

# ZAŁĄCZNIK D

## WZORY RAPORTÓW I FORMULARZY, PROCEDURY INFORMOWANIA

### Wstęp

- D.1. Zgodnie z ustawą o bezpieczeństwie morskim<sup>1</sup> kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich informuje radiostacje brzegowe lub właściwe terytorialnie Służby Kontroli Ruchu Statków (Służby VTS) o:
- Wszystkich przypadkach mających wpływ na bezpieczeństwo statku, takich jak kolizje, wejście na mieliznę, uszkodzenia lub wadliwe działanie urządzeń na statku, zalanie lub przesunięcie się ładunku, uszkodzenia kadłuba lub elementów konstrukcyjnych statku;
  - Wszystkich przypadkach, które zagrażają bezpieczeństwu morskiemu, takich jak uszkodzenia urządzeń, które mogą wpływać na zdolności manewrowe lub przydatność do żeglugi, w tym wpływające na system napędowy, urządzenia sterowe, system wytwarzania prądu, wyposażenie nawigacyjne lub środki łączności.
- D.2. Na podstawie Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2012 r. w sprawie planu udzielenia schronienia statkom potrzebującym pomocy na polskich obszarach morskich<sup>2</sup> dyrektorzy urzędów morskich opracowują plany zgodnie z wytycznymi Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) obejmujące między innymi procedury oceny sytuacji i podjęcia decyzji o udzieleniu pomocy statkowi w niebezpieczeństwie lub potrzebującemu pomocy lub odmowie przyjęcia statku w danym miejscu. Kapitan statku w przypadkach określonych w pkt. D.1. ma prawo zwrócić się do Służby VTS z prośbą o udzielenie miejsca schronienia, co skutkuje uruchomieniem procedur służby asysty morskiej (MAS). Szczegółowo działania związane z funkcjonowaniem MAS określone są w przedmiotowych planach.
- D.3. O spowodowanym przez siebie lub zaobserwowanym zanieczyszczeniu lub sytuacji, która może do niego doprowadzić, kapitan każdego statku znajdującego się na polskich obszarach morskich jest zobowiązany poinformować w odpowiednim trybie radiostację brzegową lub Służbę Kontroli Ruchu Statków (Służbę VTS) oraz armatora statku. Obowiązek taki wynika z ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki.<sup>3</sup>
- Informacje powyższe powinny zawierać szczegóły niezbędne do prowadzenia akcji ratowniczych zgodnie z wymaganiami ustanowionymi przez IMO - Rezolucja A.851(20)<sup>4</sup> oraz stosownymi zarządzeniami porządkowymi dyrektorów urzędów morskich w sprawie przepisów Służby Kontroli Ruchu Statków (Służby VTS).
- D.4. Ponadto źródłami informacji o zanieczyszczeniu morza są:
- Raport o zdarzeniu Zanieczyszczenie Środowiska wygenerowany poprzez System Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SWIBŻ) lub poprzez system monitorowania ruchu morskiego i wymiany informacji SafeSeaNet (SSN)<sup>5</sup>, a także system monitorowania satelitarnego obszarów morskich Unii Europejskiej CleanSeaNet;

<sup>1</sup> [Dz.U. 2011.228.1368 \(tekst ujednolicony\)](#)

<sup>2</sup> [Dz.U.2012.575](#)

<sup>3</sup> [Dz.U. 1995.47.243 \(tekst ujednolicony\)](#)

<sup>4</sup> [A 20/Res.851](#) z dn. 2.12.1997 r. Podstawowe zasady systemów raportowania dla statku, wymagań dotyczących raportowania włącznie z wytycznymi dla raportów o incydentach związanych z towarami niebezpiecznymi, substancjami szkodliwymi i/lub zanieczyszczającymi morze

<sup>5</sup> Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 grudnia 2012 r. w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji ([Dz.U.2012.1412](#) ze zmianami [Dz.U.2018.1934](#)).

- Raport ze statku powietrznego wykonującego lot patrolowy na rzecz polskiej administracji morskiej;
- Raport kapitana statku powietrznego, który zaobserwował zanieczyszczenie;
- Raport pilota statku;
- Raport kierownika przemysłowej instalacji morskiej – zgodnie z planem zwalczania rozlewów olejowych i likwidacji zagrożeń środowiska;
- Raport oficera dyżurnego kapitanatu portu;
- Raport osoby, która zaobserwowała zanieczyszczenie z lądu;
- Meldunek przesłany, jako formularz POLREP BALTIC bezpośrednio, poprzez SSN lub poprzez Wspólny System Łączności i Informowania w Sytuacjach Kryzysowych CECIS-MP;
- Ostrzeżenie nawigacyjne przekazane przez KKON (BHMW) w ramach systemu WWNWS realizowane w ramach ostrzeżenia przybrzeżnego lub lokalnego.

## System raportowania

D.5. System raportowania – wymagania w zakresie sposobu, zawartości (treści) meldunków przekazywanych Służbie VTS i MRCK określone są w formularzach raportowania w zależności od rodzaju zdarzenia. Wzory raportów zamieszczone są na końcu niniejszego załącznika.

### Raport Awaryjny (ER)

Rodzaj meldunku <i>Odbiorca</i>	Pozycja i zasady zgłaszania meldunku	Treść informacji <i>Statki awizowane</i>
<b>Awaryjny (ER)</b>  <i>Służba VTS</i>	Statki: Każde zdarzenie lub wypadek, który może mieć wpływ na bezpieczeństwo lub ochronę żeglugi, ochronę środowiska lub organizację ruchu morskiego <b>/(1)</b> Obiekty przemysłowej instalacji morskiej: Każde zdarzenie lub wypadek, który może mieć wpływ na bezpieczeństwo lub ochronę żeglugi, ochronę środowiska lub organizację ruchu morskiego <b>/(2)</b>	Statki: A, C lub D, G, I, Q, X <b>/(3)</b>  Obiekty: A, B, C, N, Q, X <b>/(3)</b>
<p><b>Uwagi: /(1)</b></p> <p>a) każdy wypadek lub zdarzenie mające wpływ na bezpieczeństwo statku, takie jak kolizje, wejście na mieliznę, uszkodzenia, wadliwe działanie lub awaria, zalanie lub przesunięcie ładunku, każde uszkodzenie kadłuba lub uszkodzenia elementów konstrukcyjnych statku;</p> <p>b) każdy wypadek lub zdarzenie, które zagraża bezpieczeństwu morskiemu, takie jak uszkodzenia, które mogą wpłynąć na zdolności manewrowe lub zdatność do żeglugi lub każde uszkodzenia wpływające na system napędowy lub urządzenia sterowe, system wytwarzania prądu, wyposażenie nawigacyjne lub środki łączności;</p> <p>c) każdą sytuację narażającą na zanieczyszczenie wód lub brzegu, taką jak usuwanie lub zagrożenie usuwaniem produktów zanieczyszczających do morza;</p> <p>d) każdą zauważoną plamę materiałów zanieczyszczających i dryfujące na morzu kontenery lub opakowania;</p> <p>e) zaobserwowane awarie lub defekty lub brak oznakowania nawigacyjnego;</p> <p>f) wszelkie zaobserwowane niebezpieczeństwa nawigacyjne jak: dryfujący łód, wraki lub inne obiekty; silne oblodzenie statku, wiatr o sile 10 w skali Beauforta i większej nieobjęty ostrzeżeniem lub widzialność ograniczona poniżej 0,5 mili morskiej.</p> <p><b>Uwagi: /(2)</b></p> <p>a) każdy wypadek lub zdarzenie mające wpływ na bezpieczeństwo obiektu, takie jak: pożar, eksplozja kontakt ze statkiem lub samolotem, uszkodzenia elementów konstrukcyjnych obiektu, wadliwe działanie lub awaria urządzeń i instalacji, uszkodzenie ładunku,</p> <p>b) awarie systemów ostrzegania, wsparcia nawigacyjnego, monitorowania i łączności,</p>		

<p>c) każdą zauważoną plamę materiałów zanieczyszczających i dryfujące na morzu kontenery lub opakowania;</p> <p>d) każdą sytuację narażającą na zanieczyszczenie wód lub brzegu, taką jak usuwanie lub zagrożenie usuwaniem produktów zanieczyszczających do morza;</p> <p>e) zaobserwowane awarie lub defekty oznakowania nawigacyjnego</p> <p>f) wszelkie zaobserwowane niebezpieczeństwa nawigacyjne jak: dryfujący łód, wraki lub inne obiekty; silne oblodzenie statku, wiatr o sile 10 w skali Beauforta i większej nie objęty ostrzeżeniem lub widzialność ograniczona poniżej 0,5 mili morskiej.</p> <p><b>Uwagi: /(3).</b> Wyjaśnienia oznaczeń literami znajdują się w tabeli kodów</p>
--

## Meldunek o ładunkach niebezpiecznych (DG)

Rodzaj meldunku Odbiorca	Pozycja i zasady zgłaszania meldunku	Treść informacji Statki awizowane
<p><b>Meldunek o ładunkach niebezpiecznych (DG)/(4)</b></p> <p><i>Służba VTS/MRCK Gdynia</i></p>	<p>Statki: Zdarzenie skutkujące uwolnieniem lub możliwym uwolnieniem za burtę ładunków niebezpiecznych w opakowaniach, włącznie z ładunkowymi jednostkami transportowymi zawierającymi ładunki niebezpieczne.</p> <p>Obiekty przemysłowej instalacji morskiej: Zdarzenie skutkujące uwolnieniem lub możliwym uwolnieniem ładunków niebezpiecznych w opakowaniach, włącznie z ładunkowymi jednostkami transportowymi zawierającymi ładunki niebezpieczne</p>	<p>Statki: A, B, C lub D, M, P, Q, R, S, T, U, X</p> <p>Obiekty: A, B, C, N, P, Q, R, S, X</p>

**Uwagi: (DG)/(4)** Wyjaśnienia oznaczeń literami znajdują się w tabeli kodów

**Raport DG w części oznaczonej kodem „P” dotyczy towarów przewożonych lub składowanych w opakowaniach i powinien zawierać karty MSDS lub co najmniej:**

- właściwą nazwę (nazwy) techniczną towaru;
- numer (numery) UN;
- klasę (klasy) zagrożenia wg IMO;
- nazwy producentów towarów (jeśli są znane), nazwy nadawców lub/i odbiorców towarów;
- typ opakowania wraz z oznakowaniem identyfikacyjnym, należy sprecyzować, czy jest to zbiornik przenośny, cysterna, kontener ogólny lub inna jednostka transportowa zawierająca ładunki niebezpieczne w opakowaniach oraz dołączyć oficjalne oznakowania rejestracyjne i numery przypisane danej jednostce;
- oszacowanie ilości i prawdopodobnego stanu ładunków;
- potwierdzenie zgodności listy przewożonych towarów z manifestem ładunkowym przekazanym do systemu PHICS lub w jakikolwiek inny sposób do administracji morskiej.

**Raport DG w części oznaczonej kodem „R” dotyczy towarów utraconych i powinien zawierać co najmniej:**

- właściwą nazwę (nazwy) techniczną towaru;
- numer (numery) UN;
- klasę (klasy) zagrożenia wg IMO;
- nazwy producentów towarów (jeśli są znane), nazwy nadawców lub/i odbiorców towarów;
- typ opakowania wraz z oznakowaniem identyfikacyjnymi, należy sprecyzować, czy jest to zbiornik przenośny, cysterna, kontener ogólny lub inna jednostka transportowa zawiera ładunki niebezpieczne w opakowaniach oraz dołączyć oficjalne oznakowania rejestracyjne i numery przypisane danej jednostce;
- oszacowanie ilości i prawdopodobnego stanu ładunków, określenie, czy utracone ładunki pływają, czy toną;
- określenie, czy postępuje dalsza utrata ładunków;
- określenie powodu straty ładunków.

**Raport DG w części oznaczonej kodem „X” powinien zawierać co najmniej:**

- informacje o podjętej akcji w celu zapobieżenia emisji oraz o ruchu statku;
- informacje o udzieleniu, wezwaniu wsparcia lub dokonywanej, zamierzonej akcji ratownictwa morskiego;
- raport o dokonywanych lub planowanych działaniach kapitana statku udzielającego wsparcia lub prowadzącego akcję ratownictwa morskiego.

Powyższe informacje należy dostarczyć w raporcie wstępnym lub najpóźniej w raporcie uzupełniającym.

## Meldunek o ładunkach szkodliwych (HS)

Rodzaj meldunku <i>Odbiorca</i>	Pozycja i zasady zgłaszania meldunku	Treść informacji <i>Statki awizowane</i>
<b>Meldunek o ładunkach szkodliwych (HS)/(5)</b> <i>Służba VTS/MRCK</i> <i>Gdynia</i>	Statki i obiekty: Zdarzeniu skutkujące wylaniem lub możliwym wylaniem oleju (Załącznik I MARPOL 73/78) lub szkodliwych substancji przewożonych luzem (Załącznik II MARPOL 73/78)	Statki: A, B, C lub D, E, F, L, M, N, P, Q, R, S, T, U, X  Obiekty: A, B, C, N, P, Q, R, S, X

**Uwagi HS/(5):** Wyjaśnienia oznaczeń literami znajdują się w tabeli kodów

**Raport HS w części oznaczonej kodem „P” dotyczy substancji przewożonych lub składowanych i powinien zawierać karty MSDS lub co najmniej:**

- właściwą nazwę (nazwy) techniczną oleju lub ciekłej substancji szkodliwej;
- numer (numery) UN;
- kategorię zanieczyszczenia (A, B, C lub D);
- nazwy producentów ładunku (jeśli są znane) nazwy nadawców lub/i odbiorców ładunku;
- ilość;
- potwierdzenie zgodności listy przewożonych towarów z manifestem ładunkowym przekazanym do systemu PHICS lub w jakikolwiek inny sposób do administracji morskiej.

**Raport HS w części oznaczonej kodem „Q” powinien zawierać co najmniej:**

- stan ogólny statku, obiektu;
- zdolność do przeładowania ładunku, balastu, paliwa.

**Raport HS w części oznaczonej kodem „R” dotyczy substancji utraconych i powinien zawierać co najmniej:**

- właściwą nazwę (nazwy) techniczną ciekłej substancji szkodliwej, która przedostała się do morza;
- numer (numery) UN;  
kategorię zanieczyszczenia (A, B, C lub D);  
nazwy producentów ładunku (jeśli są znane), nazwy nadawców odbiorców ładunku;
- szacunkowa wielkość emisji;
- określenie czy substancja pływa, czy tonie;
- określenie czy emisja postępuje nadal;
- kreślenie powodu emisji;
- określenie kierunku przemieszczania się zanieczyszczenia z określeniem prądów (jeśli są znane);
- określenie szacunkowej powierzchni rozlewu.

**Raport HS w części oznaczonej kodem „X” powinien zawierać co najmniej:**

- informacje o podjętej akcji w celu zapobieżenia emisji oraz o ruchu statku;
- informacje o udzieleniu, wezwaniu wsparcia lub dokonywanej, zamierzonej akcji ratownictwa morskiego;
- raport o dokonywanych lub planowanych działaniach kapitana statku udzielającego wsparcia lub prowadzącego akcję ratownictwa morskiego.

Powyższe informacje należy dostarczyć w raporcie wstępnym lub najpóźniej w raporcie uzupełniającym.

## Meldunek o substancjach szkodliwych dla środowiska morskiego (MP)

Rodzaj meldunku <i>Odbiorca</i>	Pozycja i zasady zgłaszania meldunku	Treść informacji <i>Statki awizowane</i>
<b>Meldunek o substancjach szkodliwych dla środowiska morskiego (MP)/(6)</b> <i>Służba VTS/MRCK Gdynia</i>	Statki i obiekty: Zdarzenie skutkujące uwolnieniem lub możliwym uwolnieniem substancji szkodliwych w opakowaniach, włącznie z ładunkowymi jednostkami transportowymi zawierającymi substancje, które według kodu IMDG są szkodliwe dla środowiska morskiego (Załącznik III MARPOL 73/78)	Statki: A, B, C lub D, M, P, Q, R, S, T, U, X  Obiekty: A, B, C, N, P, Q, R, S, X
<p><b>Uwagi: (MP)/(6)</b> Wyjaśnienia oznaczeń literami znajdując się w tabeli kodów</p> <p><b>Raport MP w części oznaczonej kodem „P” dotyczy towarów przewożonych lub składowanych i powinien zawierać karty MSDS lub co najmniej:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>właściwą nazwę (nazwy) techniczną towaru;</li> <li>numer (numery) UN;</li> <li>kategorię zanieczyszczenia (A, B, C lub D);</li> <li>nazwy producentów ładunku (jeśli są znane) nazwy nadawców lub/i odbiorców ładunku;</li> <li>typ opakowania wraz z oznakowaniem identyfikacyjnymi, należy sprecyzować, czy jest to zbiornik przenośny, cysterna, kontener ogólny lub inna jednostka transportowa zawiera ładunki niebezpieczne w opakowaniach oraz dołączyć oficjalne oznakowania rejestracyjne i numery przypisane danej jednostce;</li> <li>oszacowanie ilości i prawdopodobnego stanu ładunku;</li> <li>potwierdzenie zgodności listy przewożonych towarów z manifestem ładunkowym przekazanym do systemu PHICS lub w jakikolwiek inny sposób do administracji morskiej.</li> </ol> <p><b>Raport MP w części oznaczonej kodem „Q” powinien zawierać co najmniej:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>stan ogólny statku, obiektu;</li> <li>zdolność do przeładowania ładunku, balastu, paliwa.</li> </ol> <p><b>Raport MP w części oznaczonej kodem „R” dotyczy towarów utraconych i powinien zawierać co najmniej:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>właściwą nazwę (nazwy) techniczną towarów, które przedostały się do morza;</li> <li>numer (numery) UN;</li> <li>klasę (klasy) zagrożenia wg IMO</li> <li>nazwy producentów towarów (jeśli są znane), nazwy nadawców odbiorców towarów;</li> <li>oszacowanie ilości i prawdopodobnego stanu ładunków;</li> <li>określenie czy towary/ładunki pływają, czy toną;</li> <li>określenie kierunku przemieszczania się ładunków z określeniem prądów;</li> <li>określenie prawdopodobieństwa dalszej utraty ładunku.</li> </ol> <p><b>Raport HS w części oznaczonej kodem „X” powinien zawierać co najmniej:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>informacje o podjętej akcji w celu zapobieżenia emisji oraz o ruchu statku;</li> <li>informacje o udzieleniu, wezwaniu wsparcia lub dokonywanej, zamierzonej akcji ratownictwa morskiego;</li> <li>raport o dokonywanych lub planowanych działaniach kapitana statku udzielającego wsparcia lub prowadzącego akcję ratownictwa morskiego.</li> </ol> <p>Powyższe informacje należy dostarczyć w raporcie wstępnym lub najpóźniej w raporcie uzupełniającym.</p>		



Tabela kodów przekazywanych informacji

Litera kodu	Funkcja	Wymagane informacje
A (Alfa)	Statek (obiekt)	Nazwa statku (obiektu), sygnał wywoławczy, nr identyfikacyjny IMO, nr MMSI, bandera
B (Bravo)	Data i czas zdarzenia	Sześciocyfrowa grupa oznaczająca; dzień miesiąca, godziny i minuty należy podać strefę czasową
C (Charlie)	Pozycja	Czterocyfrowa grupa; szerokość w stopniach i minutach z dodaniem „N” oraz pięciocyfrowa: długość geograficzna w stopniach i minutach z dodaniem „E”
D (Delta)	Pozycja	Namiar rzeczywisty (pierwsze trzy cyfry) i odległość w milach morskich od wyraźnie rozpoznawalnego znaku na lądzie (podać nazwę znaku)
E (Echo)	Kurs rzeczywisty	Trzycyfrowa grupa
F (Foxtrot)	Prędkość	Trzycyfrowa grupa (węzły i dziesiąte części węzła)
G (Golf)	Ostatni port	Nazwa ostatniego portu zwinięcia statku
I (India)	Port przeznaczenia, przewidywany czas przybycia (ETA), przewidywany czas wyjścia (ETD)	Nazwa portu, ETA, ETD (jak w B)
L (Lima)	Trasa ruchu	Informacja o zamierzonej trasie ruchu
M (Mike)	Łączność radiowa	Nazwa radiostacji – częstotliwość nasłuchu
N (November)	Następny meldunek	Data i czas następnego meldunku (jak w B)
O (Oscar)	Zanurzenie maksymalne	Aktualne zanurzenie maksymalne – czterocyfrowa grupa (metry, centymetry)
P (Papa)	Ładunek	Rodzaj i ilość ładunku na burcie statku, w obiekcie
Q (Quebec)	Usterki, uszkodzenia lub inne ograniczenia	Krótkie dane dotyczące usterek, uszkodzeń, awarii lub innych ograniczeń mających wpływ na bezpieczeństwo statku, obiektu, środowiska
R (Romeo)	Ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, które wydostały się na zewnątrz	Krótkie dane dotyczące zanieczyszczenia lub ładunków niebezpiecznych, które wydostały się na zewnątrz statku (obiektu)
S (Sierra)	Pogoda	Krótkie dane o aktualnie panujących warunkach hydrometeorologicznych w miejscu zdarzenia
T (Tango)	Agent	Pełna nazwa i szczegółowe dane (wraz z numerami telefonów) przedstawiciela statku i/lub armatora
U (Uniform)	Wielkość i typ statku	Dane dotyczące wymiarów, tonażu i typu statku
W (Whiskey)	Osoby na pokładzie statku (obiektu)	Całkowita liczba osób znajdujących się na statku (w obiekcie)
X (X-ray)	Uwagi	Inne informacje, w tym obowiązkowe - właściwości i szacowana ilość paliwa okrętowego

D.6. Obowiązek przekazywania informacji o statku i ładunkach niebezpiecznych wynika z przepisów portowych określonych na podstawie ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej<sup>6</sup> oraz ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim<sup>7</sup>. Przepisy portowe jako obowiązujące zarządzenia dyrektorów urzędów morskich w Gdyni, Słupsku i Szczecinie określają ładunki niebezpieczne jako:

<sup>6</sup> [Dz.U.1991.32.131 – tekst ujednolicony](#)

<sup>7</sup> [Dz.U.2011.228.1368 – tekst ujednolicony](#)

- Towary i substancje niebezpieczne oznaczające:
  - towary niebezpieczne w postaci stałych ładunków masowych, określonych w części A -1 rozdziału VII konwencji SOLAS i IMSBC Code,
  - niebezpieczne substancje ciekłe określone w Rozdziale 17 Kodeksu IBC,
  - gazy ciekłe określone w Rozdziale 19 Kodeksu IGC,
  - towary, co do przewozu, których określono odpowiednie warunki zgodnie z paragrafem 1.1.3 Kodeksu IBC lub paragrafem 1.1.6 Kodeksu IGC;
- Łatwopalne substancje niebezpieczne - substancje niebezpieczne, których temperatura zapłonu wynosi 60°C;
- Substancje zanieczyszczające:
  - oleje określone w Załączniku I do Konwencji MARPOL,
  - szkodliwe substancje płynne określone w Załączniku II do Konwencji MARPOL,
  - substancje szkodliwe określone w Załączniku III do Konwencji MARPOL.

System kontrolno-informacyjny dla portów polskich (Polish Harbours Information and Control System) zwany dalej systemem PHICS – jest elektronicznym system zbierania i gromadzenia informacji o statkach przewożących pasażerów lub ładunki niebezpieczne.

W zakresie ładunków niebezpiecznych kapitan (lub jego przedstawiciel) statku zmierzającego lub opuszczającego port polski obowiązany jest złożyć w systemie PHICS:

- Informacje o statku:
  - nazwa, numer IMO, sygnał rozpoznawczy, typ statku, wymiary podstawowe (długość, szerokość, zanurzenie maksymalne na czas przybycia do portu),
  - port przeznaczenia, spodziewany czas przybycia, spodziewany czas wyjścia,
  - data ważności certyfikatu zabezpieczenia finansowego (w przypadku zbiornikowca przewożącego więcej niż 2000 t ładunków olejowych);
- Wypełnione formularze sprawozdawcze: zgłoszenie ładunku, informacja o ładunkach niebezpiecznych.

Załadunek oleju luzem, a także bunkrowanie paliwa na statek, związane jest z obowiązkiem posiadania karty danych bezpieczeństwa - karty MSDS, zawierającej istotne dane dotyczące charakterystyki bezpieczeństwa, zgodnie z wymaganiami załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 1907/2006<sup>8</sup> oraz zaleceniami IMO zawartymi w rezolucji MSC.286(86)<sup>9</sup>.

W stosownych przypadkach podaje się informacje dotyczące klasyfikacji transportowej dla każdego z przepisów modelowych ONZ: europejskiej umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), europejskiego porozumienia w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi (ADN), międzynarodowego morskiego kodeksu towarów niebezpiecznych (IMDG) i Instrukcji Technicznych dla Bezpiecznego Transportu Materiałów Niebezpiecznych Drogą Powietrzną (ICAO).

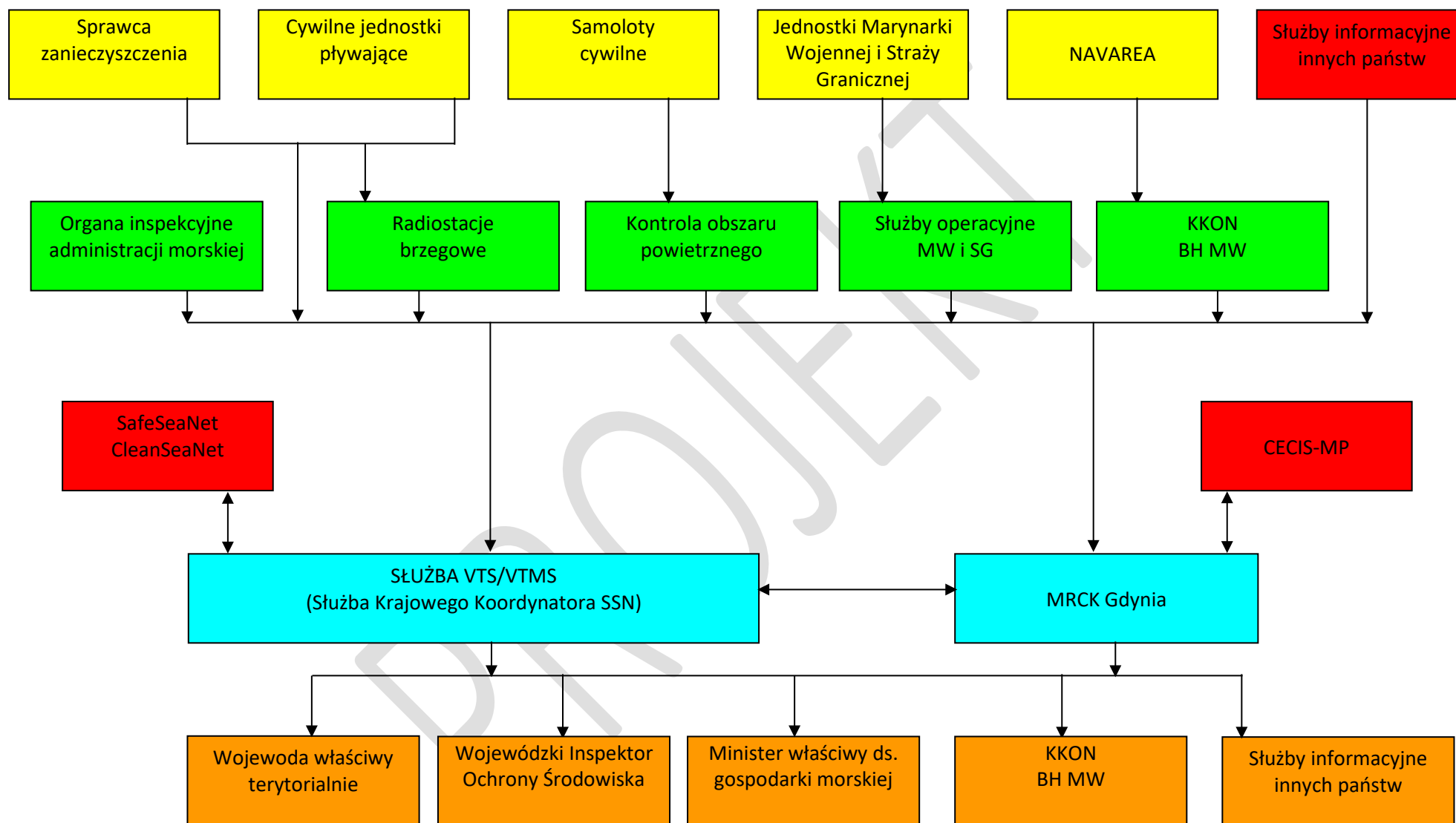
## Schematy i tabele obiegu informacji

D.7. Schematy obiegu informacji o zdarzeniu przedstawione są na Rys. D-1 - D-3.

<sup>8</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) i utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniające dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywy Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i 2000/21/WE ([Dz.U. L 396, 30.12.2006 p.1](#)), oraz rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/830 z dnia 28 maja 2015 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) ([Dz.U.L 132/8, 29.05.2015](#))

<sup>9</sup> Rezolucja [IMO MSC.286\(86\)](#) z dnia 5 czerwca 2009 r. – Zalecenia IMO dotyczące Karty Danych Bezpieczeństwa (MSDS)

## KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO



Rys. D-1. Schemat ogólny obiegu informacji o wykrytym zanieczyszczeniu



## KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

NADAWCA POWIADOMIENIA		ODBIORCA POWIADOMIENIA
Uczestnik incydentu mającego wpływ na bezpieczeństwo żeglugi	Podjęte działania	Centra VTS/VTMS. Podjęte działania
Kapitan statku	Usunięcie przyczyny incydentu	Przyjmuje Meldunek ER
		Generuje zdarzenie w SWIBŻ – Wykryte niebezpieczeństwo nawigacyjne
	Meldunek Awaryjny (ER)	Dokonyje oceny sytuacji
		Generuje w SWIBŻ zdarzenia związane spośród: 1. Tymczasowe ograniczenie żeglugi 2. Aktualizacja ostrzeżenia nawigacyjnego 3. Zdarzenie niezdefiniowane 4. Komunikat nawigacyjny 5. SSN-SITREP 6. Miejsce schronienia – procedura 7. Pożar 8. Wypadek morski 9. Polecenie służbowe
		Podjęte inne stosowne działania
Operator przemysłowej instalacji morskiej	Usunięcie przyczyny incydentu	Przyjmuje Meldunek ER
	Meldunek ER	Generuje zdarzenie w SWIBŻ – Wykryte niebezpieczeństwo nawigacyjne
	Generuje zdarzenie w SWIBŻ	Dokonyje oceny sytuacji Generuje w SWIBŻ zdarzenia związane:
Operator, administrator obiektu portowego	Usunięcie przyczyny incydentu	Kapitan Portu (Bosman Portu). Podjęte działania
	Meldunek ER	Generuje zdarzenie w SWIBŻ
		Dokonyje oceny sytuacji
		Generuje w SWIBŻ zdarzenia związane
		Podjęte inne stosowne działania
		Centra VTS/VTMS. Podjęte działania
		Generuje zdarzenie w SWIBŻ
		Dokonyje oceny sytuacji
Generuje w SWIBŻ zdarzenia związane		
		Podjęte inne stosowne działania

Rys. D-2. Obieg informacji i podejmowane działania w przypadku incydentu mającego wpływ na bezpieczeństwo żeglugi

NADAWCA POWIADOMIENIA		ODBIORCA POWIADOMIENIA
Sprawca incydentu zanieczyszczenia	Podjęte działania	Centra VTS/VTMS. Podjęte działania
Kapitan statku	Usunięcie przyczyny incydentu	Przyjmuje Meldunek DG, HS, MP
	Meldunek DG, HS, MP – określony w pkt D.5.	Generuje zdarzenie w SWIBŻ – Zanieczyszczenie środowiska

	Aktywacja alarmów, w przypadku zanieczyszczenia olejem aktywacja okrętowego planu zapobiegania rozlewom olejowym (SOPEP)	Dokonyje oceny sytuacji
		Generuje w SWIBŻ zdarzenia związane spośród: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tymczasowe ograniczenie żeglugi</li> <li>2. Aktualizacja ostrzeżenia nawigacyjnego</li> <li>3. Zdarzenie niezdefiniowane</li> <li>4. Komunikat nawigacyjny</li> <li>5. SSN-SITREP</li> <li>6. SSN-POLREP</li> <li>7. SSN-LOST/FOUND CONTAINERS</li> <li>8. SSN-HAZMAT</li> <li>9. Miejsce schronienia – procedura</li> <li>10. Pożar</li> <li>11. Wypadek morski</li> <li>12. Polecenie służbowe</li> </ol>
		Aktywacja Krajowego Planu
		Podaje inne stosowne działania
		<b>MRCK Gdynia. Podejmowane działania</b>
		Przyjmuje Meldunek DG, HS, MP
		Generuje zdarzenie w SWIBŻ – Zanieczyszczenie środowiska
		Generuje meldunki POWARN, POLINF, POLFAC
		Prowadzi korespondencję CECIS
		Dysponuje lokalne środki przeciwdziałania
		Dysponuje krajowe środki przeciwdziałania
		Operator przemysłowej instalacji morskiej
Generuje zdarzenie w SWIBŻ – Zanieczyszczenie środowiska lub	Przyjmuje Meldunek DG, HS, MP	
Meldunek DG, HS, MP	Generuje zdarzenie w SWIBŻ – Zanieczyszczenie środowiska	
	Dokonyje oceny sytuacji	
	Określa poziom reagowania	
Aktywacja planu zwalczania rozlewów olejowych i likwidacji zagrożeń środowiska	Generuje w SWIBŻ zdarzenia związane	
	Aktywuje Krajowy Plan	
	<b>MRCK Gdynia. Podejmowane działania</b>	
	Przyjmuje Meldunek DG, HS, MP	
	Generuje zdarzenie w SWIBŻ – Zanieczyszczenie środowiska	
	Generuje meldunki POWARN, POLINF, POLFAC	
	Prowadzi korespondencję CECIS	
	Dysponuje lokalne środki przeciwdziałania	
	Dysponuje krajowe środki przeciwdziałania	
Operator, administrator obiektu portowego zobowiązany do posiadania planu	Usunięcie przyczyny incydentu	<b>Kapitan Portu (Bosman Portu). Podejmowane działania</b>
	Meldunek DG, HS, MP	Generuje zdarzenie w SWIBŻ lub powiadamia VTS w celu wygenerowania takiego zdarzenia

zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych	Aktywacja planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych	Dokonuje oceny sytuacji
		Aktywuje plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych
		Generuje w SWIBŻ zdarzenia związane lub powiadamia VTS w celu wygenerowania takich zdarzeń
		Podejmuje inne stosowne działania
		<b>Centra VTS/VTMS.</b>
		<b>Podejmowane działania</b>
		Generuje zdarzenie w SWIBŻ
		Dokonuje oceny sytuacji
		Generuje w SWIBŻ zdarzenia związane
		Aktywuje Krajowy Plan
		Podejmuje inne stosowne działania
		<b>MRCK Gdynia. Podejmowane działania</b>
		Przyjmuje Meldunek DG, HS, MP
		Generuje zdarzenie w SWIBŻ – Zanieczyszczenie środowiska
		Generuje meldunki POWARN, POLINF, POLFAC
		Prowadzi korespondencję CECIS
Dysponuje lokalne środki przeciwdziałania		
Dysponuje krajowe środki przeciwdziałania		

Rys. D-3. Obieg informacji i podejmowane działania w przypadku incydentu zanieczyszczenia

D.8. Obowiązek informowania państw trzecich oraz organizacji międzynarodowych o wykrytym zanieczyszczeniu morza wynika z następujących międzynarodowych aktów prawnych:

- Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973 r., sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. ([Dz.U. 1987.17.101](#)) oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. ([Dz.U.2005.202.1679](#)), zwanej dalej „Konwencją MARPOL”, a także zmianami do Protokołu i załączników ([Dz.U.2016.761](#)) oraz zmianami i poprawkami do załączników ([Dz.U.2016.773](#)), ([Dz.U. 2016.1979](#)), ([Dz.U.2017.1449](#)), ([Dz.U.2018.1714](#)), ([Dz.U.2018.1970](#));
- Międzynarodowej Konwencji o gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza olejami oraz współpracy w tym zakresie przyjętej w Londynie dnia 30 listopada 1990 r. ([Dz.U 2004.36.323](#)), zwanej dalej „Konwencją OPRC”;
- Protokołu w sprawie gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza niebezpiecznymi i szkodliwymi substancjami oraz współpracy w tym zakresie, przyjętego w Londynie dnia 15 marca 2000 r. ([Dz.U.2007.167.1173](#)), zwanego dalej „Protokołem OPRC-HNS”;
- Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzonej w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. ([Dz.U. 2000.28.346](#)), zwanej dalej „Konwencją Helsińską 1992”;
- Dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r., ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG ([Dz.U. L 208/0010 – 0027](#)) zmienionej przez:
  - Dyrektywę 2009/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającą dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków ([Dz.U. L 131/101](#)),

- Dyrektywę 2009/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiającą podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającą dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([Dz.U. L 131/114](#)),
- Dyrektywę Komisji 2011/15/UE z dnia 23 lutego 2011 r. zmieniającą dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków ([Dz.U. L 49/33](#)),
- Decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 1313/2013/EU z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Unijnego Mechanizmu Ochrony Ludności ([Dz.U. L 347/924](#)).

W prawie polskim obowiązek wymiany informacji określone są w ustawach o bezpieczeństwie morskim i zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz w szczególności w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 grudnia 2012 r. w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji ([Dz.U.2012.1412](#) ze zmianami ([Dz.U.2018.1934](#))).

### Ośrodki wymiany informacji w korespondencji międzynarodowej

Krajowy Plan określa ośrodki wymiany informacji w korespondencji międzynarodowej oraz przyporządkowane im zadania w zakresie powiadamiania i wymiany informacji. W wymianie informacji uczestniczą:

- Centra VTS/VTMS podlegające dyrektorom urzędów morskich w Gdyni, Słupsku i Szczecinie;
- Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne w Gdyni podległe dyrektorowi Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

Wszystkie ośrodki wymienione powyżej współpracują ze sobą, a wymiana informacji dokonywana jest głównie w ramach Systemu Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SWIBŻ). Dopuszcza się wykorzystanie innych środków komunikacji i wymiany informacji określonych w p. D.9., jako uzupełniające oraz łączności UKF (MRCK Gdynia – VTS Zatoka Gdańska) w trybie awaryjnym.

### Zasady alarmowania i wymiany informacji w korespondencji międzynarodowej

- D.9. Obowiązkowi powiadamiania państw trzecich i organizacji międzynarodowych podlegają incydenty zanieczyszczenia morza charakteryzujące się następującymi cechami:
- Rozmiar, właściwości zanieczyszczenia oraz sposób jego przemieszczania się skutkować mogą przedostaniem się zanieczyszczenia poza polskie obszary morskie. Przy ocenie oddziaływania należy brać pod uwagę skutki długo okresowe, jak np. wtórne zanieczyszczenie wód morskich spowodowane wymywaniem skażonego brzegu morskiego, czasowe, wynikające ze zmiany gęstości wody morskiej zatopienie zanieczyszczenia;
  - Rozmiar zanieczyszczenia i jego potencjalne skutki stwarzają poważne zagrożenia dla zdrowia i życia ludności, mogą wywołać poważne szkody w środowisku naturalnym lub też;
  - Rozmiar zanieczyszczenia i jego potencjalne skutki przekraczają zdolność krajowego systemu reagowania, a celem powiadomienia i dalszej wymiany informacji jest zamiar uzyskania pomocy międzynarodowej;
  - W sytuacjach, w których podmiot działający w oparciu o plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na zanieczyszczenia korzysta z pomocy zagranicznej na zasadach komercyjnych;

- W sytuacjach określonych międzynarodowymi umowami dwustronnymi, w których to umowach o rozmiarze i lokalizacji incydentu zanieczyszczenia podlegającego obowiązkowi powiadamiania decydują postanowienia tej umowy.

W pozostałych przypadkach tryb alarmowania jest nieobowiązkowy, jakkolwiek stosuje się zasady najlepszej praktyki morskiej oraz powszechnie przyjęte w ramach Konwencji Helsińskiej zasady informowania o incydentach zanieczyszczenia oraz prowadzonej akcji przeciwdziałania. Oznacza to, że dokumentacja związana z incydemem zanieczyszczenia powinna być udostępniona instytucjom zajmującym się analizą takich zdarzeń, a raport z incydentu i przeprowadzonej akcji przedstawiony Stronom Konwencji Helsińskiej oraz Komisji Europejskiej.

Uzgodnienia przyjęte prawem międzynarodowym wyszczególnionym w p. D.7. w istotny sposób określiły procedury powiadamiania i wymiany informacji wskazując:

- Narzędzia, które należy wykorzystywać, przy powiadamianiu i wymianie informacji;
- Zasady przekazywania powiadomień i informacji;
- Uporządkowane zasady przekazywania treści zawartej w powiadomieniach lub treści informacji.

Podstawowymi narzędziami są:

- SafeSeaNet (SSN) służący do powiadamiania, tzn. przekazywania informacji o incydencie oraz jego wstępnie oszacowanych skutkach. SSN jest obowiązkowym narzędziem powiadamiania dla państw UE, dlatego do powiadamiania Federacji Rosyjskiej należy używać narzędzi uzupełniających;
- SSN pozwala na wygenerowanie powiadomienia - raportu w języku angielskim w zakresie:
  - prowadzonej akcji poszukiwania i ratownictwa (SSN-SITREP),
  - incydentu zanieczyszczenia olejem obejmującego komunikaty POLWARN i POLINF (SSN-POLREP),
  - incydentu zanieczyszczenia substancją chemiczną inną niż olej – (SSN-HAZMAT),
  - incydentu utraty ładunku w opakowaniu, w tym zawierającego substancje niebezpieczne (SSN-LOST/FOUND CONTAINER).

W tym zakresie wewnętrzne formularze SSN różnią się od przyjętego przez HELCOM formularza POLREP BALTIC, który umożliwia powiadomienie o wszelkich zdarzeniach w jednym połączonym lub dwóch oddzielnych formularzach POLWARN i POLINF.

- CECIS-MP służący do wymiany informacji w zakresie wzywania i udzielania pomocy międzynarodowej. CECIS-MP nie jest narzędziem obowiązkowym dla państw UE, jednakże w istotny sposób wspomaga wymianę informacji, jej poszukiwanie, a przede wszystkim ewidencję korespondencji i jej pełną dokumentację. W odniesieniu do wymiany informacji z Federacją Rosyjską, podobnie, jak w przypadku powiadamiania należy używać narzędzi uzupełniających.

Narzędziami uzupełniającymi są:

- Telefon, podstawowe narzędzie uzupełniające i wspierające prowadzenie korespondencji z wykorzystaniem innych narzędzi;
- Telefaks, narzędzie podstawowe dla powiadamiania i wymiany informacji z Federacją Rosyjską oraz uzupełniające dla wymiany korespondencji w przypadku awarii systemów SSN i/lub CECIS-MP lub innym np. w sytuacji, w której prowadzący korespondencję nie otrzymuje potwierdzenia przesłanej informacji;
- Poczta elektroniczna, narzędzie uzupełniające dla wszelkiej korespondencji, w szerokim zakresie, niezależnie od wykorzystywania innych narzędzi. Może to mieć znaczenie

w przypadku, gdy sztabowi kierującemu akcją przeciwdziałania zależy na rozszerzeniu listy odbiorców informacji ograniczonej wyłącznie dla upoważnionych odbiorców SSN i CECIS-MP. Procedury informowania z wykorzystaniem poczty elektronicznej obejmują również obowiązek przekazywania informacji do Rządowego Centrum Bezpieczeństwa oraz Zespołu Reagowania Kryzysowego przy ministrze właściwym ds. gospodarki morskiej.

D.10. Wymagania w zakresie sposobu, zawartości (treści) korespondencji w zależności od typu przedstawione są poniżej.

#### POLREP BALTIC

Podstawowym formularzem wykorzystywanym w korespondencji międzynarodowej jest formularz raportowania zanieczyszczenia morza określony w Tomie 1, Podręcznika Komisji Helsińskiej dotyczącego współpracy w zwalczaniu zanieczyszczeń olejowych POLREP BALTIC<sup>10</sup>:

- POLREP jest trzyczęściowym formularzem (części te można łączyć), w którym poszczególne części odnoszą się do różnych faz incydentu zanieczyszczenia i różnych faz operacji przeciwdziałania:
  - POLWARN jest powiadomieniem o incydencie, którego skutki zagrażają lub mogą zagrażać zanieczyszczeniem morza,
  - POLINF jest powiadomieniem rozszerzającym informacje zawarte w POLWARN,
  - POLFAC jest elementem wymiany informacji inicjującym pomoc międzynarodową;
- Standardowy formularz POLREP BALTIC w wersji trzyczęściowej wykorzystywany jest w następujący sposób:
  - POLWARN w postaci załącznika stanowi uzupełnienie powiadomienia o zdarzeniu wygenerowanym w systemie SWIBŻ i następnie, jako załącznik powiadomienia o incydencie zanieczyszczenia przesyłany jest do SSN,
  - POLINF w postaci załącznika stanowi uzupełnienie rozszerzenia powiadomienia o incydencie wygenerowanym w systemie SWIBŻ i następnie, jako załącznik rozszerzenia powiadomienia o incydencie zanieczyszczenia przesyłany jest do SSN,
  - POLFAC jako załącznik może być dołączony do wymiany korespondencji prowadzonej z wykorzystaniem CECIS-MP. Mimo braku obowiązku wykorzystywania formatu POLFAC zaleca się jego sporządzenie z powodów, jak niżej,
  - POLWARN, POLINF oraz POLFAC wysyłane telefaksem stanowią podstawę wymiany korespondencji z Federacją Rosyjską oraz mogą być przesyłane w trybie nadzwyczajnym w przypadkach określonych w p. D.8.;
- Szczegółowy sposób i tryb sporządzania oraz przesyłania formularzy określony jest w p. D.10.;
- Warunkowo dopuszcza się stosowanie formatów POLWARN i POLINF innych niż standardowe, np. wygenerowanych bezpośrednio w systemie SSN;
- Mimo przyjętych standardów formularze i z powodów, jak wyżej POLREP BALTIC przesyłane z państw trzecich mogą różnić się. Potwierdzenie odbioru wiadomości (Acknowledgement) oznacza, że odbiorca potwierdza przyjęcie informacji i treść jej jest zrozumiała;
- Formularze standardowe POLREP BALTIC w Załączniku H, Wykaz sił i środków .

#### CECIS-MP

Wspólny System Łączności i Informowania w Sytuacjach Kryzysowych – CECIS-MP jest narzędziem wykorzystywanym do wymiany informacji w odniesieniu do incydentów

<sup>10</sup> [HELCOM Manual on Co-operation in Response to Marine Pollution within the framework of the Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, \(Helsinki Convention\), Volume 1](#)



zanieczyszczenia na wodach Unii Europejskiej, w ramach Europejskiego Mechanizmu Ochrony Ludności. Głównym celem jest uzyskanie bądź udzielenie pomocy międzynarodowej. Jest to wielojęzyczna aplikacja internetowa o ograniczonym dostępie, w której poziom dostępu oraz przysługujące uprawnienia przyznawane są przez administratora systemu. Głównymi użytkownikami systemu są Centrum Koordynacji Reagowania Kryzysowego (ERCC), Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) oraz kraje członkowskie. Każdy z użytkowników posiada administratora lokalnego posiadającego różne uprawnienia. W odniesieniu do państw członkowskich administrator krajowy może nadawać uprawnienia dostępu użytkownikom na poziomie lokalnym. Lista użytkowników CECIS-MP w Polsce znajduje się w Załączniku K.

CECIS-MP współpracuje z SSN w tym sensie, że każde powiadomienie wygenerowane w SSN, jako POLWARN lub/i POLINF jest automatycznie przekazywane do CECIS-MP.

Administrator krajowy – osoba wyznaczona przez Dyrektora Służby SAR i użytkownicy operacyjni mają następujące uprawnienia:

- określenie, wybór państwa, grupy państw (w ramach porozumienia regionalnego), do której kierowana jest korespondencja;
- zgłoszenia incydentu, któremu to zdarzeniu ERCC nadaje status sytuacji kryzysowej (Emergency). System umożliwia zgłoszenie incydentu w oparciu o formularz lub wykorzystanie zarejestrowanych powiadomień POLWARN i POLINF;
- edycję lub modyfikację sytuacji kryzysowej;
- wygenerowanie zapotrzebowania na pomoc międzynarodową;
- edycję, usunięcie zapotrzebowania;
- akceptację ofert pomocy;
- określenie szczegółów oferowanej/otrzymanej pomocy, w tym przygotowania, podróż, prowadzenie działań operacyjnych, podróż powrotna;
- wprowadzanie do bazy danych CECIS listy sprzętu stanowiącego krajowy potencjał reagowania.

Aplikacja ponadto wyposażona jest w graficzny interfejs umożliwiający pokazanie na mapie miejsca incydentu obszaru skażenia, a także miejsc, w których zlokalizowany jest sprzęt dostępny w ramach oferowanej – udzielanej pomocy. System gwarantuje pełną notyfikację wysyłanej – otrzymywanej korespondencji z wykorzystaniem poczty elektronicznej i/lub telefaksu. Istotną zaletą jest możliwość tworzenia zbiorczych list sprzętu zapotrzebowanego i oferowanego w ramach pomocy międzynarodowej oraz możliwość zachowania pełnej dokumentacji prowadzonej korespondencji.

#### Procedury alarmowania i wymiany informacji w korespondencji międzynarodowej

- D.11. Na podstawie informacji uzyskanej zgodnie z pp. D1 - D.6., w okolicznościach określonych w p. D.8. oraz wykorzystując narzędzia przedstawione w pp. D.8. i D.9., przewiduje się wykorzystanie następujących procedur szczegółowych:

Id	Nazwa raportu	Osoby odpowiedzialne	Uwagi
1	Raport SWIBŻ – Zanieczyszczenie Środowiska	Operator przemysłowej instalacji morskiej Kapitan (Bosman) Portu Operator VTS Dyżurny operacyjny MRCK Gdynia	Korespondencja krajowa realizowana alternatywnie
2	POLREP (w części odpowiadającej POLWAN	Operator VTS lub Służba Krajowego Koordynatora SSN	Korespondencja zagraniczna realizowana w ramach SSN (formularz

Id	Nazwa raportu	Osoby odpowiedzialne	Uwagi
			wewnętrzny)
3	POLWARN	Dyżurny operacyjny MRCK Gdynia	Format POLREP BALTIC dołączany do Raportu SWIBŻ (Zanieczyszczenie środowiska)
4	POLREP (w części odpowiadającej POLINF)	Operator VTS lub Służba Krajowego Koordynatora SSN	Korespondencja zagraniczna realizowana w ramach SSN (formularz wewnętrzny)
5	POLINF	Dyżurny operacyjny MRCK Gdynia	Format POLREP BALTIC dołączany do Raportu SWIBŻ (Zanieczyszczenie środowiska)
6	POLFAC	Dyżurny operacyjny MRCK Gdynia	Format POLREP BALTIC dołączany do Raportu SWIBŻ (Zanieczyszczenie środowiska) oraz przesyłany telefaksem do Federacji Rosyjskiej
7	POLFAC	Dyżurny operacyjny MRCK Gdynia	Korespondencja w ramach CECIS
8	SSN-SITREP	Służba Krajowego Koordynatora SSN	Dodatkowa korespondencja realizowana z wykorzystaniem SSN (formularze wewnętrzne)
9	SSN - LOST/FOUND CONTAINERS ALERT INFORMATION	Operator VTS	
10	SSN-HAZMAT	Służba Krajowego Koordynatora SSN	

#### Mobilizacja sprzętu i usług oferowanych przez EMSA

D.12. W ramach wsparcia oferowanego przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego możliwe jest pozyskanie specjalistycznego sprzętu oraz usług pozwalających na uzyskanie informacji wykorzystywanych podczas planowania i prowadzenia akcji przeciwdziałania.

#### W zakresie sprzętu oferta EMSA oparta jest na:

- Sieci specjalistycznych statków do zwalczania zanieczyszczeń rozlokowanych w portach UE. Sieć ta obejmuje kilkanaście jednostek dostępnych na życzenie państw WE, kandydujących do WE i EFTA na akwenach M. Czarnego, Śródziemnego, Oceanu Atlantyckiego oraz M. Północnego i Bałtyckiego.
- Baz specjalistycznego sprzętu do zwalczania zanieczyszczeń dostępnych podobnie, jak statki.
- Baz – magazynów środków dyspergujących.
- Listy statków, baz sprzętu wraz z wyposażeniem oraz składów dyspergentów dostępne są poprzez bazę CECIS-MP oraz sieć wewnętrzną EMSA<sup>11</sup>  
<https://extranet.emsa.europa.eu/oil-pollution-response-services/stand-by-osr-vessels>  
<https://extranet.emsa.europa.eu/oil-pollution-response-services/equipment-assistance-service>

<sup>11</sup> Wymagane są uprawnienia użytkownika nadane przez administratora EMSA

- Procedura mobilizacji statków i sprzętu jest następująca;
  - mobilizacja realizowana jest poprzez CECIS-MP po lub bezpośredni kontakt z ERCC, przy wsparciu EMSA Maritime Support Services (MSS),
  - mobilizacja wymaga akceptacji państwa-strony wzywającej pomocy (RS – Requesting State) poprzez CECIS-MP lub bezpośrednio ERCC (z kopią do MSS),
  - EMSA przesyła do RS informację techniczną o statku, sprzęcie i formularz kontraktu dla statku (IRC-V) i/lub sprzętu (IRC-E),
  - EMSA przesyła powiadomienie do upoważnionego przedstawiciela statku lub bazy sprzętu określonych jako EMSA Kontraktor, którzy rozpoczynają procedurę mobilizacyjną,
  - mobilizacja statku lub bazy sprzętu wymaga podpisania przez RS kontraktu z EMSA Kontraktorem, korespondencja realizowana jest bezpośrednio poprzez telefaks lub email, z kopią do MSS,
  - podpisanie kontraktu oznacza, że RS akceptuje ogólne warunki umowy, określonej jako IRC-V General Terms and Conditions lub IRC-E General Terms and Conditions,
  - EMSA Kontraktor po osiągnięciu gotowości przesyła do RS stosowne powiadomienie, z kopią do MSS,
  - EMSA odpowiada za aktualizację informacji zamieszczanej w CECIS-MP.

Szczegółowe informacje na temat procedury mobilizacji, warunków kontraktu i sposobów porozumiewania się zawarte są w wytycznych EMSA.

- Network of Stand-by Oil Spill Response Vessels – User Guide for EU Member States,
- Equipment Assistance Service (EAS) – User Guide for EU Member States.

Pełna dokumentacja obejmująca ww. podręczniki, ogólne warunki umów oraz standardowe formularze kontraktów znajduje się w Załączniku H – Wykaz sił i środków.

#### **W zakresie usług EMSA zapewnia następujące wsparcie:**

Obserwacje Ziemi z powietrza obejmujące:

- Wykorzystanie satelitów wyposażonych w radary SAR (Synthetic Aperture Radar) i pozwalających na zobrazowanie zdarzeń na wybranych przez użytkownika obszarach, w wybranych przez niego przedziałach czasu. Usługi określone jako CleanSeaNet Service (CSN) obejmują: zdjęcia satelitarne (przetworzone dane SAR i optyczne), identyfikację wykrytych statków lub przemysłowych instalacji morskich, lokalizację obszaru zanieczyszczenia, jego powierzchnię, długość, a także zachodzące zjawiska meteorologiczne. Dostęp do CSN posiadają przedstawiciele państw posiadający uprawnienia użytkownika nadane przez EMSA, poprzez portal <https://portal.emsa.europa.eu>. W trybie otwartej sytuacji kryzysowej, w ramach wezwania o pomoc poprzez CECIS-MP, można skorzystać z usług satelitarnych, jako jednej z form oferowanej pomocy. Możliwy jest również bezpośredni (z powiadomieniem ERCC) kontakt z EMSA poprzez MSS i/lub wykorzystanie formularza zamieszczonego na stronie EMSA <http://www.emsa.europa.eu/csn-menu/data-request/data-request-form.html>. Wzór formularza, jak również procedury określające sposób pozyskania danych satelitarnych (Procedures for requesting EMSA data from maritime applications) znajdują się w Załączniku H – Wykaz sił i środków.
- Wykorzystanie dronów - bezałogowych statków powietrznych (RPAS – Remotely Piloted Aircraft Systems) pozwalających na monitorowanie zanieczyszczenia z wykorzystaniem kamer optycznych w podczerwieni (IR) oraz czujników emisji gazów. Procedura pozyskania

dronów nie jest jednoznacznie określona, generalnie dostęp do tych usług administracja morską może uzyskać poprzez Europejską Agencję Straży Granicznej i Przybrzeżnej (FRONTEX) lub Europejską Agencję Kontroli Rybołówstwa (EFCA).

Wsparcie merytoryczne dotyczące reagowania na zanieczyszczenia chemiczne inne niż olej.

- MAR-ICE (Marine Chemical Emergency Information Service) jest serwisem informacyjnym w sytuacjach kryzysowych związanych z zagrożeniami chemicznymi powstałymi na skutek incydentów morskich. Usługa oferowana jest bezpośrednio przez francuski ośrodek badawczy CEDRE we współpracy z Europejską Radą Przemysłu Chemicznego – CEFIC. MAR-ICE dostarcza pełne dane fizyko-chemiczne substancji chemicznych, ich właściwości, reaktywność z wodą powietrzem i z innymi substancjami. Dla niektórych substancji możliwe jest również otrzymanie modeli dyspersji gazów w powietrzu oraz substancji stałych i ciekłych w wodzie morskiej. Procedura aktywacji MAR-ICE obejmuje:
  - telefon do punktu kontaktowego MAR-ICE (CEDRE lub EMSA),
  - przesłanie formularza kontaktowego pocztą elektroniczną lub telefaksem na wskazany adres CEDRE,
  - prowadzenie korespondencji z CEDRE w zakresie szczegółów dotyczących poszczególnych substancji chemicznych,
  - szczegółowe dotyczące procedury aktywacji, jak również wzór formularza kontaktowego z CEDRE znajdują się w Załączniku H Wykaz sił i środków.

## Formularz raportu ogólnego

<b>A (Alfa) – Ship (Nazwa statku, sygnał wywoławczy, numer identyfikacyjny IMO, MMSI, bandera)</b>													
Nazwa statku (obiektu)													
Sygnał wywoławczy													
Numer identyfikacyjny IMO													
Numer MMSI													
Bandera													
<b>B (Bravo) – Time. (Data, czas wypadku)</b>													
<i>(dd, hh, mm)</i>													
<b>C (Charlie) – Position (Pozycja szerokość, długość geograficzna stopnie, minuty)</b>													
				N		Szerokość				E		długość	
<b>D (Delta) – Position (Namiar i odległość od lądu)</b>													
From (Od)								X					
State landmark (zdefiniowany punkt na lądzie)						d		d		d		Mm Mm	
<b>E (Echo) – Course (Kurs stopnie)</b>						<b>F (Foxtrot) – Speed (Prędkość węzły i dziesiąte części węzła)</b>							
<b>L (Lima) – Route (Zamierzona trasa)</b>													
<b>M (Mike) – Radiocommunication (Stacja / stacje brzegowe nasłuchu radiowego)</b>													
<b>N (November) – Next raport. (Data i czas następnego raportu (dd, hh, mm))</b>													
<b>P (Papa) – Cargo. (Rodzaj i ilość ładunku przewożonego, składowanego)</b>													
Bunker fuel – type and quantity (Paliwo bunkrowe, typ i ilość)													
Cargo quantity (Ilość ładunku)													
MSDS Attached (Karta(y) danych bezpieczeństwa (dołączone))													
<b>Q (Quebec) – Defect, damage, deficiency, limitations. (Charakterystyka uszkodzeń)</b>													
<b>R (Romeo) – Pollution / dangerous goods lost overboard. (Charakterystyka zanieczyszczenia spowodowanego utratą ładunku z podaniem szacunkowych ilości strat)</b>													
DG report attached (Raport DG w załączeniu)													
HS report attached (Raport HS w załączeniu)													
MP report attached (Raport MP w załączeniu)													

<b>S (Sierra) – Weather (Charakterystyka warunków atmosferycznych)</b>																				
<b>WIND</b> (WIATR)	}	direction (kierunek)	<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td></tr> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td></tr> </table>								}	direction (kierunek)	<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td></tr> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td></tr> </table>							
force (siła) °B	<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td></tr> </table>				height (wysokość) m	<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td></tr> </table>														
AIR TEMP (Temp. Powietrza °C)			<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 40px; height: 20px;"></td></tr> </table>			Water TEMP (Temp. Wody °C)			<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 40px; height: 20px;"></td></tr> </table>											
<b>TT (Tango) – Agent (Szczegóły kontaktów z armatorem / operatorem / agentem)</b>																				
<b>U (uniform) – Size and type (Wymiary i typ statku)</b>																				
<b>Type</b> (typ)		<b>length</b> (długość)		<b>breadth</b> (szerokość)		<b>draught</b> (zanurzenie)														
<b>XX (X-ray) – Additional informations (Informacje dodatkowe)</b>																				
<b>Action taken. (Informacje o podjętej akcji przeciwdziałania)</b>																				
<b>Assistance or salvage efforts requested. (Informacje o wezwaniu wsparcia)</b>																				
<b>Assisting or salvaging report. (Raport statku udzielającego wsparcia o dokonywanych lub planowanych działaniach)</b>																				



## Formularz raportu DG

<b>A (Alfa) – Ship (Nazwa statku, sygnał wywoławczy, numer identyfikacyjny IMO, MMSI, bandera)</b>									
<b>Nazwa statku (obiektu)</b>									
<b>Sygnał wywoławczy</b>									
<b>Numer identyfikacyjny IMO</b>									
<b>Numer MMSI</b>									
<b>Bandera</b>									
<b>B (Bravo) – Time. (Data, czas wypadku)</b>									
<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table>									(dd, hh, mm)
<b>N (November) – Next raport. (Data i czas następnego raportu (dd, hh, mm))</b>									
<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table>									
<b>P (Papa) – Cargo (Rodzaj i ilość ładunku przewożonego, składowanego)</b>									
<b>MSDS attached (Karta(y) bezpieczeństwa załączone)</b>	<b>or (lub)</b>								
<b>1. Technical name(s) of goods. (Nazwa(y) techniczna towaru)</b>									
<b>2. UN number(s). (Numer(y) kodu UN)</b>									
<b>3. IMO hazard class(es). (Klasa(y) zagrożenia wg. IMO)</b>									
<b>4. Names of manufacturers, consignee, consignor. (Nazwy producentów towarów, nadawców i/lub odbiorców towarów)</b>									
<b>5. Types of packages including identification marks (e) (Typ opakowania wraz z oznakowaniem identyfikacyjnym)</b>									
<b>6. Quantity and condition of the goods. (Szacowana ilość i stan przewożonego ładunku)</b>									

<b>7. Cargo manifest conformity. (Potwierdzenie zgodności z manifestem ładunkowym)</b>	<input style="width: 80%; height: 20px;" type="checkbox"/>																				
<b>Q (Quebec) – Defect, damage, deficiency, limitations. (Charakterystyka uszkodzeń)</b>																					
<b>R (Romeo) – Pollution / dangerous goods lost overboard. (Charakterystyka zanieczyszczenia spowodowanego utratą ładunku z podaniem szacunkowych ilości strat)</b>																					
1. Estimate of quantity and condition of lost goods. (Szacowana ilość i stan utraconych towarów np. czy pływają, czy toną)																					
2. Possible further loss of goods. (Określenie, czy możliwa jest dalsza utrata ładunku)																					
3. Cause of loss. (Przyczyny utraty ładunku)																					
<b>S (Sierra) – Weather. (Charakterystyka warunków atmosferycznych)</b>																					
<b>WIND</b> (WIATR) <table style="display: inline-table; vertical-align: middle; margin-left: 10px;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding: 0 5px;">direction (kierunek)</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="padding: 0 5px;">force (siła) °B</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></td> </tr> </table>	{	direction (kierunek)					force (siła) °B				<table style="display: inline-table; vertical-align: middle; margin-left: 10px;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding: 0 5px;">direction (kierunek)</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="padding: 0 5px;">height (wysokość) m</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; display: inline-block;"></td> </tr> </table>	{	direction (kierunek)					height (wysokość) m			
{	direction (kierunek)																				
	force (siła) °B																				
{	direction (kierunek)																				
	height (wysokość) m																				
<b>AIR TEMP</b> (Temp. powietrza °C) <table style="display: inline-table; vertical-align: middle; margin-left: 10px;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px;"></td> </tr> </table>		<b>Water TEMP</b> (Temp. wody °C) <table style="display: inline-table; vertical-align: middle; margin-left: 10px;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px;"></td> </tr> </table>																			
<b>XX (X-ray) – Additional informations (Informacje dodatkowe)</b>																					
1. Action taken – in addition to General Report. (Informacje o podjętej akcji przeciwdziałania)																					
2. Assistance or salvage efforts requested (Informacje o wezwaniu wsparcia)																					
3. Assisting or salvaging report. (Raport statku udzielającego wsparcia o dokonywanych lub planowanych działaniach)																					

## Formularz raportu HS

<b>A (Alfa) – Ship (Nazwa statku, sygnał wywoławczy, numer identyfikacyjny IMO, MMSI, bandera)</b>								
<b>Nazwa statku (obiekту)</b>								
<b>Sygnał wywoławczy</b>								
<b>Numer identyfikacyjny IMO</b>								
<b>Numer MMSI</b>								
<b>Bandera</b>								
<b>B (Bravo) – Time (Data, czas wypadku)</b>								
<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table>								(dd, hh, mm)
<b>N (November) – Next report (Data i czas następnego raportu (dd, hh, mm))</b>								
<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table>								
<b>P (Papa) – Cargo (Rodzaj i ilość ładunku przewożonego, składowanego)</b>								
<b>MSDS attached (Karta(y) bezpieczeństwa załączone)</b>	<input type="checkbox"/> or (lub) <input type="checkbox"/>							
<b>1. Technical name(s) of liquid substances (Nazwa(y) techniczna oleju lub innej substancji ciekłej)</b>								
<b>2. UN number(s). (Numer(y) kodu UN)</b>								
<b>3. Basic parameters of liquid substances. (Podstawowe parametry substancji ciekłej)</b>								
Density (Gęstość) [kg/m <sup>3</sup> ]								
Viscosity (Lepkość) [Pa · s lub cP]								
Flash point (Punkt zapłonu) [°C]								
Pour point (Punkt płynięcia) [°C]								
<b>4. Pollution category (A, B, C or D). (Kategoria zanieczyszczenia)</b>								
<b>5. Names of manufacturers, consignee, consignor. (Nazwy producentów towarów, nadawców i/lub odbiorców towarów)</b>								
<b>6. Quantity (Ilość)</b>								
<b>7. Cargo manifest conformity. (Potwierdzenie zgodności z manifestem ładunkowym)</b>								

<b>Q (Quebec) – Defect, damage, deficiency, limitations. (Charakterystyka uszkodzeń)</b>											
Condition of ship. ( <i>Stan ogólny statku</i> )											
Ability to cargo transfer ( <i>Zdolność do rozładunku</i> )											
<b>R (Romeo) – Pollution / dangerous goods lost overboard (Charakterystyka zanieczyszczenia spowodowanego utratą ładunku z podaniem szacunkowych ilości strat)</b>											
1. Estimate of quantity and condition of lost cargo. ( <i>Szacowana ilość i stan utraconego ładunku np. czy pływa, czy tonie</i> )											
2. Possible further loss of cargo. ( <i>Określenie, czy możliwa jest dalsza utrata ładunku</i> )											
3. Cause of loss. ( <i>Przyczyny utraty ładunku</i> )											
<b>S (Sierra) – Weather (Charakterystyka warunków atmosferycznych)</b>											
WIND ( <i>WIATR</i> )	{ direction ( <i>kierunek</i> ) <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td></tr></table> force ( <i>siła</i> ) <sup>0</sup> B <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td></tr></table>										
AIR TEMP ( <i>Temp. powietrza °C</i> )	SWELL ( <i>FALA</i> )         { direction ( <i>kierunek</i> ) <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td></tr></table> height ( <i>wysokość</i> ) m <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td></tr></table>										
	Water TEMP ( <i>Temp. wody °C</i> ) <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td></td></tr></table>										
<b>XX (X-ray) – Additional informations (Informacje dodatkowe)</b>											
1. Action taken – in addition to General Report ( <i>Informacje o podjętej akcji przeciwdziałania</i> )											
2. Assistance or salvage efforts requested. ( <i>Informacje o wezwaniu wsparcia</i> )											
3. Assisting or salvaging report. ( <i>Raport statku udzielającego wsparcia o dokonywanych lub planowanych działaniach</i> )											

## Formularz raportu MP

<b>A (Alfa) – Ship. (Nazwa statku, sygnał wywoławczy, numer identyfikacyjny IMO, MMSI, bandera)</b>								
<b>Nazwa statku (obiekту)</b>								
<b>Sygnał wywoławczy</b>								
<b>Numer identyfikacyjny IMO</b>								
<b>Numer MMSI</b>								
<b>Bandera</b>								
<b>B (Bravo) – Time. (Data, czas wypadku)</b>								
	<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table> <span style="margin-left: 10px;">(dd, hh, mm)</span>							
<b>N (November) – Next raport. (Data i czas następnego raportu (dd, hh, mm))</b>								
<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table>								
<b>P (Papa) – Cargo. (Rodzaj i ilość ładunku przewożonego, składowanego)</b>								
<b>MSDS attached (Karta(y) bezpieczeństwa załączone)</b>	<b>or (lub)</b>							
<b>1. Technical name(s) of goods. (Nazwa(y) techniczna towaru)</b>								
<b>2. UN number(s). (Numer(y) kodu UN)</b>								
<b>3. IMO hazard class(es). (Klasa(y) zagrożenia wg. IMO)</b>								
<b>4. Names of manufacturers, consignee, consignor. (Nazwy producentów towarów, nadawców i/lub odbiorców towarów)</b>								
<b>5. Types of packages including identification marks. (Typ opakowania wraz z oznakowaniem identyfikacyjnym)</b>								
<b>6. Quantity and condition of the goods. (Ilość i stan przewożonych ładunków)</b>								

<b>7. Cargo manifest conformity. (Potwierdzenie zgodności z manifestem ładunkowym)</b>	<input style="width: 50px; height: 20px;" type="text"/>												
<b>Q (Quebec) – Defect, damage, deficiency, limitations. (Charakterystyka uszkodzeń)</b>													
<b>R (Romeo) – Pollution / dangerous goods lost overboard. (Charakterystyka zanieczyszczenia spowodowanego utratą ładunku z podaniem szacunkowych ilości strat)</b>													
<b>1. Estimate of quantity and condition of lost goods (Szacowana ilość i stan utraconych towarów np. czy pływają, czy toną)</b>													
<b>2. Possible further loss of goods. (Określenie, czy możliwa jest dalsza utrata ładunku)</b>													
<b>3. Cause of loss. (Przyczyny utraty ładunku)</b>													
<b>S (Sierra) – Weather. (Charakterystyka warunków atmosferycznych)</b>													
<b>WIND</b> (WIATR) <div style="display: flex; align-items: center; margin-left: 20px;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">}</div> <div style="margin-right: 10px;"> <b>direction (kierunek)</b> <b>force (siła) °B</b> </div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <table border="1" style="border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td></tr> <tr><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td></tr> </table> </div> </div> <div style="margin-left: 20px; margin-top: 10px;"> <b>AIR TEMP (Temp. powietrza °C)</b> <div style="border: 1px solid black; width: 60px; height: 20px; margin-left: 10px;"></div> </div>							<b>SWELL</b> (FALA) <div style="display: flex; align-items: center; margin-left: 20px;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">}</div> <div style="margin-right: 10px;"> <b>direction (kierunek)</b> <b>height (wysokość) m</b> </div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 40px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <table border="1" style="border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td></tr> <tr><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td><td style="width: 15px; height: 15px;"></td></tr> </table> </div> </div> <div style="margin-left: 20px; margin-top: 10px;"> <b>Water TEMP (Temp. wody °C)</b> <div style="border: 1px solid black; width: 60px; height: 20px; margin-left: 10px;"></div> </div>						
<b>XX (X-ray) – Additional informations (Informacje dodatkowe)</b>													
<b>1. Action taken – in addition to General Report. (Informacje o podjętej akcji przeciwdziałania)</b>													
<b>2. Assistance or salvage efforts requested. (Informacje o wezwaniu wsparcia)</b>													
<b>3. Assisting or salvaging report. (Raport statku udzielającego wsparcia o dokonywanych lub planowanych działaniach)</b>													