pomiarowych (Dz. U. Nr 5, poz. 29 oraz Dz. U. z 2010 r. Nr 110, poz. 728);
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 11 grudnia 2003 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla wag nieautomatycznych podlegających ocenie zgodności (Dz. U. z 2004 r. Nr 4, poz. 23);
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z 18 grudnia 2006 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla przyrządów pomiarowych (Dz. U. z 2007 r. Nr 3, poz. 27, z późn. zm.).

5) Wprowadza się system sankcji mający zapewnić właściwe stosowanie przepisów. Kto nie wykonuje obowiązków określonych w wytycznych lub nie przekazuje informacji, o których mowa powyżej dotyczących określania VGM kontenera, w tym określa VGM kontenera różniącą się od masy rzeczywistej kontenera o więcej niż 5%, nie informuje dyrektora urzędu morskigo o wykrytych różnicach w masie kontenera większych niż 5%, ładuje na statek kontener bez określonej VGM, używa do określenia VGM niecertyfikowanych lub niezalegalizowanych urządzeń pomiarowych lub nie używa w ogóle tych urządzeń podlegać będzie karze do wysokości 20-krotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia. Organem właściwym do nakładania kar będzie dyrektor urzędu morskigo.

6) W celu zapewnienia odpowiedniej ogólnokrajowej sieci przedstawicieli administracji w całej Polsce do zatwierdzenia stosowania przez załadowcę metody 2, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej upoważnia w tym celu uznaną organizację – Polski Rejestr Statków S.A. (PRS). Działania PRS prowadzone są na terenie całej Polski, bez podziału terytorialnego, o którym mowa poniżej.

Dodatkowo, jako organ odpowiedzialny za zatwierdzenie stosowania przez załadowcę metody 2 wskazano dyrektora urzędu morskigo. Właściwość dyrektorów urzędów morskich na terenie Polski jest zgodna z obowiązujących już terytorialnym podziałem zadań w zakresie stacji atestacji wyposażenia morskigo, określonym w art. 17 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r., poz. 281).

7) Rodzaje kontroli:

1) kontrola wstępna – pierwsza kontrola w celu zatwierdzenia dla załadowcy określającego VGM kontenera metodą 2, o której mowa w części C Wytycznych.

2) kontrola odnowieniowa – kontrola w cyklu 3-letnim (dla załadowców posiadających certyfikowany system zarządzania) lub 1-rocznym (dla załadowców nieposiadających certyfikowanego systemu zarządzania) w celu odnowienia zatwierdzenia dla załadowcy określającego VGM kontenera metodą 2, o której mowa w części C Wytycznych.

3) kontrola doraźna – niezapowiedziana kontrola:

a) załadowców w celu potwierdzenia właściwego określania przez nich VGM kontenera zarówno metodą 1 lub 2 oraz posiadania odpowiedniej dokumentacji, o której mowa w części C Wytycznych.

b) terminali kontenerowych w celu sprawdzenia posiadanych procedur postępowania z kontenerami bez określonej VGM lub z wykrytymi nieprawidłowościami w jej określeniu, a także niedopuszczeniu do załadowania na statek kontenera bez VGM.

c) w zakresie niezależnego sprawdzenia poprawności VGM kontenera (np. przez dodatkowe ważenie).

E. Zatwierdzenie metody 2

- 1) Zatwierdzenie stosowania metody 2 może zostać wydane na 3 lata.
- 2) W przypadku podmiotów, które nie posiadają certyfikowanego systemu zarządzania zatwierdzenie wydane jest na 1 rok.
- 3) Opłata za kontrolę w przypadku, gdy kontrolę przeprowadza dyrektor urzędu morskiego, wynosi 2000 PLN. Załadowca w przypadku kontroli przeprowadzanych przez dyrektora urzędu morskiego ma również obowiązek pokrycia kosztów przejazdu i zakwaterowania kontrolerów.
- 4) Przewiduje się zwolnienie z kontroli wstępnych i odnowieniowych dla załadowców posiadających status upoważnionego przedsiębiorcy AEOS/AEOF zgodnie z przepisami celnymi – zwolnienie to wynika z faktu, że tacy przedsiębiorcy muszą już spełniać szczegółowe wymagania wynikające z przepisów celnych i są poddawani na podstawie ww. przepisów kontrolom Służby Celnej. Nie zwalnia to jednak tych załadowców z wystąpienia z kompletnym wnioskiem wraz z załącznikami w celu uzyskania wpisu na listę zatwierdzonych załadowców upoważnionych do określania VGM metodą 2.
- 5) Kontrola przeprowadzana będzie najpóźniej w terminie 30 dni od złożenia wniosku o zatwierdzenie metody, z zastrzeżeniem części G Wytucznych.
- 6) Dyrektorzy urzędów morskich prowadzą listę zatwierdzonych załadowców upoważnionych do określania VGM metodą 2. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, na podstawie informacji z urzędów morskich oraz PRS, publikuje listę na stronie internetowej urzędu morskiego. Lista podlegać będzie okresowym aktualizacjom.

F. Szczegółowa procedura zatwierdzania metody 2

- 1) Załadowca ubiegający się o zatwierdzenie stosowania metody 2 składa wniosek o uznanie stosowania metody 2 do PRS lub właściwego dyrektora urzędu morskiego. Dyrektor urzędu morskiego może rozpatrzyć wniosek lub przesłać do PRS, który najpóźniej w terminie 30 dni przeprowadza kontrolę w celu zatwierdzenia stosowania metody 2.
- 2) Do wniosku załadowca załącza dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, w tym w szczególności udokumentowane procedury dotyczące sposobu określania VGM, dokumenty potwierdzające dysponowanie certyfikowanymi lub zalegalizowanymi urządzeniami pomiarowymi, dokumenty wskazujące osobę odpowiedzialną, dowód opłaty za przeprowadzenie kontroli kopie dokumentów potwierdzających posiadanie statusu upoważnionego przedsiębiorcy AEOS i AEOF lub kopie certyfikatów systemów zarządzania (np. ISO 9001), które swoim zakresem obejmują co najmniej ww. procedury dotyczące sposobu określania VGM oraz nadzór nad ww. certyfikowanymi lub zalegalizowanymi urządzeniami pomiarowymi. W przypadku załadowców nieposiadających systemu zarządzania, zaleca się, żeby system ten został wdrożony w okresie roku od uzyskania zatwierdzenia.
- 3) Załadowca posiadający status upoważnionego przedsiębiorcy AEOS/AEOF jest zwolniony z obowiązku poddania się kontroli i z wnoszenia opłaty za jej przeprowadzenie.
- 4) Przeprowadza się kontrole wstępne, w celu uzyskania zatwierdzenia, oraz odnowieniowe, w celu potwierdzenia zatwierdzenia w odstępach 3 lat od daty uzyskania zatwierdzenia, a także kontrole doraźne w okresie pomiędzy kontrolami, w tym w przypadku informacji o potencjalnych nieprawidłowościach.
- 5) W przypadku załadowcy, który, w okresie roku od uzyskania zatwierdzenia, nie uzyskał certyfikatu systemu zarządzania wydanego przez akredytowaną jednostkę certyfikującą, kontrole odnowieniowe przeprowadza się w odstępach 1 roku.

6) Kontrola ma na celu potwierdzenie właściwego funkcjonowania procedur stosowania metody 2, wskazania osoby odpowiedzialnej oraz używania/dysponowania odpowiednimi urządzeniami pomiarowymi. Załadowca powinien być przygotowany do sprawnego przeprowadzenia procesu kontroli.

7) Z kontroli sporządza się protokół w dwóch egzemplarzach, z których jeden otrzymuje załadowca, a drugi pozostaje w aktach dyrektora urzędu morskiego lub PRS. W przypadku gdy kontrola jest przeprowadzana przez PRS protokół sporządza się w 3 egzemplarzach i jeden egzemplarz protokołu, PRS przesyła właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego.

8) W przypadku pozytywnego wyniku kontroli, w terminie 7 dni od dnia sporządzenia protokołu, wydaje się świadectwo zatwierdzenia stosowania przez załadowcę metody 2 i wpisuje załadowcę na listę prowadzoną przez dyrektorów urzędów morskich.

9) W przypadku negatywnego wyniku kontroli, w protokole wpisuje się jego przyczynę oraz odmawia zatwierdzenia lub cofa zatwierdzenie. W przypadku pierwszej kontroli wstępnej zakończonej negatywnym wynikiem załadowca, po usunięciu jego przyczyn, składa nowy wniosek o zatwierdzenie metody 2.

10) O negatywnym wyniku kontroli doraźnej załadowcy posiadającego status upoważnionego przedsiębiorcy AEOS/AEOF dyrektor urzędu morskiego powiadamia Służbę Celną, która może dokonać dodatkowej kontroli w zakresie AEO.

11) Załadowca informuje organ, który wydał mu świadectwo zatwierdzenia (PRS lub właściwego dyrektora urzędu morskiego) o zmianach dotyczących osoby odpowiedzialnej.

G. Tymczasowe zatwierdzenie metody 2 do czasu wejścia przepisów ustawowych do ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim

1) W celu właściwego umocowania prawnego przeprowadzenia kontroli w celu zatwierdzenia metody 2 konieczne jest wprowadzenia właściwych przepisów ustawowych w polskim prawie. Powyższy proces obejmuje wprowadzenie zmian do ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

2) Do czasu wejścia w życie ww. zmian ustawowych warunkiem uzyskania tymczasowego zatwierdzenia metody 2 jest przesłanie do właściwego dyrektora urzędu morskiego lub do PRS kompletnego wniosku o zatwierdzenie metody 2 zawierającego informacje i załączniki o których mowa w części F pkt 2 Wytycznych, z wyjątkiem wniesienia i potwierdzenia zapłaty za kontrolę. Wniesienie opłaty za kontrolę oraz przesłanie potwierdzenia jej wniesienia musi nastąpić w terminie określonym w pkt 6. Dyrektor urzędu morskiego może rozpatrzyć wniosek lub przekazać w terminie 7 dni do PRS.

3) Potwierdzeniem złożenia kompletnego wniosku będzie informacja zwrotna od PRS lub od właściwego dyrektora urzędu morskiego potwierdzająca kompletność złożonego wniosku oraz wpisanie załadowcy na tymczasową listę zatwierdzonych załadowców upoważnionych do określania VGM metodą 2 i umieszczoną na stronie internetowej urzędu morskiego. Pierwsza lista opublikowana zostanie do dnia 17 czerwca, a następnie podlegać będzie cotygodniowej aktualizacji.

4) Tymczasowe zatwierdzenie będzie ważne do dnia przeprowadzenia przez PRS lub właściwego dyrektora urzędu morskiego kontroli wstępnej w celu zatwierdzenia metody 2, po wejściu w życie przepisów ustawowych, o których mowa w pkt 1.

5) Przeprowadzenie ww. kontroli wstępnej odbędzie się po wcześniejszym powiadomieniu kontrolowanego z minimum 30-dniowym wyprzedzeniem o planowanym terminie kontroli.

6) W terminie do 7 dni przed datą ustalonej kontroli załadowca musi dokonać opłaty za kontrolę oraz przesłać potwierdzenie wniesienia opłaty do PRS lub do właściwego dyrektora urzędu morskiego. Niewniesienie opłaty powoduje utratę ważności zatwierdzenia metody 2.

7) Po przeprowadzeniu kontroli, w zależności od jej wyników, następuje zatwierdzenie metody 2 lub brak dalszego zatwierdzenia metody 2, zgodnie z pkt 7-10 części F wytycznych.

W razie dodatkowych pytań, prosimy o ich kierowanie na adres e-mail MGMIŻŚ zamieszczony w części H Wytycznych. Odpowiedzi na zanonimizowane pytania będą publikowane w rubryce „Pytania i odpowiedzi” na stronie internetowej MGMIŻŚ. Pierwszy zestaw „Pytań i odpowiedzi” zostanie opublikowany do dnia 17 czerwca, a następnie będzie okresowo aktualizowany.

H. Dane kontaktowe PRS, UM i MGMiŻŚ

PRS

Inspektorat Maszynowo-Wyposażeniowy

Tel. +48 58 75 11 190 / +48 605 695 386

e-mail: tm@prs.pl

www.prs.pl

Urząd Morski w Gdyni

Tel. +48 58 355 3331 / +48 58 355 3332

e-mail: vgm@umgdy.gov.pl

www.umgdy.gov.pl

Urząd Morski w Słupsku

Tel. +48 59 8474221

e-mail: bnr@umsl.gov.pl

www.umsl.gov.pl

Urząd Morski w Szczecinie

Tel. +48 91 4403594 / +48 91 4330173

e-mail: ibz@ums.gov.pl

www.ums.gov.pl

MGMiŻŚ – DGM

Tel. +48 22 583 85 70

e-mail: sekretariatDGM@mgm.gov.pl

www.mgm.gov.pl

Załączniki do Wytocznych:

- 1) Paragrafy 4-6 Prawidła 2 Rozdziału VI Konwencji SOLAS
- 2) Wytoczne IMO ws. VGM
- 3) Wytoczne IMO dot. pakowania jednostek transportowo-ładunkowych
- 4) Okólnik IMO MSC.1/Circ.1548 ws. okresu przejściowego