

## **ZAŁĄCZNIK D**

### **WZORY RAPORTÓW I FORMULARZY, PROCEDURY**

### **INFORMOWANIA**

#### **WSTĘP**

- D.1. Kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich informuje radiostację brzegową 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.

Informacje powyższe powinny zawierać szczegóły niezbędne do prowadzenia akcji ratowniczych zgodnie z wymaganiami ustanowionymi przez IMO (Rezolucja A.851(20))<sup>1</sup>

- D.2. O spowodowanym przez siebie lub zaobserwowanym zanieczyszczeniu lub sytuacji, która może do niego doprowadzić, kapitan każdego statku jest zobowiązany poinformować w odpowiednim trybie radiostację brzegową. Obowiązek taki wynika z art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki.<sup>2</sup>
- D.3. Także cywilne statki powietrzne oraz jednostki Marynarki Wojennej i Straży Granicznej powinny informować właściwe organa administracji morskiej o zaobserwowanych zanieczyszczeniach.
- D.4. Ponadto źródłami informacji o zanieczyszczeniu morza są:
- raport kapitana statku, który zaobserwował zanieczyszczenie;
  - raport ze statku powietrznego wykonującego lot patrolowy na rzecz polskiej administracji morskiej – według zaleceń producenta sprzętu pokładowego do zdalnego wykrywania zanieczyszczeń;
  - raport pilota statku;
  - raport osoby, która zaobserwowała zanieczyszczenie z lądu;
  - raport kierownika instalacji przybrzeżnej – zgodnie z planem ratowniczym obiektu;
  - raport oficera dyżurnego kapitanatu portu – zgodnie z dziennikiem oficera dyżurnego portu;
  - meldunek przesłany w ramach Bałtyckiego systemu przekazywania informacji POLREP;
  - ostrzeżenie nawigacyjne przekazane przez KKON (BHMW) w ramach systemu WNWNS.
- D.5. Zgodnie z Rezolucją IMO A.851(20), pod nazwą „Podstawowe zasady systemów raportowania dla statku, wymagań dotyczących raportowania włącznie z wytycznymi dla raportów o incydentach związanych z towarami niebezpiecznymi, substancjami

<sup>1</sup>Art. 27a Ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. z 2000 r. nr 109, poz.1156 z późniejszymi zmianami).

<sup>2</sup>Dz.U. z 1995 r. nr 47, poz.243.

szkodliwymi i/lub zanieczyszczającymi morze”, stosuje się wytyczne będące załącznikiem niniejszej Rezolucji, zgodnie z Protokołem I, artykuł V, paragraf (2) Konwencji MARPOL.

#### D.6. Zasady ogólne (Załącznik Rezolucji A.851(20))

Systemy raportowania i wymagania dla nich są wykorzystywane do zapewnienia możliwości gromadzenia lub wymiany informacji poprzez raporty radiowe. Informacja uzyskana tą drogą wykorzystywana jest w różnych celach: akcje poszukiwawczo ratownicze, przez służby nadzoru ruchu statków, prognozowanie pogody oraz zapobieganie zanieczyszczeniom morza. Dlatego systemy raportowania powinny spełniać następujące wymagania:

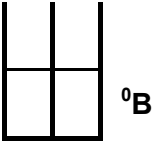
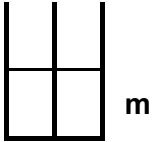




- raport powinien zawierać tylko informacje istotne, niezbędne dla celów systemu raportowania;
- treść raportu powinna być zwięzła, z wykorzystaniem standardowych formatów i procedur. Tam, gdzie występują problemy językowe należy używać j. angielskiego (z wykorzystaniem Standardowego Języka Nawigacji Morskiej lub alternatywnie Międzynarodowego Kodu Sygnałowego);
- liczba raportów powinna być ograniczona do minimum;
- podstawowe informacje (szczegóły dotyczące statku, urządzenia i wyposażenie na pokładzie itp.) powinny być przekazywane tylko raz chyba, że dane te ulegną zmianie;
- cel systemu raportowania powinien być jednoznacznie zdefiniowany;
- systemy raportowania i ich wymagania powinny umożliwiać specjalne formy raportów, dotyczące wad i uszkodzeń kadłuba, maszynowni, wyposażenia lub obsady załogi oraz innych ograniczeń, które niekorzystnie wpływać mogą na zdolność manewrową. Dotyczy to również raportów o zaistniałym lub prawdopodobnym zanieczyszczeniu morza.

#### D.7. Do czasu wprowadzenia systemu raportowania, zgodnego z Rezolucją A.851(20) obowiązuje wzór formularza raportu zgodny z Rezolucją A.648(16). Porządek alfabetyczny został przyjęty na podstawie dokumentu "Ogólne zasady systemu zgłoszeń i wymagania dotyczące przewozu niebezpiecznych ładunków, szkodliwych substancji lub substancji zanieczyszczających środowisko morskie"<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Na obszarach VTS obowiązują odrębne przepisy raportowania i tak:  
dla obszaru VTS Zatoka Gdańska - Zarządzenie porządkowe Nr 10 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 6 maja 2005 r. Przepisy Służby Kontroli Ruchu Statków ( Służby VTS), (Dziennik Urzędowy Województwa Pomorskiego z dnia 4 lipca 2005 r. Nr 65 poz. 4420);  
dla obszaru VTS Szczecin – Świnoujście: Zarządzenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. Nr 4 z 17 września 2002 r. Przepisy portowe. (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego 2002r. Nr 67, poz. 1429, z 2003r. Nr 30, poz. 430, Nr 73, poz. 1298, Nr 74, poz. 1301, Nr 113, poz. 1936, z 2004r. Nr 32, poz. 597, z 2005 r. Nr 1, poz. 3, Nr 9, poz. 154, Nr 56, poz. 1276 i Nr 60, poz. 1331)

## FORMULARZ WSTĘPNEGO RAPORTU

<b>AA (alfa) – Ship</b> <i>Nazwa statku, sygnał wywoławczy, numer identyfikacyjny IMO, bandera</i>													
<b>BB (bravo) – Time</b> <i>Data, czas wypadku</i>													
<table border="1"> <tr> <td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td> </tr> <tr> <td>D</td><td>D</td><td>H</td><td>H</td><td>M</td><td>M</td> </tr> </table>							D	D	H	H	M	M	<i>D – day (dzień)</i> <i>H – hour (godzina)</i> <i>M – minute (minuta)</i>
D	D	H	H	M	M								
<b>CC (charlie) – Position</b> <i>Pozycja (szerokość, długość geograficzna)</i>													
<table border="1"> <tr> <td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td>N</td><td>Szerokość</td> </tr> <tr> <td>d</td><td>d</td><td>m</td><td>m</td><td></td><td></td> </tr> </table>					N	Szerokość	d	d	m	m			<i>d – degree (stopień)</i> <i>m – minute (minuta)</i>
				N	Szerokość								
d	d	m	m										
<table border="1"> <tr> <td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td>E</td><td>długość</td> </tr> <tr> <td>d</td><td>d</td><td>d</td><td>m</td><td>m</td><td></td> </tr> </table>					E	długość	d	d	d	m	m		
				E	długość								
d	d	d	m	m									
<b>DD (delta) – Position</b> <i>Odległość od lądu</i>													
<table border="1"> <tr> <td>From (Od)</td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td> </tr> <tr> <td>State landmark (punkt na lądzie)</td><td>d</td><td>d</td><td>d</td><td>Mm</td><td>Mm</td> </tr> </table>	From (Od)						State landmark (punkt na lądzie)	d	d	d	Mm	Mm	<i>d – true bearing in degree (namiar od punktu na lądzie w stopniach)</i> <i>Mm – distance in nautical miles (odległość w milach morskich)</i>
From (Od)													
State landmark (punkt na lądzie)	d	d	d	Mm	Mm								
<b>EE (echo) – Course</b> <i>Kurs</i>	<b>FF (foxtrot) – Speed</b> <i>Prędkość</i>												
<table border="1"> <tr> <td> </td><td> </td><td> </td> </tr> <tr> <td>d</td><td>d</td><td>d</td> </tr> </table>				d	d	d	<table border="1"> <tr> <td> </td><td> </td> </tr> <tr> <td>kn</td><td>kn</td> </tr> </table> <i>d – degree (stopień)</i> <i>kn – knots (węzły)</i>			kn	kn		
d	d	d											
kn	kn												
<b>LL (Lima) – Route</b> <i>Zamierzona trasa</i>													
<b>MM (mike) – Radiocommunications</b> <i>Stacja / stacje brzegowe nasłuchu radiowego</i>													
<b>NN (november) – Next raport</b> <i>Data i czas następnego raportu</i>													
<table border="1"> <tr> <td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td> </tr> <tr> <td>D</td><td>D</td><td>H</td><td>H</td><td>M</td><td>M</td> </tr> </table>								D	D	H	H	M	M
D	D	H	H	M	M								
<i>D – day (dzień)</i> <i>H – hour (godzina)</i> <i>M – minute (minuta)</i>													

<b>PP (papa) – Cargo</b> <i>Rodzaj i ilość ładunku / zapasu</i>		
<b>QQ (quebec) – Defect, damage, deficiency, limitations</b> <i>Krótką charakterystyką uszkodzenia</i>		
<b>RR (romeo) – Pollution / dangerous goods lost overboard</b> <i>Krótką charakterystyką zanieczyszczenia z podaniem szacunkowych ilości strat</i>		
<b>SS (sierra) – Weather</b> <i>Krótką charakterystyką warunków atmosferycznych</i>		
<b>WIND</b> <i>(WIATR)</i>	{ <b>direction (kierunek)</b> <b>force (siła)</b>	
<b>SWELL</b> <i>(FALA)</i>	{ <b>direction (kierunek)</b> <b>height (wysokość)</b>	
<b>TT (tango) – Agent</b> <i>Szczegóły kontaktów z armatorem / operatorem / agentem</i>		
<b>UU (uniform) – Size and type</b> <i>Wymiary i typ statku</i>		
<b>Type</b> <i>(typ)</i> 		
<b>length (długość)</b>  <b>m</b>	<b>breadth (szerokość)</b>  <b>m</b>	<b>draught (zanurzenie)</b>  <b>m</b>
<b>XX (x-ray) – Additional informations</b> <i>Informacje dodatkowe</i>		
<u>Brief details of incident (Krótką charakterystyką wypadku):</u>		
<u>Requirements for assistance or salvage (Potrzeba pomocy z zewnątrz):</u>		
<u>Numer of persons at risk and assistance required (Liczba osób w niebezpieczeństwie, potrzebna pomoc):</u>		
<u>Details of P&amp;I Club (Szczegóły dotyczące klubu P&amp;I oraz korespondent lokalny):</u>		
<u>More information (Inne informacje):</u>		

Rys. D-1. Wzór formularza wstępnego raportu

**RAPORT UZUPEŁNIAJĄCY**

- D.8. W miarę rozwoju sytuacji i wzrostu zagrożenia spowodowanego rozlewem oleju, należy w regularnych odstępach czasu wysyłać raporty uzupełniające, przygotowane na takim samym formularzu. W raportach uzupełniających powinny być wysłane następujące dodatkowe informacje:
- inne szczegóły dotyczące zagrożenia lub uszkodzenia statku i wyposażenia;
  - czy statek ulega dalszym uszkodzeniom;
  - stopień zagrożenia pożarowego i zastosowane środki ostrożności;
  - informacje o przemieszczaniu się ładunku;
  - czy są ofiary w ludziach;
  - zakres uszkodzeń innego statku biorącego udział w kolizji;
  - wymagany czas na udzielenie pomocy;
  - czy wymagana jest dalsza pomoc;
  - wymagania dotyczące przysłania części zapasowych lub innych materiałów,
  - inne ważne informacje.
- D.9. Sprawnie funkcjonujący system informowania o zanieczyszczeniu lub o zagrożeniu nim powinien zapewniać:
- niezwłoczne powiadomienie organu decydującego o podjęciu działań operacyjnych o zwalczaniu zanieczyszczenia lub zagrożenia;
  - podniesienie gotowości do działań jednostek niezbędnych do prowadzenia akcji zwalczania zanieczyszczeń;
  - uprzedzenie o zagrożeniu zanieczyszczeniem obszarów morskich innych państw.
- D.10. Wytyczne dla raportów o incydentach związanych z towarami niebezpiecznymi:
- intencją wytycznych oraz zapytań zawartych w formularzu raportu jest bezzwłoczne przekazanie państwu nadbrzeżnemu, a także wszystkim innym zainteresowanym, informacji o każdym zdarzeniu, w którym wystąpiło lub mogło wystąpić zagubienie w morzu towarów niebezpiecznych w opakowaniach;
  - raport powinien być skierowany do najbliższej stacji brzegowej lub stacji wyznaczonej przez państwo, na obszarze którego ustanowiony został system.
- D.11. Wytyczne dla raportów o incydentach związanych z substancjami szkodliwymi i/lub zanieczyszczającymi morze:
- intencją wytycznych oraz zapytań zawartych w formularzu raportu jest bezzwłoczne przekazanie państwu nadbrzeżnemu, a także wszystkim innym zainteresowanym, informacji o zdarzeniu, w którym wystąpiło lub mogło wystąpić zanieczyszczenie środowiska morskiego, jak również o udzielonym wsparciu i działaniach ratownictwa morskiego oznaczających, że odpowiednie środki zaradcze zostały podjęte.
  - w oparciu o artykuł V, ust. (1) Protokołu I, Konwencji MARPOL raport powinien być skierowany do najbliższej stacji brzegowej;
  - ilekroć statek jest zaangażowany lub został wezwany do udzielenia wsparcia lub działań ratownictwa morskiego związanych z incydem, zgodnie z punktami 1(a) i 1(b), artykułu II, Protokołu I, Konwencji MARPOL, statek ten powinien bezzwłocznie przesłać raport o szczegółach podjętej lub planowanej akcji. Państwo nadbrzeżne powinno również być informowane o rozwoju sytuacji;
  - prawdopodobieństwo emisji zanieczyszczeń będące skutkiem uszkodzenia statku lub jego wyposażenia wymaga również przesłania raportu.

## D.12. Procedury (Dodatek do Załącznika Rezolucji A.851(20))

Raport powinien być przesyłany według następujących zasad:

**Raport o ładunkach niebezpiecznych (DG)** – Po wystąpieniu zdarzenia, w którym wystąpiła lub mogła wystąpić utrata w morzu ładunku niebezpiecznego w opakowaniach, w tym w kontenerach ogólnych, przewoźnych zbiornikach, pojazdach samochodowych i kolejowych oraz transportowanych na pokładzie barkach.

**Raport o zanieczyszczeniu substancjami szkodliwymi (HS)** - Po wystąpieniu zdarzenia, w którym wystąpiło lub mogło wystąpić zanieczyszczenie morza olejem (Załącznik I, Konwencji MARPOL) lub innymi substancjami szkodliwymi przewożonymi jako ładunek całokrętowy (Załącznik II, Konwencji MARPOL).

**Raport o zanieczyszczeniu substancjami zanieczyszczającymi morze (MP)** – W przypadku, gdy wystąpiło lub mogło wystąpić zanieczyszczenie morza substancjami szkodliwymi w opakowaniach w tym w kontenerach ogólnych, przewoźnych zbiornikach, pojazdach samochodowych i kolejowych oraz transportowanych na pokładzie barkach, identyfikowanych w Kodeksie IMDG, jako zanieczyszczenie morza (Załącznik III, Konwencji MARPOL).

**Każdy inny raport** – Każdy inny typ raportu określony przez system raportowania, zgodnie z zasadami ogólnymi Załącznika Rezolucji A.851(20)

## D.13. Wytyczne dla szczegółowych wymagań raportowych

**Raport o ładunkach niebezpiecznych (DG)**

Raport wstępny powinien zawierać punkty A, B i C (lub D) M, Q, R, S, T, U, X według standardowych wymagań, dodatkowo punkt R powinien zawierać:

- R 1 Właściwą nazwę (nazwy) techniczną towaru;
- R 2 Numer (numery) UN;
- R 3 Klasę (klasy) zagrożenia wg IMO;
- R 4 Nazwy producentów towarów, jeśli są znane lub nazwy nadawców;
- R 5 Typ opakowania wraz z oznakowaniami identyfikacyjnymi. Sprecyzować, czy zbiornik przenośny, cysterna, kontener ogólny lub inna jednostka transportowa zawiera ładunki niebezpieczne w opakowaniach. Dołączyć oficjalne oznakowania rejestracyjne i numery przypisane danej jednostce;
- R 6 Oszacowanie ilości i prawdopodobnego stanu ładunków;
- R 7 Określenie, czy utracone ładunki pływają, czy toną;
- R 8 Określenie, czy postępuje dalsza utrata ładunków;
- R 9 Określenie powodu straty ładunków.

Jeśli warunki, w jakich znajduje się statek wskazują na możliwość dalszej utraty ładunków z towarami niebezpiecznymi punkt Q formatu raportowania powinien być stosownie rozszerzony, zaś punkt P rozbudowany wg następującego schematu:

- P 1 Właściwa nazwa (nazwy) techniczna towaru;
- P 2 Numer (numery) UN;
- P 3 Klasa (klasy) zagrożenia wg IMO;
- P 4 Nazwy producentów towarów, jeśli są znane lub nazwy nadawców;

- P 5 Typ opakowania wraz z oznakowaniami identyfikacyjnymi. Sprecyzować, czy zbiornik przenośny, cysterna, kontener ogólny lub inna jednostka transportowa zawiera ładunki niebezpieczne w opakowaniach. Dołączyć oficjalne oznakowania rejestracyjne i numery przypisane danej jednostce;
- P 6 Oszacowanie ilości i prawdopodobnego stanu ładunków.

Szczegóły w raportach, które nie są osiągalne natychmiast, powinny być przesłane w raporcie (raportach) uzupełniającym.

### **Raport o zanieczyszczeniu substancjami szkodliwymi (HS)**

W przypadku wystąpienia emisji, raport wstępny powinien zawierać punkty A, B, C lub D oraz E, F, L, M, N, Q, R, S, T, U, X według standardowych wymagań.

Dodatkowo formularze P, Q, R, T i X powinny być rozszerzone w następujący sposób:

- P 1 Właściwą nazwę (nazwy) techniczną ciekłej substancji szkodliwej;
- P 2 Numer (numery) UN;
- P 3 Kategorię zanieczyszczenia (A, B, C lub D);
- P 4 Nazwy producentów ładunku, jeśli są znane lub nazwy nadawców;
- P 5 Ilość;
- Q 1 Stan ogólny statku;
- Q 2 Zdolność do przeładowania ładunku, balastu, paliwa;
- R 1 Właściwą nazwę (nazwy) techniczną ciekłej substancji szkodliwej, która przedostała się do morza;
- R 2 Numer (numery) UN;
- R 3 Kategorię zanieczyszczenia (A, B, C lub D);
- R 4 Nazwy producentów ładunku, jeśli są znane lub nazwy nadawców;
- R 5 Szacunkowa wielkość emisji;
- R 6 Określić, czy substancja pływa, czy tonie;
- R 7 Określić, czy emisja postępuje nadal;
- R 8 Określić powód emisji;
- R 9 Określić kierunek przemieszczania się zanieczyszczenia z określeniem prądów, (jeśli są znane);
- R 10 Określić szacunkowo, jeśli jest to możliwe powierzchnię rozlewu;
- T 1 Nazwa, adres, telefon i faks właściciela statku oraz dane przedstawiciela (czarterujący, zarządzający, operator lub ich agent);
- X 1 Informacje o podjętej akcji w celu zapobieżenia emisji oraz o ruchu statku;
- X 2 Informacje o udzieleniu, wezwaniu wsparcia lub dokonywanej, zamierzonej akcji ratownictwa morskiego;
- X 3 Raport o dokonywanych lub planowanych działaniach kapitana statku udzielającego wsparcia lub prowadzącego akcję ratownictwa morskiego.

Po przesłaniu raportu wstępnego zawierającego powyższe informacje, należy zebrać i przesłać w raporcie uzupełniającym, tak dużo, jak tylko jest to możliwe informacji istotnych dla ochrony środowiska. Dotyczy to formularzy raportowych obejmujących punkty P, Q, R, S i X.

Kapitan statku, który jest zaangażowany lub został wezwany do udzielenia wsparcia lub działań ratownictwa morskiego związanych z incydem zobowiązany jest do przesłania raportu zgodnego tak dalece, jak tylko to jest możliwe, z punktami A, B, C

lub D oraz E, F, L, M, N, P, Q, R, S, T, U, X. Kapitan powinien również informować państwo przybrzeżne o rozwoju sytuacji.

### **Raport o zanieczyszczeniu substancjami zanieczyszczającymi morze (MP)**

W przypadku wystąpienia emisji, raport wstępny powinien zawierać punkty A, B, C lub D oraz M, Q, R, S, T, U, X według standardowych wymagań. W przypadku prawdopodobnej emisji należy dołączyć formularz P. Dodatkowo formularze P, Q, R, T i X powinny być rozszerzone w następujący sposób:

- P 1 Właściwą nazwę (nazwy) techniczną towaru;
- P 2 Numer (numery) UN;
- P 3 Klasę (klasy) zagrożenia wg IMO;
- P 4 Nazwy producentów towarów, jeśli są znane lub nazwy nadawców;
- P 5 Typ opakowania wraz z oznakowaniami identyfikacyjnymi. Sprecyzować, czy zbiornik przenośny, cysterna, kontener ogólny lub inna jednostka transportowa zawiera ładunki niebezpieczne w opakowaniach. Dołączyć oficjalne oznakowania rejestracyjne i numery przypisane danej jednostce;
- P 6 Oszacowanie ilości i prawdopodobnego stanu ładunków;
- Q 1 Stan ogólny statku;
- Q 2 Zdolność do przeładowania ładunku, balastu, paliwa;
- T 1 Nazwa, adres, telefon i faks właściciela statku oraz dane przedstawiciela (czarterujący, zarządzający, operator lub ich agent);
- X 1 Informacje o podjętej akcji w celu zapobieżenia emisji oraz o ruchu statku;
- X 2 Informacje o udzieleniu, wezwaniu wsparcia lub dokonywanej, zamierzonej akcji ratownictwa morskiego;
- X 3 Raport o dokonywanych lub planowanych działaniach kapitana statku udzielającego wsparcia lub prowadzącego akcję ratownictwa morskiego.

Po przesłaniu raportu wstępnego zawierającego powyższe informacje, należy zebrać i przesłać w raporcie uzupełniającym, tak dużo, jak tylko jest to możliwe informacji istotnych dla ochrony środowiska. Dotyczy to formularzy raportowych obejmujących punkty P, Q, R, S i X.

Kapitan statku, który jest zaangażowany lub został wezwany do udzielenia wsparcia lub działań ratownictwa morskiego związanych z incydem zobowiązany jest do przesłania raportu zgodnego tak dalece, jak tylko to jest możliwe, z punktami A, B, C lub D oraz E, F, L, M, N, P, Q, R, S, T, U, X. Kapitan powinien również informować państwo przybrzeżne o rozwoju sytuacji.

### **Prawdopodobieństwo emisji**

Prawdopodobieństwo emisji będące następstwem uszkodzeń statku lub jego wyposażenia jest wystarczającym powodem do sporządzenia raportu. Do oceny, czy emisja jest prawdopodobna oraz czy należy przesłać raport, należy wziąć pod uwagę następujące czynniki:

- naturę uszkodzeń, wad i awarii statku, maszynowni i wyposażenia;
- stan morza, siłę wiatru oraz natężenie ruchu w obszarze i czasie incydentu.

Powszechnie wiadome jest, że niepraktyczne są precyzyjne definicje wszystkich typów incydentów prowadzących do powstania prawdopodobnej emisji, powodującej



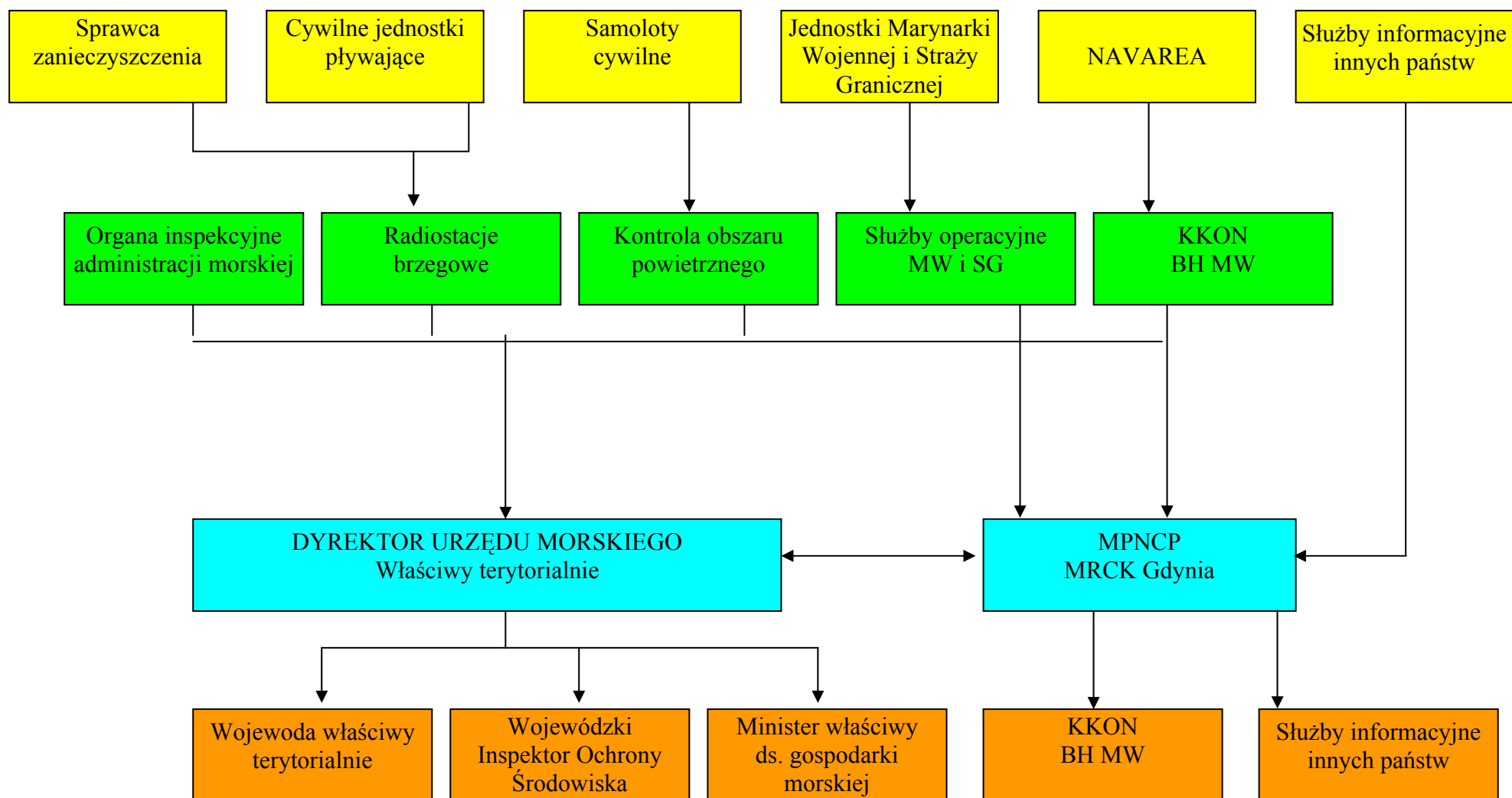
konieczność przesłania raportu. Jednakże, jako ogólne wytyczne, kapitan statku powinien przysyłać raporty w następujących przypadkach:

- uszkodzenie, wada lub awaria, która wpływać może na bezpieczeństwo statku, przykładowo; kolizja, wejście na mieliznę, pożar, eksplozja, zachwianie konstrukcji, przesunięcie ładunku;
- uszkodzenie lub awaria maszynowni lub wyposażenia, które wpływają na pogorszenie warunków bezpieczeństwa nawigacyjnego statku, takie jak; awaria układu sterowego, napędowego, zasilania elektrycznego lub wspomaganie systemu nawigacyjnego.

#### **SCHEMATY OBIEGU INFORMACJI**

Schemat obiegu informacji o wykrytym zanieczyszczeniu przedstawiono na Rys. D-2.

## KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

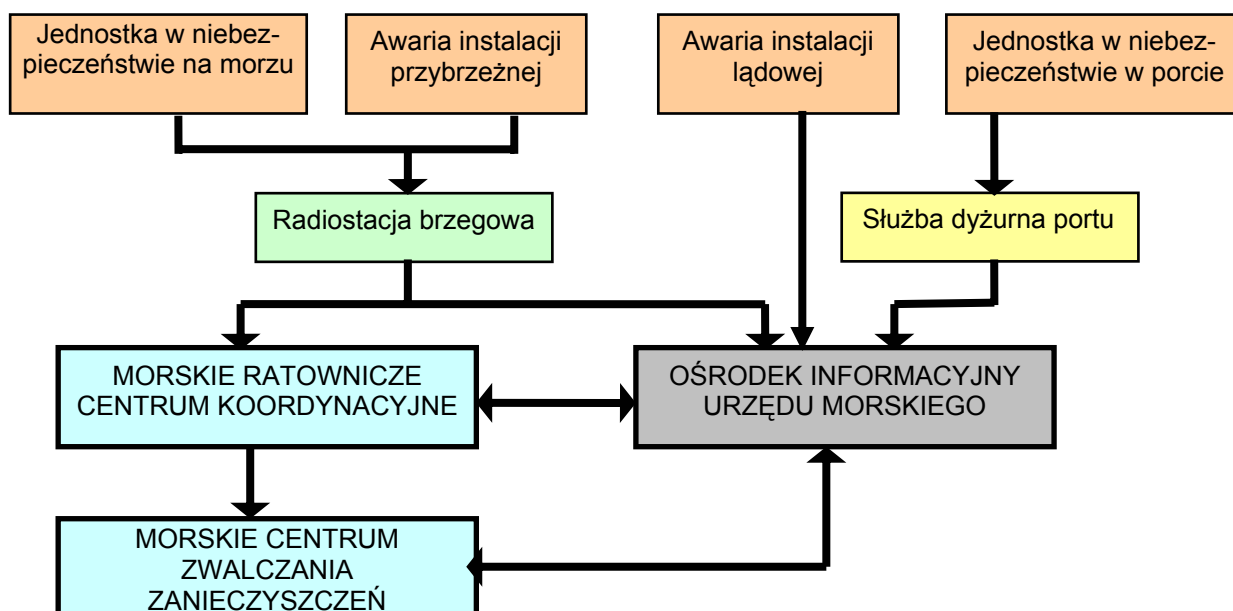


Rys. D-2. Schemat obiegu informacji o wykrytym zanieczyszczeniu

D.14. Informacja o zanieczyszczeniu lub o sytuacji mogącej je spowodować powinna zawierać następujące elementy:

- czas i miejsce wykrycia zanieczyszczenia lub wystąpienia sytuacji mogącej je spowodować;
- rodzaj awarii zagrażającej zanieczyszczeniem;
- rodzaj oraz zakres faktycznych i potencjalnych uszkodzeń obiektu; zagrażającego zanieczyszczeniem;
- faktyczne i potencjalne zagrożenia wynikające z warunków; hydrometeorologicznych i nawigacyjnych;
- ilość i rodzaj substancji zagrażającej zanieczyszczeniem;
- ilość i rodzaj paliwa.

Schemat obiegu informacji o sytuacji awaryjnej zagrażającej zanieczyszczeniem przedstawiono na Rys. D-3.



Rys. D-3. Obieg informacji o sytuacji awaryjnej zagrażającej zanieczyszczeniem

**D.15. WZORY FORMULARZY POLREP Z OBJAŚNIENIAMI****POLLUTION REPORT BALTIC (POLREP BALTIC)**

System meldunkowy został wprowadzony przez Komisję Helsińską w oparciu o Rekomendację 6/14.

POLREP BALTIC składa się z trzech części wypełnianych w języku angielskim:

Część I. POLWARN pkt. 1 - 5	POLLution WARNing	Zawiera informacje o rozlewie lub zagrożeniu rozlewem
Część II. POLINF pkt. 40-60	POLLution INFormation	Zawiera szczegółowe informacje dodatkowe
Część III. POLFAC	POLLution FACilities	Zawiera informacje dotyczące udzielania pomocy

Przedrostek POL oznacza, że incydent związany jest z zanieczyszczeniem olejem, bądź inną szkodliwą substancją.

**Skróty identyfikacyjne poszczególnych państw używane w formularzu:**

- Dania DK
- Estonia EE
- Komisja Europejska EC
- Finlandia FI
- Niemcy DE
- Łotwa LV
- Litwa LT
- Polska PL
- Rosja RU
- Szwecja SE

**Pełen formularz POLREP BALTIC składa się z następujących elementów:**

**Adress from** .....

**to** .....

**Traffic priority:** Określenie ważności dokumentu

**URGENT (PILNY)** (only when POLREP BALTIC is used as POLWARN or POLFAC)  
(tylko w przypadku, gdy POLREP używany jest jako POLWARN lub POLFAC)

**Date(Data) Time(Czas) Group(Grupa) (UTC)** – specjalny format określenia daty i czasu, polegający na tym, że pierwsze dwie cyfry oznaczają kolejny dzień miesiąca, dwie następne godzinę w formacie 24 godz., i dwie ostatnie minuty,

**Message identification:** Identyfikacja rodzaju raportu (POLWARN, POLINF, POLFAC)

**National identification and serial number:** Skrót identyfikacyjny państwa oraz numer seryjny, oznaczany jako X/Y, gdzie X jest kolejnym numerem raportu związanego z incydem Y. Oznaczenie X/Y FINAL jest informacją, że X/Y jest ostatnim raportem dotyczącym incydem Y. W przypadku rozsyłania odrębnej korespondencji do różnych państw należy umieścić w

raportach listę dystrybucyjną informującą, który raport dotyczy danego państwa. Udzielanie odpowiedzi na informacje zawarte w raporcie oznakowanym X/Y zawsze powinno odnosić się do konkretnego raportu poprzez identyczne oznakowanie. Podczas ćwiczeń raport POLREP powinien być poprzedzony wyrazem EXERCISE oraz zakończony trzykrotnym powtórzeniem wyrazu EXERCISE.

### **PART I (POLWARN) (Część pierwsza – ostrzeżenie)**

1. Date and time (data i czas w formacie dzień-godzina-minuta);
2. Position (pozycja geograficzna stopnie-minuty lub odległość od punktu znanego adresatowi)
3. Incident (natura incydentu – BLOWOUT, GROUNDING, COLLISION itp.);
4. Outflow (rodzaj zanieczyszczenia – gatunek/typ oleju, nazwa chemiczna substancji oraz jego ilość lub szybkość emisji. Jeżeli istnieje zagrożenie zanieczyszczeniem informację należy poprzedzić wyrazami NOT YET);
5. Acknowledge (potwierdzenie odbioru raportu).

### **PART II (POLINF)**

40. Date and time (informacja dotyczy tej części i umieszcza się ją, jeśli dane różnią się od podanych w punkcie 1);
41. Position and/or extent of pollution (pozycja geograficzna lub analogicznie, jak w punkcie 2. Szacowany rozmiar zanieczyszczenia, wielkość obszaru, ilość, liczba zagubionych kontenerów itp. Informacje podaje się, jeśli są inne od podanych w punkcie 4);
42. Characteristics of pollution (charakterystyka zanieczyszczenia, rodzaj oleju, jego lepkość, gęstość, punkt płynięcia. Dla znanych substancji chemicznych ich numer UN, dla nieznanymi – opis stanu skupienia, barwa, oznakowania opakowań);
43. Source and cause of pollution (źródło i powód zanieczyszczenia, w przypadku statku należy podać, czy zanieczyszczenie jest skutkiem eksploatacji, czy incydentu, który należy opisać pokrótce. Jeżeli jest to możliwe, należy podać nazwę statku, sygnał wywoławczy, banderę, Jeżeli statek odbywa rejs, należy podać kurs, prędkość oraz nazwę portu docelowego);
44. Wind direction and speed (określenie kierunku (skąd) i prędkości wiatru w m/s);
45. Current direction and speed (określenie kierunku (dokąd) i siły prądu w m/s);
46. Sea state and visibility (określenie stanu morza (wysokość fali) oraz widzialności w Mm);
47. Drift of pollution (określenie kierunku i prędkości dryfu zanieczyszczenia);
48. Forecast (prognoza dryfu i rozprzestrzeniania się zanieczyszczenia. Jeżeli kieruje się ono w stronę brzegu; należy podać przewidywany czas);

49. Identity of observer and ships on scene (identyfikacja obserwatora, który zameldował o incydencie – nazwa statku itp. Należy również przekazać informacje o wszystkich statkach znajdujących się w pobliżu. Szczególnie, gdy nie jest znany sprawca);
50. Action taken (informacja o podjętych działaniach);
51. Photographs or samples (informacja o dokumentacji fotograficznej i pobraniu próbek. Należy podać nazwę i adres (faks) instytucji prowadzącej badania pobranych próbek);
52. Names of other states informed (określenie państw i instytucji, które zostały poinformowane)
53. – 59. Spare (miejsce na dodatkowe informacje, np. analizy, rezultaty inspekcji statku, zeznania członków załogi);
60. Acknowledge (potwierdzenie, najlepiej przez kompetentny organ władzy).

### **PART III (POLFAC)**

80. Date and time (podaje się, jeśli jest różna od umieszczonej w p. 40);
81. Request for assistance (rodzaj i wielkość wymaganej pomocy z podaniem:
- specjalistycznego sprzętu,
  - specjalistycznego sprzętu wraz z personelem,
  - kompletnych zespołów ratowniczych,
  - wskazanych doradców i ekspertów;
82. Cost (prośba o podanie przybliżonych kosztów pomocy);
83. Pre-arrangements for the delivery of assistance (informacje o ułatwieniach w odprawach granicznych i celnych);
84. To where assistance should be rendered and how (określenie miejsca skierowania pomocy oraz sposobów komunikowania się z ośrodkami koordynującymi akcję);
85. Names of other states and organizations (wypełnia się, jeśli nie określono nazw państw i organizacji w p. 81);
86. Change of command (zmiana organizacji dowodzenia. W przypadku, gdy zanieczyszczenie przemieszcza się na obszar odpowiedzialności drugiego państwa, państwo, które pierwotnie koordynowało akcję, może wnioskować przejęcie nadzoru);

87. Exchange of information (w przypadku, gdy mają zastosowanie przepisy umów dwustronnych państwo przejmujące koordynację musi uzyskać wszelkie niezbędne informacje o prowadzonej akcji);
88. – 98. Spare (miejsce na wszelkie dodatkowe informacje i instrukcje);
99. Acknowledge (potwierdzenie, jak w p. 5 i 60).

### PRZYKŁADOWE FORMULARZE POLREP

#### Part 1 Used as a Warning of Pollution (Część I – Ostrzeżenie)

<u>Heading and Item Numbers</u>	<u>POLREP BALTIC Telfax Message</u>
<b>Address</b>	<b>FROM DENMARK TO SWEDEN HELSINKI COMMISSION</b>
<b>Traffic priority</b>	<b>URGENT</b>
<b>Date time group (UTC)</b>	<b>030730</b>
<b>Message identification</b>	<b>POLREP BALTIC</b>
<b>National identification and serial number</b>	<b>DK 1/1</b>
<b>1. Date and time (UTC)</b>	<b>1. 030700</b>
<b>2. Position</b>	<b>2. 5538N1234E</b>
<b>3. Incident</b>	<b>3. TANKER GROUDING</b> <b>3. Tankowiec na mieliźnie</b>
<b>4. Outflow</b>	<b>4. NOT YET CRUDE OIL</b> <b>4. Jeszcze nie, podejrzenie ropy surowej</b>
<b>5. Acknowledge</b>	<b>5. ACKNOWLEDGE</b>

**Full Report Using Part 1, 2 and 3 (Raport pelen – trzy części)**

<b><u>Heading and Item Numbers</u></b>	<b><u>POLREP BALTIC Telefax Message</u></b>
<b>Address</b>	<b>FROM DENMARK TO SWEDEN, GERMANY</b>
<b>Traffic priority</b>	<b>URGENT</b>
<b>Date time group (UTC)</b>	<b>030915</b>
<b>Message identification</b>	<b>POLREP BALTIC</b>
<b>National identification and serial number</b>	<b>DK 1/2 - DK 1/1 FOR SE</b>
<b>1. Date and time (UTC)</b>	<b>1. 030900</b>
<b>2. Position</b>	<b>2. 5538N1234E</b>
<b>3. Incident</b>	<b>3. TANKER GROUNDING</b>
<b>4. Outflow</b>	<b>4. CRUDE OIL, 800 TONS ESCAPED</b> <b>4. Ropa surowa, rozlew 800 ton</b>
<b>41. Position and/or extent of pollution on/above/in the sea</b>	<b>41. OIL SLICK EXTENDED 1 MILE TO THE SOUTH, WIDTH 0.3 MILES</b> <b>41. Plama oleju rozprzestrzenia się w kierunku południowym na długość 1 Mm, szerokość 0,3 Mm</b>
<b>42. Characteristics of pollution</b>	<b>42. VENEZUELA CRUDE, VISCOSITY 2983 CST AT 38C. HIGHLY VISCOUS</b> <b>42. Ropa surowa "Venezuela Crude" lepkość 2983 cSt, w temp. 38 C, wysoka lepkość</b>
<b>43. Source and cause of pollution</b>	<b>43. DK TANKERS ESSO BALTICA OF COPENHAGEN, 5000 GRT, CALL SIGN OVQZ, THREE WING TANKS DAMAGED</b> <b>43. Tankowiec duński "ESSO BALTICA" ładowność 5000 ton, sygnał wywoławczy OVQZ, uszkodzenie trzech bocznych zbiorników</b>
<b>44. Wind direction and speed</b>	<b>44. 000 - 10</b>
<b>45. Current direction and speed</b>	<b>45. 180 - 0.2</b>
<b>46. Sea state and visibility</b>	<b>46. 0.5 - 10</b>
<b>47. Drift of pollution</b>	<b>47. 180 - 0.5</b>
<b>48. Forecast of likely effect of pollution on/above/in the sea</b>	<b>48. COULD REACH FALSTERBO WITHIN HOURS</b>



	<b>48. Plama oleju może osiągnąć FALSTERBO w ciągu kilku godzin</b>
<b>49. Identity of observer/reporter</b>	<b>49. RE. 43 ABOVE</b>
<b>Identity of ships on scene</b>	<b>49. Jak podano w p. 43, powyżej</b>
<b>50. Action taken</b>	<b>50. TWO DK STRIKE TEAMS HIGH OIL RECOVERY CAPABILITY EN ROUTE ETA SPILL SITE 031000.</b>
	<b>50. Dwa duńskie zespoły o dużej wydajności zbierania w drodze, przewidywany czas dojścia 031000</b>
<b>51. Photographs taken</b>	<b>51. OIL SAMPLES TAKEN. TELEX 64471 SOK DK</b>
	<b>51. Próbkę oleju pobrane. Numer faxu.</b>
<b>52. Names of other states &amp; organization informed</b>	<b>52. SE AND HELCOM</b>
<b>53. Spare</b>	<b>53. NAVIGATIONAL WARNING ISSUED AS LYNGBY RADIO NAV. WARN. NO 57</b>
	<b>53. Ostrzeżenie nawigacyjne</b>
<b>81. Request for assistance</b>	<b>81. FOR SWEDEN: REQUEST ONE A-CLASS (M1 SYSTEM) AND ONE B-CLASS VESSEL (M3 SYSTEM) FOR DE: REQUEST ONE STRIKE TEAM WITH 500 M HIGH SEA BOOM AND HIGH CAPACITY SKIMMER</b>
	<b>81. Ze Szwecji jeden statek klasy A i jeden klasy B, z Niemiec jeden zespół z 500 m zapory i jeden zbieracz</b>
<b>82. Cost</b>	<b>82. REQUEST INFORMATION ON COST RATE FOR ASSISTANCE UNDER ITEM 81</b>
	<b>82. Prośba o podanie kosztów</b>
<b>83. Pre-arrangements for delivery of assistance</b>	<b>83. FORMALITIES REGARDING BORDER PASSAGE WILL BE CLEARED WHEN ITEM 81/3 CONFIRMED</b>
	<b>83. Formalności przekroczenia granicy będą załatwione po potwierdzeniu p. 81</b>
<b>84. To where assistance should be rendered and how</b>	<b>84. SITE OF GROUNDING. CONTACT GUNNAR THOR OF VHF CH. 16 CALL SIGN OWPB, SOSC KNUD HANS ON BOARD G.THOR</b>

**84. Pomoc skierować w miejsce incydentu. Kontakt GUNNAR THOR, kanał 16 UKF, sygnał wywoławczy OWPB, SOSC Knud Hans, na statku G. Thor**

**99. Acknowledge**

**99. ACKNOWLEDGE**

**Part 3 Used as Reply to a Request for Assistance**

**(Część 3. Odpowiedź na wezwanie pomocy)**

**Heading and Item Numbers**

<b>Address</b>	<b>FROM SWEDEN TO DENMARK</b>
<b>Traffic priority</b>	<b>URGENT</b>
<b>Date time group (UTC)</b>	<b>031115</b>
<b>Message identification</b>	<b>POLREP BALTIC</b>
<b>National identification and serial number</b>	<b>YOUR DK 1/2 REFERS</b>
<b>80. Date and time (UTC)</b>	<b>80. 031100</b>
<b>81. Request for assistance</b>	<b>81. TV 02 AND TV 048 WITH OIL BOOMS AND SKIMMERS ARE AVAILABLE</b> <b>81. Statki TV 02 i TV 048 z zaporami i zbieraczami są możliwe do wykorzystania</b>
<b>82. Cost</b>	<b>82. TOTAL COST FOR TV 02 AND TV 048 WILL BE APPROXIMATELY 6600 SEK PR. HOUR ON SITE</b> <b>82. Koszt całkowity pracy dwóch statków na miejscu akcji wyniesie około 6600 SEK/godz.</b>
<b>84. To where assistance should be rendered and how</b>	<b>84. TV 048 ETA SPILL AREA 031200 TV 02 ETA SPILL AREA 031400</b> <b>84. TV 048 będzie o 031200, TV 02 - 031400</b>
<b>99. Acknowledge</b>	<b>99. ACKNOWLEDGE</b>

Przykładowy formularz wykorzystywany podczas ćwiczeń

**Part 1 Used as Exercise Message**

**Heading and Item Numbers**

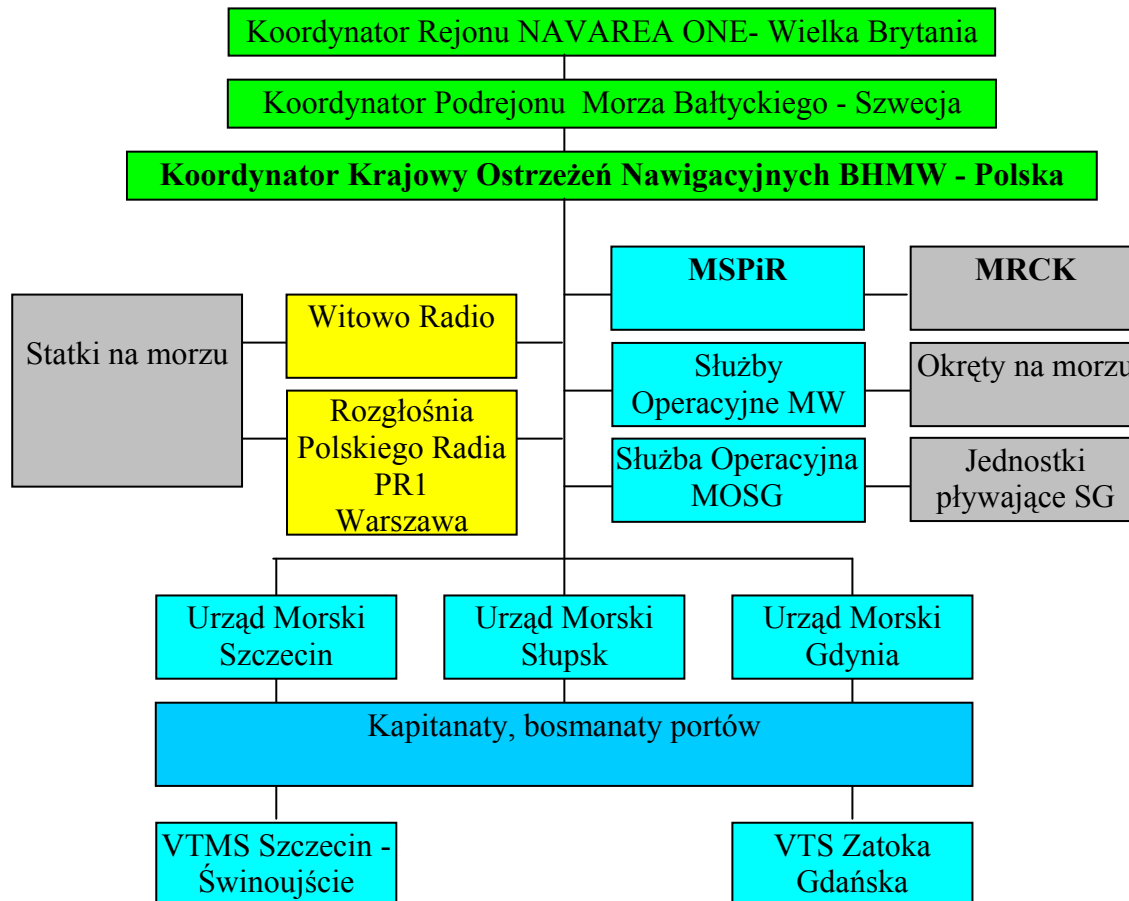
**POLREP BALTIC Telex Message**

<b>Address</b>	<b>FROM</b>	<b>FINLAND</b>		
	<b>TO</b>	<b>RUSSIA, SWEDEN</b>		
		<b>HELSINKI COMMISSION</b>		
<b>Traffic priority</b>	<b>URGENT</b>			
<b>Date time group (UTC)</b>	<b>060300</b>			
<b>Exercise identification</b>	<b>EXERCISE</b>			
<b>Message identification</b>	<b>POLREP BALTIC</b>			
<b>National identification and serial number</b>	<b>FI 1/1</b>			
<b>1. Date and time (UTC)</b>	<b>1. 060235</b>			
<b>2. Position</b>	<b>2. 5959N2533E</b>			
<b>3. Incident</b>	<b>3. CARGO SHIP COLLISION</b>			
	<b>3. Kolidzja statku z ładunkiem</b>			
<b>4. Outflow</b>	<b>4. NOT YET HEAVY FUEL OIL APPROX. 400 TON ON BOARD DAMAGED VESSEL</b>			
	<b>4. Jeszcze nie. W zbiornikach uszkodzonego statku około 400 ton oleju</b>			
<b>5. Acknowledge</b>	<b>5. ACKNOWLEDGE</b>			
<b>Exercise identification</b>	<b>EXERCISE</b>	<b>EXERCISE</b>	<b>EXERCISE</b>	<b>EXERCISE</b>

### Światowy System Ostrzeżeń Nawigacyjnych (WWNWS)

Światowy System Ostrzeżeń Nawigacyjnych ma na celu przeprowadzanie skoordynowanych transmisji nawigacyjnych na ściśle określone obszary. Serwis ten skupia służby zbierające informacje dotyczące bezpieczeństwa żeglugi, koordynatorów poszczególnych regionów oraz stacje rozpowszechniające informacje.

W Polsce koordynatorem krajowym ostrzeżeń nawigacyjnych (KKON) jest Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej. Schemat obiegu ostrzeżeń przedstawiony jest na rysunku



Rys. D.4. Schemat obiegu ostrzeżeń.

Koordynator krajowy ON odpowiada za:

- zbieranie informacji o wszystkich zdarzeniach, które mogą w znacznym stopniu wpływać na bezpieczeństwo nawigacji w granicach jego regionu;
- natychmiastową ocenę wszystkich informacji, w świetle specjalistycznej znajomości akwenu pod kątem ich związku z bezpieczeństwem nawigacji, w jego rejonie odpowiedzialności;
- wybieranie wiadomości do nadawania zgodnie z wytycznymi;
- redakcja ostrzeżeń brzegowych zgodnie z normami międzynarodowymi;
- rozpowszechnianie i monitoring ostrzeżeń brzegowych i lokalnych;
- zorganizowanie przyjęć ostrzeżeń NAVAREA nadawanych dla jego rejonu odpowiedzialności i gdzie to jest właściwe, ostrzeżeń brzegowych od innych koordynatorów krajowych;

## KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

- redakcja i rozpowszechnianie ostrzeżeń NAVAREA i stosownych ostrzeżeń brzegowych i lokalnych tak, aby były dostępne w biurach portowych i gdzie to jest właściwe, do publikacji nautycznych;
- działalność inna - związana z przeciwdziałaniem piractwu i rozbojom przeciw statkom.

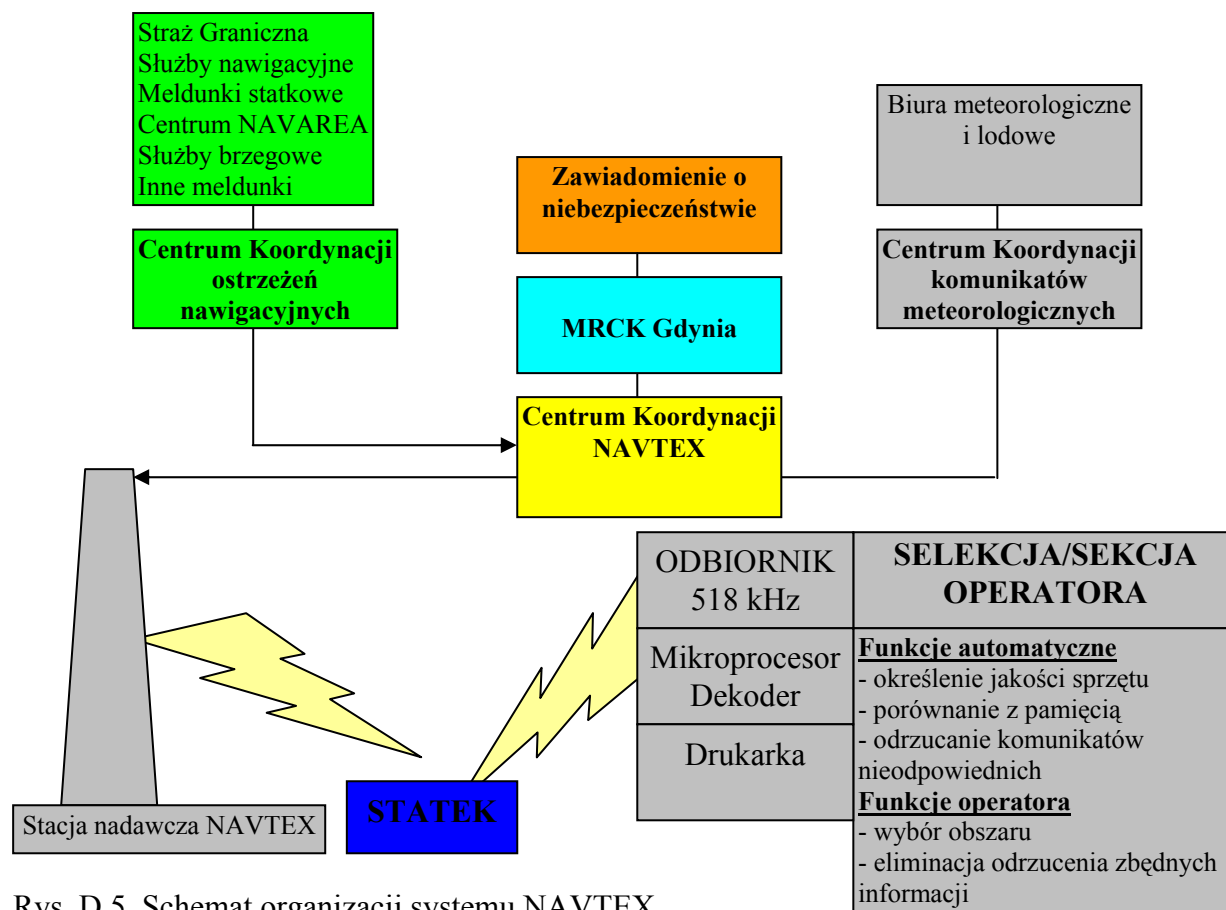
Z punktu widzenia Krajowego Planu informacje zawarte w ostrzeżeniach dotyczą:

- zaginionych lub znajdujących się w niebezpieczeństwie statków morskich i członków ich załóg;
- zagubionych ładunków niebezpiecznych w opakowaniach;
- obecności i kierunku przemieszczania się zanieczyszczenia;
- obszarów, w których prowadzone są operacje usuwania zanieczyszczeń;
- zagrożeń dla statków udających się w rejon zdarzenia.

W tym zakresie Służba SAR współpracuje z BHMW na zasadach wzajemnej wymiany informacji.

## NAVTEX

NAVTEX jest automatycznym systemem wąskopasmowej telegrafii z wydrukiem bezpośrednim, nadającym ostrzeżenia i informacje, na częstotliwości 518 kHz (w j. angielskim) oraz na częstotliwości 490 kHz (w językach narodowych). Z uwagi na zasięg – do 400 Mm jest to system komunikacyjny najbardziej przydatny w działaniach związanych z Krajowym Planem. Schemat organizacji systemu pokazany jest na rysunku



Rys. D.5. Schemat organizacji systemu NAVTEX.

## Meldunek o wykrytym niebezpieczeństwie nawigacyjnym<sup>4</sup> *Navigational warning note*

Data / Date: ..... LT.....

Nazwa statku lub nadawcy / *Name of the Ship or Sender*

Dotyczy:  
*Content:*

Pozycja: Szerokość: Długość:  
*Position: Latitude: (DD MM,dd) Longitude: (DDD MM,dd)*

Mapa (publikacja / nr, data, wydanie):  
*Chart (publication No., Edition, date):* .....

Numer ostatniego zeszytu „Wiadomości Żeglarskich”:  
*Last Edition of „Notice to Mariners” received:* .....

Szczegóły:  
*Details:*

Podpis:  
*Signature:*

**Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej**  
81-912 Gdynia  
tel.: + 48 58 620 74 72, +48 58 626 62 08  
fax: +48 58 626 62 03, +48 58 626 34 87  
e-mail: [bhmw@mw.mil.pl](mailto:bhmw@mw.mil.pl)

<sup>4</sup> Formularz meldunku znajduje się w każdym zeszycie „Wiadomości Żeglarskich”.