



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VI kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM 10-105-10

## **Druk nr 4463 cz. II**

Warszawa, 20 lipca 2011 r.

Pan  
Grzegorz Schetyna  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku*

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

### **- o bezpieczeństwie morskim z projektami aktów wykonawczych.**

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

*Z poważaniem*

(-) Donald Tusk

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie funkcjonowania elektronicznej bazy danych**  
**o statkach o polskiej przynależności**

Na podstawie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa sposób prowadzenia bazy danych o statkach o polskiej przynależności, w tym wprowadzania i aktualizacji informacji o tych statkach, warunki dostępu właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej oraz Komisji Europejskiej do informacji zamieszczonych w bazie oraz zakres ich wykorzystania.

§ 2. Baza danych o statkach o polskiej przynależności, zwana dalej „bazą danych”, jest scentralizowanym zbiorem danych zawierającym dokumenty i informacje dotyczące statków morskich o polskiej przynależności, określone w art. 7 ust. 2 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”.

§ 3. 1. Baza danych jest umiejscowiona w Urzędzie Morskim w Gdyni/Szczecinie.  
2. Administratorem bazy danych jest dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni/Szczecinie.  
3. Do prowadzenia, obsługi i serwisowania bazy danych zostanie wyłoniony profesjonalny podmiot mający doświadczenie w obsłudze podobnych systemów.

§ 4. Dostęp do bazy danych jest możliwy dla osób uprawnionych przy użyciu przeglądarki internetowej.

§ 5. 1. Użytkownikami systemu są wskazani przez pracodawcę pracownicy lub funkcjonariusze:

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

- 1) ministerstwa właściwego do spraw gospodarki morskiej;
  - 2) Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich;
  - 3) izb morskich;
  - 4) urzędów morskich;
  - 5) Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa;
  - 6) uznanych organizacji upoważnionych do działania w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej;
  - 7) Morskiego Oddziału Straży Granicznej;
  - 8) innych podmiotów na podstawie decyzji Administratora bazy danych, z zastrzeżeniem § 6 ust. 1.
2. Poszczególni użytkownicy mają zróżnicowany dostęp do dokumentów zawartych w bazie, w zależności od posiadanego stopnia autoryzacji.
3. Od stopnia autoryzacji zależy możliwość wglądu, archiwizacji, przesyłania, uaktualniania i wymiany informacji.
4. Dostęp do danych oraz stopień autoryzacji określa Administrator bazy danych na pisemny wniosek zainteresowanego podmiotu. Od decyzji Administratora przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

**§ 6.** 1. W przypadku wniosku o dostęp do bazy danych przez Komisję Europejską lub administrację morską innego państwa decyzję w sprawie dostępu oraz jego zakresu podejmuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Administrator bazy danych zapewni dostęp do informacji zawartych w bazie danych, określonych w art. 29 ustawy, w przypadku zmiany bandery statku z polskiej na obcą, jeżeli wystąpi o to administracja bandery, którą statek będzie podnosił.

**§ 7.** Informacje zawarte w bazie danych będą wykorzystywane w zakresie:

- 1) nadzoru nad całością polskiej floty i sprawozdawczości do wszelkich podmiotów prawa międzynarodowego prowadzonych przez centralny i terenowe organy administracji morskiej;
- 2) dokumentów rejestracyjnych przez izby morskie;
- 3) dokumentów klasyfikacyjnych i certyfikatów okrętowych przez uznane organizacje w odniesieniu do statków, na których przeprowadzają przeglądy i inspekcje;
- 4) podstawowych informacji o statku przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa;

- 5) dokumentów rejestracyjnych oraz certyfikatów statków podlegających inspekcji morskiej przez Morski Oddział Straży Granicznej.

**§ 8.** 1. Do założenia rekordu w bazie danych uprawnione są izby morskie i urzędy morskie w zależności od rodzaju statku.

2. Wymienione w ust. 1 organy rejestrują statek zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz wydają dokument rejestracyjny, wprowadzając jednocześnie jego elektroniczny odpowiednik do bazy. Wprowadzenie dokumentu elektronicznego i wydrukowanie go w celu wydania oryginału i kopii dokumentu zakłada automatycznie rekord statku.

3. Dane dotyczące dokumentów rejestracyjnych mogą być uzupełniane lub zmieniane jedynie przez wymienione w ust. 1 uprawnione organy.

**§ 9.** 1. Wprowadzenie innych danych, o których mowa w art. 7 ust. 2 ustawy należy do obowiązków Administratora bazy danych.

2. Administrator bazy danych może upoważnić osoby wymienione w art. 7 ust. 3 ustawy do bezpośredniego wprowadzania wymaganych informacji do systemu, jednak pozostaje nadal odpowiedzialny za bezpieczeństwo danych.

**§ 10.** Każda czynność wprowadzania, zmieniania lub usuwania danych jest systemowo rejestrowana i przechowywana w systemie przez okres 2 lat.

**§ 11.** 1. Do aktualizacji danych zawartych w bazie uprawnione są izby morskie, urzędy morskie, Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich oraz uznane organizacje.

2. Dane winny być uaktualniane na bieżąco, jednak w przypadku przesyłania informacji do Administratora ich wprowadzenie do bazy danych winno nastąpić w ciągu 7 dni roboczych od daty otrzymania.

**§ 12.** 1. W przypadku braku możliwości transmisji danych z baz uznanych organizacji dopuszcza się alternatywne rozwiązania dostępu do danych określonych w umowach zawartych pomiędzy uznanymi organizacjami a ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej.

2. Zamieszczenie danych w bazie danych nie zwalnia uznanych organizacji z obowiązków raportowania i informowania organów administracji zgodnie z warunkami umów, o których mowa w ust. 1.

**§ 13.** Dla ułatwienia korzystania z bazy danych Administrator jest uprawniony do wydawania informacji o sposobach wprowadzania, korygowania lub usuwania danych oraz sposobie korzystania z bazy, w tym generowaniu określonych raportów.

**§ 14.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie funkcjonowania elektronicznej bazy danych o statkach o polskiej przynależności, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 7 ust. 4 ustawy z dnia o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Obowiązek zapewnienia stałej dostępności danych o statkach o polskiej przynależności został nałożony dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery.

Celem projektu rozporządzenia jest określenie szczegółów funkcjonowania bazy danych o statkach o polskiej przynależności w taki sposób, by zapewnić jej:

- 1) optymalną funkcjonalność – zastosowane w projekcie rozporządzenia rozwiązania mają na celu zagwarantowanie, że baza danych zawiera wszelkie istotne informacje związane ze statkiem, oraz że dane te są dostępne dla zainteresowanych podmiotów;
- 2) aktualność – rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia mają na celu zapewnienie, że każdy statek rejestrowany pod polską banderą zostanie umieszczony w bazie danych, a informacje na jego temat będą na bieżąco aktualizowane przez upoważnionych użytkowników systemu;
- 3) bezpieczeństwo – wprowadzenie obostrzeń dotyczących dostępu do bazy danych oraz różnych stopni autoryzacji zapewnia bezpieczeństwo zawartych w niej danych; jednocześnie projekt rozporządzenia jasno określa odpowiedzialność za bezpieczeństwo danych (Administrator bazy danych).

Zastosowane w projekcie rozporządzenia rozwiązania dają administracji morskiej efektywne narzędzie do sprawowania nadzoru nad statkami o polskiej przynależności.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;
- 2) izby morskie;
- 3) urzędy morskie;
- 4) Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa;
- 5) uznane organizacje upoważnione do działania w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej;
- 6) Morski Oddział Straży Granicznej.

### **2. Konsultacje społeczne**

(...)

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia będzie miało wpływ na wydatki sektora publicznego, związane z kosztami utworzenia i bieżącego funkcjonowania bazy danych.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie sposobu upoważniania uznanej organizacji do wykonywania zadań  
administracji morskiej<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 8 ust. 3 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Przepisy rozporządzenia określają sposób i zakres upoważniania oraz sprawowania nadzoru nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej.

**§ 2. 1.** Upoważnienia uznanej organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej dokonuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w drodze decyzji.

2. Uznana organizacja, ubiegająca się o upoważnienie, składa ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej pisemny wniosek określający zakres upoważnienia.

3. Upoważnienie może być udzielone wyłącznie uznanej organizacji.

4. Zakres upoważnienia określa się w umowie obejmującej co najmniej postanowienia, o których mowa w załączniku do rozporządzenia. Szczegółowe informacje o treści zawartej umowy przekazuje się Komisji Europejskiej.

5. Upoważnienie nie może obejmować uprawnień do wydawania certyfikatów zwolnienia.

**§ 3.** Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może również udzielić upoważnienia uznanej organizacji mającej siedzibę w państwie, które nie jest członkiem Unii Europejskiej. W takim przypadku umowa o upoważnieniu uznanej organizacji powinna nakładać na tę instytucję obowiązek posiadania oddziału na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

**§ 4. 1.** Upoważnienie bądź odmowa jego udzielenia powinny nastąpić w okresie nieprzekraczającym 12 miesięcy od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w § 2 ust. 2.

2. Odmowa udzielenia upoważnienia może nastąpić w wypadkach uzasadnionych potrzebami polskiej administracji morskiej, z uwzględnieniem ilości statków podlegających inspekcji.

**§ 5. 1.** Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zawiesza upoważnienie uznanej organizacji w wypadku stwierdzenia, że jej działanie stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i środowiska morskiego.

2. Zawieszenie upoważnienia następuje w drodze decyzji.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji dyrektywy 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 47).



3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje niezwłocznie Komisję Europejską oraz właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej o zawieszeniu upoważnienia, przekazując również informacje uzasadniające podjęcie takiej decyzji.

**§ 6.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER  
INFRASTRUKTURY**

**Załącznik  
do rozporządzenia  
Ministra  
Infrastruktury  
z dnia ... (poz. ...)**

## WZÓR

### UMOWA

zawarta pomiędzy  
**ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej  
Rzeczypospolitej Polskiej**  
**a**

.....  
(pełna nazwa instytucji klasyfikacyjnej)

#### **o upoważnieniu uznanej organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej**

Umowa zawarta jest na podstawie postanowień § 2 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ... w sprawie sposobu upoważniania uznanej organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej (Dz. U. ...) pomiędzy ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, zwanym dalej **"organem administracji morskiej"**, a ....., (pełna nazwa uznanej organizacji i adres siedziby jej centrali) zwaną dalej **"instytucją klasyfikacyjną"**.

#### **1. Cel i zastosowanie**

Na podstawie umowy upoważnia się ..... (pełna nazwa instytucji klasyfikacyjnej) jako instytucję klasyfikacyjną do wykonywania zadań administracji morskiej w zakresie ..... (określić zakres upoważnienia)

#### **2. Postanowienia ogólne**

- 2.1. Szczegółowy zakres inspekcji koniecznych do wydania poszczególnych dokumentów statku, wymaganych umowami międzynarodowymi i przepisami prawa wewnętrznego, powierzonych instytucji klasyfikacyjnej, określa załącznik do umowy.
- 2.2. Powierzenie instytucji klasyfikacyjnej czynności organu inspekcyjnego wykraczających poza zakres określony w załączniku do umowy może nastąpić po uprzednim uzgodnieniu przez obie strony zakresu tych czynności.
- 2.3. W zakresie powierzonych czynności organu inspekcyjnego instytucja klasyfikacyjna jest zobowiązana do współpracy z inspektorami inspekcji portu w celu usunięcia braków wykrytych na statku podczas ich inspekcji i poinformowania organu administracji morskiej o podjętych działaniach.
- 2.4. W wypadku zatrzymania statku przez inspekcję portu organ administracji morskiej, po sprawdzeniu przyczyn wystąpienia braków i ich zakresu, może zażądać obecności przedstawiciela instytucji klasyfikacyjnej.
- 2.5. Jeżeli w czasie wykonywania przez instytucję klasyfikacyjną czynności organu inspekcyjnego zostaną na statku stwierdzone uszkodzenia lub braki mające wpływ na bezpieczeństwo wyjścia statku z portu i bezpieczeństwo żeglugi, instytucja klasyfikacyjna zobowiązana jest powiadomić o tym niezwłocznie organ administracji morskiej i podjąć działania naprawcze dla przywrócenia standardów bezpieczeństwa.

- 2.6. Instytucja klasyfikacyjna powinna unikać jakichkolwiek działań, które mogą wywoływać uzasadnione wątpliwości co do jej bezstronności.
- 2.7. Wykonywanie powierzonych czynności organu inspekcyjnego będzie akceptowane przez organ administracji morskiej, pod warunkiem utrzymywania przez instytucję klasyfikacyjną kryteriów ustalonych dla uznanej instytucji klasyfikacyjnej.
- 2.8. Instytucja klasyfikacyjna nie może wystawiać certyfikatu dla statku w wypadku, gdy statek został pozbawiony klasy lub zmienia klasę z przyczyn dotyczących bezpieczeństwa żeglugi, zanim nie zostanie umożliwione administracji państwa bandery wydanie w odpowiednim czasie opinii co do konieczności dokonania pełnej inspekcji na statku.

### **3. Interpretacje, zwolnienia**

- 3.1. Interpretacje postanowień umów międzynarodowych, określanie rozwiązań równoważnych i akceptacja środków zastępczych należą do organu administracji morskiej, a instytucja klasyfikacyjna współpracuje z administracją morską przy ich określaniu.
- 3.2. Wydawanie zwolnień od wymogu stosowania przepisów umów międzynarodowych należy do organu administracji morskiej.
- 3.3. W uzasadnionych wypadkach, jeżeli postanowienia umów międzynarodowych nie są spełnione, a w porcie, w którym statek się znajduje, nie ma możliwości wykonania trwałej naprawy i wymiany lub uzupełnienia wyposażenia, instytucja klasyfikacyjna zobowiązana jest określić, a następnie uzgodnić z administracją morską czasowe warunki, które umożliwią bezpieczne przejście statku do portu, gdzie trwałe naprawy, wymiana lub uzupełnienie wyposażenia będą dokonane.

### **4. Przekazywanie informacji**

- 4.1. Instytucja klasyfikacyjna będzie przekazywać organowi administracji morskiej aktualne przepisy techniczne, zasady nadzoru, instrukcje, formularze dokumentów i sprawozdań z zakresu objętego umową, a także informatory adresowe, w językach polskim i angielskim.
- 4.2. Instytucja klasyfikacyjna będzie przekazywać organowi administracji morskiej kopie dokumentów i sprawozdań potwierdzających wykonanie czynności objętych umową.
- 4.3. Instytucja klasyfikacyjna będzie przekazywać organowi administracji morskiej informacje o każdej awarii i wypadku statku, a także o stwierdzonych podczas przeglądów uchybieniach i niespełnianiu przez statek standardów bezpieczeństwa. Organ administracji morskiej informuje Komisję Europejską i państwa członkowskie Unii Europejskiej oraz państwa bandery o stwierdzeniu okoliczności wystawienia ważnego certyfikatu dla statku, który nie spełnia odpowiednich wymagań międzynarodowych konwencji, lub o każdym uchybieniu statku posiadającego ważny certyfikat klasy w zakresie objętym powyższym certyfikatem. Przekazywane są jedynie informacje o statkach stanowiących poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i środowiska lub o wypadkach szczególnych zaniedbań innej instytucji klasyfikacyjnej. Instytucja klasyfikacyjna powinna być poinformowana o takich wypadkach w czasie inspekcji wstępnej.
- 4.4. Instytucja klasyfikacyjna zapewni organowi administracji morskiej automatyczny wgląd do baz danych o statkach, w tym do statusów klasyfikacyjnych statków.
- 4.5. Instytucja klasyfikacyjna zapewni organowi administracji morskiej wgląd do dokumentacji technicznej i zbiorów analiz awarii, w zakresie statków objętych umową.
- 4.6. Organ administracji morskiej będzie przekazywać instytucji klasyfikacyjnej kopie aktów prawnych, wymagań i instrukcji w zakresie obowiązującym statki o polskiej przynależności, o ile nie są one oficjalnie publikowane.
- 4.7. Organ administracji morskiej będzie co kwartał przekazywać instytucji klasyfikacyjnej aktualną listę statków morskich o polskiej przynależności objętych umową.
- 4.8. Strony zobowiązują się, w ramach współpracy, utrzymywać stałą łączność telekomunikacyjną.

- 4.9. Instytucja klasyfikacyjna będzie przekazywać Komisji Europejskiej oraz państwom członkowskim Unii Europejskiej, które udzieliły jej upoważnienia, wszystkie stosowne informacje o klasyfikowanej przez nią flocie, przeniesieniach, zmianach, zawieszeniach oraz wycofaniach klasy statku, niezależnie od jego bandery. Informacje o przeniesieniach, zmianach, zawieszeniach i wycofaniach klasy statku, łącznie z informacjami o wszystkich opóźnionych przeglądach i opóźnionych zaleceniach, warunkach uzyskania klasy statku, warunkach lub ograniczeniach operacyjnych określonych dla klasyfikowanych przez instytucję klasyfikacyjną statków - niezależnie od ich bandery - powinny być także przekazywane do systemu informacyjnego Sirenac Memorandum Paryskiego oraz powinny być publikowane na stronie internetowej instytucji klasyfikacyjnej.
- 4.10. Instytucja klasyfikacyjna powinna przeprowadzać okresowe konsultacje z innymi uznanymi instytucjami w celu utrzymania równoważności jej standardów technicznych oraz ich wdrażania zgodnie z postanowieniami rezolucji IMO A.847(20) dotyczącej wytycznych w sprawie pomocy państwom bandery we wprowadzaniu dokumentów IMO. Instytucja klasyfikacyjna przekazuje Komisji Europejskiej informacje o zasadniczych zmianach w jej standardach.
- 4.11. W wypadku zmiany klasyfikatora pomiędzy dwiema uznanymi instytucjami klasyfikacyjnymi, instytucja, od której statek odchodzi, ma poinformować instytucję przyjmującą statek o wszystkich zaległych przeglądach, zaleceniach, warunkach klasy, warunkach eksploatacyjnych i ograniczeniach eksploatacyjnych wydanych dla tego statku. Podczas zmiany klasyfikatora instytucja klasyfikacyjna, od której statek odchodzi, przekaże instytucji przyjmującej statek kompletne dokumenty historii statku. Instytucja klasyfikacyjna przyjmująca może wystawić dla statku certyfikaty jedynie po właściwym wykonaniu wszystkich zaległych przeglądów, a także wykonaniu, w sposób określony przez instytucję, od której statek odchodzi, wszystkich zaległych zaleceń i warunków klasy wydanych uprzednio dla tego statku. Przed wydaniem certyfikatów instytucja klasyfikacyjna przyjmująca statek musi powiadomić instytucję, od której statek odchodzi, o dacie wystawienia certyfikatów, a także potwierdzić datę, miejsce i działania podjęte dla właściwego wykonania każdego zaległego przeglądu, zaległego zalecenia i warunku klasy. W celu właściwego wprowadzania wymagań określonych w niniejszym punkcie uznana instytucja klasyfikacyjna powinna współpracować z innymi uznanymi instytucjami klasyfikacyjnymi.

## **5. Nadzór nad instytucją klasyfikacyjną**

- 5.1. Organ administracji morskiej opiniuje projekty przepisów technicznych i zasad nadzoru technicznego nad statkami opracowywane przez instytucję klasyfikacyjną.
- 5.2. Organ administracji morskiej będzie otrzymywać roczne sprawozdania instytucji klasyfikacyjnej z realizacji powierzonych umową czynności, zawierające również potwierdzenie utrzymania kryteriów dla uznanej instytucji klasyfikacyjnej.
- 5.3. Organ administracji morskiej przynajmniej raz na dwa lata będzie dokonywać audytu uznanej instytucji klasyfikacyjnej w celu weryfikacji poprawności wykonywania przez tę instytucję zadań, do których została ona upoważniona. Raport zawierający informację o wynikach takiego audytu przekazuje się do Komisji Europejskiej oraz właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej najpóźniej do dnia 31 marca w roku następującym po roku, w którym taki audyt się odbył.
- 5.4. Organ administracji morskiej, przez własne organy inspekcyjne, przeprowadza niezapowiedziane inspekcje kontrolne statków.

## **6. Inne warunki**

- 6.1. Opłaty.

- 6.1.1. Opłaty za przeprowadzane inspekcje i wystawione certyfikaty będą pobierane przez instytucję klasyfikacyjną bezpośrednio od zleceniodawcy, zgodnie z zasadami określonymi w odpowiednich aktach prawnych, i przelewane na konto budżetu państwa.
- 6.2. Poufność informacji.
- 6.2.1. Instytucja klasyfikacyjna, jej kierownictwo, inspektorzy i pracownicy zapewnią pełną poufność informacji otrzymywanych od organów administracji morskiej.
- 6.3. Inspektorzy i podwykonawcy.
- 6.3.1. Powierzone czynności organu inspekcyjnego będą wykonywane przez inspektorów zatrudnionych i odpowiednio wyszkolonych przez instytucję klasyfikacyjną.
- 6.3.2. W uzasadnionych wypadkach czynności powierzone umową mogą być zlecone inspektorom zatrudnionym przez inne uznane instytucje klasyfikacyjne, na zasadach określonych w umowach o zastępstwie.
- 6.3.3. Wykonywanie czynności inspekcyjnych lub działalność podwykonawcy może nastąpić wyłącznie za zgodą organu administracji morskiej.
- 6.4. Odpowiedzialność.
- 6.4.1. Jeżeli w następstwie wypadku, wskutek prawomocnego orzeczenia sądu, ugody lub procedur arbitrażowych ustalona została odpowiedzialność organu administracji morskiej oraz został nałożony obowiązek naprawienia wyrządzonych szkód majątkowych i niemajątkowych osobom, które takich szkód doznały, a zostało udowodnione przed sądem wydającym orzeczenie, iż szkody te zostały wyrządzone w wyniku umyślnego działania lub zaniechania lub z powodu rażącego niedbalstwa instytucji klasyfikacyjnej, jej organów, pracowników, agentów lub przez inne osoby działające w imieniu instytucji klasyfikacyjnej, organ administracji morskiej jest uprawniony do otrzymania odszkodowania od instytucji klasyfikacyjnej w takim zakresie, w jakim zgodnie z treścią orzeczenia sądowego instytucja klasyfikacyjna przyczyniła się do wyrządzenia szkody.
- 6.4.2. Jeżeli w następstwie wypadku, wskutek prawomocnego orzeczenia sądu, ugody lub procedur arbitrażowych została ustalona odpowiedzialność organu administracji morskiej oraz został nałożony obowiązek naprawienia wyrządzonych szkód niemajątkowych osobom, które takich szkód doznały, a zostało udowodnione przed sądem wydającym orzeczenie, iż szkody te zostały wyrządzone wskutek nieumyślnego działania lub zaniechania instytucji klasyfikacyjnej, jej organów, pracowników, agentów lub przez inne osoby działające w imieniu instytucji klasyfikacyjnej, organ administracji morskiej jest uprawniony do otrzymania odszkodowania od instytucji klasyfikacyjnej w takim zakresie, w jakim zgodnie z treścią orzeczenia sądowego instytucja klasyfikacyjna przyczyniła się do wyrządzenia szkody. W takim wypadku organ administracji morskiej może ograniczyć maksymalną wysokość wypłacanego przez instytucję klasyfikacyjną odszkodowania, jednakże do wysokości nie niższej niż 4 miliony euro.
- 6.4.3. Jeżeli w następstwie wypadku, wskutek prawomocnego orzeczenia sądu, ugody, procedur arbitrażowych została ustalona odpowiedzialność organu administracji morskiej oraz został nałożony obowiązek naprawienia wyrządzonych szkód majątkowych osobom, które takich szkód doznały, a zostało udowodnione przed sądem wydającym orzeczenie, iż szkody te zostały wyrządzone wskutek nieumyślnego działania lub zaniechania instytucji klasyfikacyjnej, jej organów, pracowników, agentów lub przez inne osoby działające w imieniu instytucji klasyfikacyjnej, organ administracji morskiej jest uprawniony do otrzymania odszkodowania od uznanej instytucji klasyfikacyjnej w takim zakresie, w jakim zgodnie z treścią orzeczenia sądowego instytucja klasyfikacyjna przyczyniła się do wyrządzenia szkody. W takim wypadku organ administracji morskiej może ograniczyć maksymalną wysokość wypłacanego przez instytucję uznaną odszkodowania, jednakże do wysokości nie niższej niż 2 miliony euro.

- 6.4.4. W wypadku wszczęcia postępowania odszkodowawczego, instytucja klasyfikacyjna powinna być niezwłocznie o nim powiadomiona, a organ administracji morskiej, w celu informacyjnym, powinien przesłać instytucji klasyfikacyjnej treść roszczenia oraz inne odnoszące się do sprawy dokumenty.
- 6.4.5. Organ administracji morskiej nie podpisze ugody, wiążącej się z przyjęciem odpowiedzialności, bez zgody instytucji klasyfikacyjnej, której wydania instytucja klasyfikacyjna nie powinna bezpodstawnie odmawiać.
- 6.4.6. Instytucja klasyfikacyjna zobowiązana jest zawrzeć umowy ubezpieczenia odpowiedzialności i utrzymywać ich ważność przez cały okres obowiązywania umowy. Kopie umów będą przekazywane organowi administracji morskiej.
- 6.5. Rozwiązywanie sporów.
- 6.5.1. W wypadkach nieuregulowanych umową stosuje się prawo polskie.
- 6.5.2. W czasie wykonywania powierzonych umową czynności instytucja klasyfikacyjna, jej kierownictwo i inspektorzy są chronieni na zasadach dotyczących funkcjonariuszy publicznych.
- 6.5.3. Spory wynikające z postanowień umowy powinny być rozwiązywane przez obie strony polubownie, drogą negocjacji, przy wzajemnym zrozumieniu.
- 6.5.4. Jeżeli rozwiązanie sporów nie nastąpi polubownie, właściwy do rozwiązania sporów wynikających z umowy jest sąd właściwy dla siedziby organu administracji morskiej.

## **7. Zmiany**

- 7.1. Zmiany do umowy będą wprowadzane w formie aneksu, po uzgodnieniu przez obie strony.

## **8. Warunki ważności umowy**

- 8.1. Umowa wchodzi w życie z dniem ..... i jest ważna na czas nieokreślony/określony ..... lat<sup>\*)</sup>, z zastrzeżeniem ust. 7.
- 8.2. Organ administracji morskiej może zawiesić upoważnienie instytucji klasyfikacyjnej ze skutkiem natychmiastowym w przypadku utraty przez instytucję klasyfikacyjną zdolności do wykonywania zadań administracji morskiej, do których została ona upoważniona. Zawieszenie upoważnienia oznacza zawieszenie wykonania umowy.
- 8.3. Każda ze stron ma prawo do pisemnego wypowiedzenia umowy z 12-miesięcznym wyprzedzeniem.
- Umowa została sporządzona w dniu ..... w ..... w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, każdy w języku polskim i angielskim, po jednym egzemplarzu dla każdej ze stron, i została podpisana przez uprawnione osoby każdej ze stron.

.....  
(instytucja klasyfikacyjna)

.....  
(minister właściwy do spraw gospodarki morskiej)

<sup>\*)</sup> Niepotrzebne skreślić.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu upoważniania uznanej organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 8 ust. 3 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z ... Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Obowiązek wdrożenia przepisów w zakresie sposobu i zakresu upoważniania oraz sprawowania nadzoru nad uznanymi organizacjami upoważnionymi do wykonywania zadań administracji morskiej został nałożony dyrektywą 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 47).

Celem projektu rozporządzenia jest wprowadzenie umowy o upoważnieniu zawieranej pomiędzy ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej a uznanymi organizacjami, jako sposobu upoważnienia uznanych organizacji do wykonywania zadań polskiej administracji morskiej. Zakres upoważnienia będzie określany w załączniku do umowy.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;
- 2) urzędy morskie;
- 3) armatorów statków o polskiej przynależności;
- 6) uznane organizacje upoważnione do działania w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym.

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.



## **ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

### **w sprawie przekazywania informacji przez załadowcę podstawiającego pod załadunek na statek towary niebezpieczne lub zanieczyszczające<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 10b ust. 3 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 oraz z 2008 r. Nr 63, poz. 518) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa zakres informacji, jaką powinna zawierać deklaracja o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, zwana dalej „deklaracją”, przekazywana przez załadowcę kapitanowi statku.

**§ 2.** Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) „IMO”, należy przez to rozumieć Międzynarodową Organizację Morską;
- 2) „Kodeksie IMDG”, należy przez to rozumieć Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych, o którym mowa w obwieszczeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2002 r. w sprawie niektórych przepisów do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r., wraz z Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. Urz. Min. Infr. z 2002 r. Nr 11, poz. 47);
- 3) „Kodeksie IBC”, należy przez to rozumieć Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem, przyjęty w 1983 r. przez Komitet Bezpieczeństwa Życia na Morzu IMO – rezolucją MSC. 4 (48), zmodyfikowany w 1985 r. przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego IMO – rezolucją Nr MEPC. 19 (22);
- 4) „Kodeksie IGC”, należy przez to rozumieć Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem, przyjęty w 1983 r. przez Komitet Bezpieczeństwa Życia na Morzu IMO – rezolucją Nr MSC.5 (48);
- 5) „Kodeksie INF”, należy przez to rozumieć Kodeks bezpiecznego przewozu statkami napromieniowanego paliwa jądrowego, plutonu i wysokopromieniotwórczych odpadów w pojemnikach, przyjęty w 1993 r. przez Zgromadzenie IMO – rezolucją Nr A. 748 (18);
- 6) „Konwencji MARPOL 1973/78”, należy przez to rozumieć Międzynarodową konwencję

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują wdrożenia postanowień dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę 93/75/WE (Dz. Urz. WE L 208 z 05.08.2002, str. 10).

o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, sporządzoną w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienioną Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101);

- 7) „ładunkowej jednostce transportowej”, należy przez to rozumieć drogowy pojazd do przewozu towarów, wagon kolejowy do przewozu towarów, kontener do przewozu towarów, cysternę drogową, wagon kolejowy lub przenośny pojemnik.

**§ 3. Deklaracja powinna zawierać:**

- 1) nazwę techniczną przewożonego towaru;
- 2) numer identyfikacji towaru UN (Organizacji Narodów Zjednoczonych), jeżeli istnieje;
- 3) klasę szkodliwości towaru określoną według klasyfikacji przyjętej przez IMO w Kodeksach: IMDG, IBC, IGC oraz w Załączniku II – Uzupełnienie I, II i III do Konwencji MARPOL 1973/78;
- 4) klasę statku określoną przez IMO według Kodeksu INF zgodnie z Prawidłem VII/14.2, tam gdzie ma to zastosowanie;
- 5) ilość towarów, a jeżeli towary te są przewożone w ładunkowych jednostkach transportowych – znaki identyfikacyjne tych jednostek;
- 6) adres podmiotu, pod którym można otrzymać bardziej szczegółowe informacje o dostarczonym towarze.

**§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.**

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przekazywania informacji przez załadowcę podstawiającego pod załadunek na statek towary niebezpieczne lub zanieczyszczające, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 10b ust. 3 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.

Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują wdrożenia postanowień dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę 93/75/WE (Dz. Urz. WE L 208 z 05.08.2002, str. 10).

Celem projektu rozporządzenia jest określenie zakresu informacji, jaką powinna zawierać deklaracja o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających, która jest przekazywana przez załadowcę kapitanowi statku.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej,
- 2) urzędy morskie,
- 3) właścicieli i armatorów statków,
- 4) podmioty prowadzące załadunek towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających do ładowania na statek.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym.

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie określenia wymagań w zakresie budowy statku**

Na podstawie art. 12 ust. 2 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1**

**Przepisy ogólne**

**§ 1.** Rozporządzenie określa wymagania w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi, zwanych dalej „statkami”.

**§ 2.** Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do:

- 1) jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej oraz Policji;
- 2) jachtów morskich;
- 3) statków niepodlegających wpisowi do rejestru okrętowego lub rejestru statków morskich.

**§ 3.** Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o statku - rozumie się przez to statek morski o polskiej przynależności, o którym mowa w § 1.

**Rozdział 2**

**Wymagania techniczne i techniczno-eksploatacyjne w zakresie budowy statku, jego  
stałych urządzeń i wyposażenia**

**§ 4.** Statek może być używany w żegludze morskiej, jeśli spełnia wymagania techniczne w zakresie:

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

- 1) kadłuba;
- 2) urządzeń sterowych;
- 3) urządzeń kotwicznych;
- 4) urządzeń holowniczych i cumowniczych;
- 5) stałych urządzeń połowowych;
- 6) masztów i olinowania;
- 7) silników napędowych głównych;
- 8) mechanizmów pomocniczych;
- 9) kotłów parowych oraz ich wyposażenia;
- 10) zbiorników ciśnieniowych oraz ich urządzeń;
- 11) rurociągów;
- 12) wałów śrubowych oraz śrub napędowych i innych pędników;
- 13) urządzeń elektrycznych oraz ich instalacji;
- 14) urządzeń automatyki;
- 15) konstrukcyjnej ochrony przeciwpożarowej;
- 16) urządzeń i instalacji gaśniczych oraz sprzętu gaśniczego;
- 17) wolnej burty;
- 18) stateczności;
- 19) niezatapialności;
- 20) środków i urządzeń ratunkowych;
- 21) świateł nawigacyjnych i środków sygnałowych;
- 22) urządzeń radiowych;
- 23) wyposażenia nawigacyjnego;
- 24) urządzeń dźwignicowych;
- 25) innych urządzeń mających wpływ na bezpieczeństwo statku.

**§ 5.** W zakresie zagadnień, o których mowa w § 4 pkt 1 – 25, uznaje się za obowiązujące przepisy klasyfikacyjne upoważnionej organizacji, dotyczące:

- 1) klasyfikacji i budowy statków morskich;
- 2) klasyfikacji i budowy małych statków morskich;
- 3) klasyfikacji i budowy jachtów morskich;
- 4) klasyfikacji i budowy łodzi motorowych;
- 5) klasyfikacji i budowy statków śródlądowych;
- 6) klasyfikacji i budowy ruchomych jednostek górnictwa morskiego;

- 7) klasyfikacji i budowy doków pływających;
- 8) urządzeń dźwignicowych.

**§ 6.** W zakresie wymagań techniczno-eksploatacyjnych, dotyczących poszczególnych urządzeń, o których mowa w § 4 pkt 1 – 25, obowiązują przepisy klasyfikacyjne upoważnionej organizacji oraz odrębne przepisy.

**§ 7.** Rodzaje wyposażenia takie, jak:

- 1) materiały konstrukcyjne objęte wymaganiami ochrony przeciwpożarowej;
  - 2) sprzęt gaśniczy;
  - 3) środki i urządzenia ratunkowe;
  - 4) urządzenia radiowe;
  - 5) wyposażenie nawigacyjne
- mogą być zainstalowane na statkach wtedy, gdy są uznanego typu lub objęte są szczegółowymi normami dotyczącymi badań.

### **Rozdział 3**

#### **Przepis końcowy**

**§ 8.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie określenia wymagań w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 12 ust. 2 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Każdy statek używany w żegludze morskiej powinien spełniać określone wymagania techniczne w zakresie budowy, stałych urządzeń i wyposażenia zapewniającego bezpieczne uprawianie żeglugi, ochronę środowiska morskiego oraz bezpieczeństwa życia i zdrowia osób na nim przebywających. Dla statków konwencyjnych wymagania te są określone przez konwencje międzynarodowe, których Polska jest stroną i nie ma potrzeby określać ich w oddzielnych przepisach. Statki niekonwencyjne pomimo, że nie podlegają konwencją również powinny spełniać określone wymagania, które muszą zostać określone w prawie krajowym. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, zgodnie z delegacją ustawową do rozporządzenia uznaje przepisy klasyfikacyjne upoważnionych uznanych organizacji określające wymagania w przedmiotowym zakresie. Upoważnione organizacje to instytucje klasyfikacyjne uznane przez Komisję Europejską, które uzyskały upoważnienie do wykonywania zadań administracji morskiej RP.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.



## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) uznane organizacje upoważnione do działania w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) urzędy morskie;
- 3) armatorów statków niekonwencyjnych.

### **2. Konsultacje społeczne**

(...)

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia wpłynie pozytywnie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. Większa liczba instytucji klasyfikacyjnych będzie mogła sprawować nadzór klasyfikacyjny nad statkami niekonwencyjnymi, co spowoduje konkurencyjność rynku w tym zakresie.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**  
z dnia  
**w sprawie wolnej burty statków morskich**

Na podstawie art. 13 ust. 7 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1**  
**Przepisy ogólne**

**§ 1.** Rozporządzenie określa tryb postępowania w sprawach wyznaczania wolnej burty oraz wzory międzynarodowych świadectw wolnej burty.

**§ 2.** Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do:

- 1) statków sportowych;
- 2) statków rybackich;
- 3) statków o długości mniejszej niż 24 m, których stępka została położona lub które znalazły się w podobnym stadium budowy w dniu 28 sierpnia 1969 r. lub później;
- 4) statków o pojemności brutto mniejszej niż 150, których stępka została położona, lub które znalazły się w podobnym stadium budowy przed dniem 28 sierpnia 1969 r.

**§ 3.** W rozumieniu przepisów rozporządzenia:

- 1) za statek rybacki uważa się statek morski przeznaczony do połowów ryb, wielorybów, fok, morsów lub innych żywych zasobów morza;
- 2) za podróż międzynarodową uważa się podróż w czasie, której następuje przekroczenie granicy państwowej.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

§ 4. Statki morskie zwane dalej „statkami” nie mogą wyjść w morze, jeżeli nie zostaną oznakowane znakiem wolnej burty oraz zaopatrzone w międzynarodowe świadectwo wolnej burty lub odpowiednio w międzynarodowe świadectwo zwolnienia od wymagań wolnej burty, zgodnie z postanowieniami niniejszego rozporządzenia.

§ 5. Wolna burta jest to pionowa odległość od górnej krawędzi linii pokładowej do górnej krawędzi linii ładunkowej, mierzona w sposób ustalony w Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, sporządzonej w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. Nr 33, poz. 282), zmienionej Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2009 r. Nr 46, poz. 372), zwanej dalej "konwencją".

§ 6. Znak wolnej burty stanowią: krąg wolnej burty oraz linie ładunkowe wskazujące największe dopuszczalne zanurzenie statku w różnych okolicznościach i różnych porach roku, według zasad określonych w konwencji.

## **Rozdział 2**

### **Wyznaczanie wolnej burty i wydawanie świadectw wolnej burty**

§ 7. 1. Do wyznaczania wolnej burty stosuje się przepisy dla określenia linii ładunkowych stanowiące załącznik I do konwencji oraz odpowiednie przepisy prawidła 13, rozdziału II-1 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016), zmienionej Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173).

2. Do wyznaczania wolnej burty, wydawania międzynarodowych świadectw wolnej burty i międzynarodowych świadectw zwolnienia od wymagań wolnej burty oraz dokonywania odpowiednich wpisów w tych świadectwach uprawniona jest uznana przez Komisję Europejską instytucja klasyfikacyjna upoważniona zgodnie z przepisami dotyczącymi uznawania i upoważniania instytucji klasyfikacyjnej do wykonywania zadań administracji morskiej.

**§ 8.** 1. Statek, dla którego wyznaczono wolną burłę, otrzymuje znak wolnej burty, który należy umieścić na obu burtach statku, na zasadach określonych w konwencji.

2. Statek, który został oznakowany znakiem wolnej burty w sposób prawidłowy i trwały, otrzymuje międzynarodowe świadectwo wolnej burty. Wzór świadectwa określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

**§ 9.** 1. Międzynarodowe świadectwo wolnej burty, zwane dalej "świadectwem", wystawia się w jednym oryginale oraz niezbędnej liczbie kopii. Świadectwo jest ważne przez okres 5 lat, pod warunkiem potwierdzania dokonywania przeglądów rocznych statku.

2. Wydanie nowego świadectwa następuje po dokonaniu przeglądu statku.

3. W przypadku gdy ważność świadectwa wygasa, a statek nie znajduje się w porcie, w którym może zostać dokonany przegląd, dyrektor urzędu morskiego a za granicą konsul przedłuża ważność świadectwa w celu umożliwienia dokończenia podróży do tego portu, jednak na okres nie dłuższy niż 3 miesiące.

4. W przypadku określonym w ust. 3, statek bez uzyskania nowego świadectwa nie może opuścić portu, w którym może zostać dokonany przegląd.

**§ 10.** Międzynarodowe świadectwo wolnej burty stwierdza, że statek został poddany przeglądowi, ocechowany znakiem wolnej burty i że wolna burta została wyznaczona zgodnie z postanowieniami konwencji.

**§ 11.** 1. Świadectwo zwolnienia od wymagań wolnej burty wydaje się statkowi:

1) o dotychczas niespotykanych elementach konstrukcyjnych, w przypadku których zastosowanie poszczególnych postanowień konwencji mogłoby poważnie zahamować badania mające na celu rozwój takich elementów i ich stosowanie;

2) który nie odbywa podróży międzynarodowych, lecz na skutek wyjątkowych okoliczności ma podjąć jednorazową podróż międzynarodową;

3) odbywającemu podróż międzynarodową między portami polskimi a sąsiadującymi portami innych państw, jeśli takie zwolnienie przewidują porozumienia zawarte przez Rzeczpospolitą Polską.

2. Wzór świadectwa, o którym mowa w ust. 1, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

3. Dyrektor urzędu morskiego może przedłużyć ważność świadectwa zwolnienia od wymagań wolnej burty, wydanego na podstawie ust. 1 pkt 1 i 3. Okres ważności świadectwa zwolnienia od wymagań wolnej burty wraz z przedłużeniem nie może przekraczać 5 lat.

4. Do międzynarodowego świadectwa zwolnienia od wymagań wolnej burty stosuje się odpowiednio przepisy § 9 ust. 2 – 4.

**§ 12.** Niezależnie od wydania świadectwa, o którym mowa w § 9, wyznaczenie wolnej burty statków pasażerskich powinno być stwierdzone w certyfikacie bezpieczeństwa statku pasażerskiego, wydanym na podstawie odrębnych przepisów.

**§ 13.** W każdym wypadku zastosowania przepisów § 11 ust. 1 pkt 1 i 3 organ wyznaczający wolną burtę obowiązany jest sporządzić i przesłać do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej informację przewidzianą odpowiednimi postanowieniami konwencji. Informację sporządza się w językach polskim i angielskim.

**§ 14.** Oryginał międzynarodowego świadectwa wolnej burty i międzynarodowego świadectwa zwolnienia od wymagań wolnej burty powinien być wywieszony na statku w widocznym miejscu, a kopia powinna znajdować się w dyspozycji kapitana statku w celu przedstawienia właściwym władzom na ich żądanie.

### **Rozdział 3**

#### **Przepis przejściowy i końcowy**

**§ 15.** Świadectwa wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zachowują swoją ważność na czas, na jaki zostały wydane.

**§ 16.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

**Załączniki  
do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury  
z dnia ... (poz. ...)**

**Załącznik nr 1**



**RZECZPOSPOLITA POLSKA / REPUBLIC OF POLAND**  
**MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO WOLNEJ BURTY**  
**INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE**

Wydane na podstawie postanowień  
MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O LINIACH ŁADUNKOWYCH z 1966 r. wraz z Protokołem z 1988 r.  
w imieniu Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez  
*Issued under the provisions of the*  
*INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966 as modified by the Protocol of 1988 relating thereto*  
*under the authority of the Government of the Republic of Poland by*

Nr  
No.

| Nazwa statku<br>Name of ship | Sygnal rozpoznawczy<br>Distinctive number or letters | Port macierzysty<br>Port of registry | Długość (art. 2(8))<br>Length (art. 2(8)) [m] | Nr IMO<br>IMO No. |
|------------------------------|------------------------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------|
|                              |                                                      |                                      |                                               |                   |

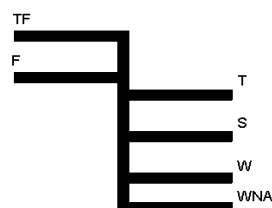
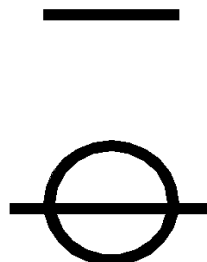
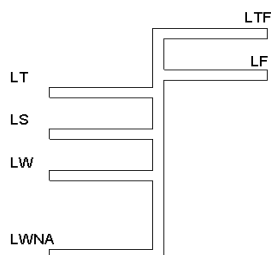
Wolna burta wyznaczona dla statku  
Freeboard assigned as a ship

Typ statku<sup>1</sup>  
Type of ship<sup>1</sup>

**WOLNA BURTA OD LINII POKŁADOWEJ**  
**FREEBOARD FROM DECK LINE**

**LINIA ŁADUNKOWA**  
**LOAD LINE**

|                                                                         |    |        |                                                                                                 |                            |
|-------------------------------------------------------------------------|----|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| Tropikalna<br>Tropical                                                  | mm | (T)    | mm                                                                                              | ponad (S)<br>above (S)     |
| Letnia<br>Summer                                                        | mm | (S)    | górną krawędź linii przechodzi przez środek okręgu<br>upper edge of line through centre of ring |                            |
| Zimowa<br>Winter                                                        | mm | (W)    | mm                                                                                              | poniżej (S)<br>below (S)   |
| Zimowa dla Atlantyku Północnego<br>Winter North Atlantic                | mm | (WNA)  | mm                                                                                              | poniżej (S)<br>below (S)   |
| Drzewna tropikalna<br>Timber tropical                                   | mm | (LT)   | mm                                                                                              | ponad (LS)<br>above (LS)   |
| Drzewna letnia<br>Timber summer                                         | mm | (LS)   | mm                                                                                              | ponad (S)<br>above (S)     |
| Drzewna zimowa<br>Timber winter                                         | mm | (LW)   | mm                                                                                              | poniżej (LS)<br>below (LS) |
| Drzewna zimowa dla Atlantyku Północnego<br>Timber winter North Atlantic | mm | (LWNA) | mm                                                                                              | poniżej (LS)<br>below (LS) |



<sup>1</sup> Typ: A, B, B- (B ze zmniejszoną wolną burta), B+ (B ze zwiększoną wolną burta).  
Type: A, B, B- (B with reduced freeboard), B+ (B with increased freeboard).

mm

mm

mm

przy burcie.  
*at side.*

**ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:**

**THIS IS TO CERTIFY:**

- 1 Statek został poddany przeglądowi zgodnie z wymaganiami artykułu 14 Konwencji.  
*That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of article 14 of the Convention.*
- 2 Przegląd wykazał, że wolne burty zostały wyznaczone, a wskazane powyżej linie ładunkowe oznaczone zgodnie z Konwencją.  
*That the survey showed that the freeboards have been assigned and load lines shown above have been marked in accordance with the Convention.*

Świadcstwo niniejsze jest ważne do

*This certificate is valid until*

pod warunkiem przeprowadzania przeglądów rocznych zgodnie z artykułem 14(1)(c) Konwencji.

subject to annual surveys in accordance with article 14(1)(c) of the Convention.

Data zakończenia przeglądu, na podstawie którego świadectwo zostało wydane

Completion date of the survey on which this certificate is based

Wydano w

Issued at

Miejscowość, data/*Place, date*

Seal/Pieczeńć

Podpis/*Signature*

- Uwagi: 1. Jeżeli statek wychodzi z portu położonego nad rzeką lub na wodach śródlądowych, dozwolone jest większe załadowanie statku o ilość ładunku, jaka odpowiada ciężarowi paliwa i innych materiałów potrzebnych na przejście między punktem wyjścia a morzem.
2. Jeżeli statek znajduje się w wodzie słodkiej o gęstości równej jedności, odpowiednia linia ładunkowa może być zanurzona głębiej o wielkość poprawki na wodę słodką, podaną wyżej. Jeżeli gęstość wody nie jest równa jedności, należy wprowadzić poprawkę proporcjonalną do różnicy między 1,025 a gęstością rzeczywistą.

- Notes: 1. When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.
2. When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of the fresh water allowance shown above. Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.

**Adnotacje dotyczące przeglądów rocznych**  
**Endorsement for annual surveys**

ZAŚWIADCZA SIĘ, że w wyniku przeglądu rocznego, wymaganego artykułem 14(1)(c) Konwencji, stwierdzono, iż statek spełnia stosowne wymagania Konwencji.

*THIS IS TO CERTIFY that, at an annual survey required by article 14(1)(c) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.*

Przegląd roczny  
*Annual survey*

\_\_\_\_\_,  
Miejscowość, data/*Place, date*

\_\_\_\_\_  
Pieczęć/*Seal*

\_\_\_\_\_  
Podpis/*Signature*

Przegląd roczny  
*Annual survey*

\_\_\_\_\_,  
Miejscowość, data/*Place, date*

\_\_\_\_\_  
Pieczęć/*Seal*

\_\_\_\_\_  
Podpis/*Signature*

Przegląd roczny  
*Annual survey*

\_\_\_\_\_,  
Miejscowość, data/*Place, date*

\_\_\_\_\_  
Pieczęć/*Seal*

\_\_\_\_\_  
Podpis/*Signature*

Przegląd roczny  
*Annual survey*

\_\_\_\_\_,  
Miejscowość, data/*Place, date*

\_\_\_\_\_  
Pieczęć/*Seal*

\_\_\_\_\_  
Podpis/*Signature*

**Przegląd roczny zgodnie z artykułem 19(8)(c)**  
**Annual survey in accordance with article 19(8)(c)**

ZAŚWIADCZA SIĘ, że w wyniku przeglądu przeprowadzonego zgodnie z artykułem 19(8)(c) Konwencji, stwierdzono, iż statek spełnia stosowne wymagania Konwencji.

*THIS IS TO CERTIFY that, at a survey in accordance with article 19(8)(c) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.*

\_\_\_\_\_  
Pieczęć/*Seal*

\_\_\_\_\_,  
Miejscowość, data/*Place, date*

\_\_\_\_\_  
Podpis/*Signature*



**Adnotacje dodatkowe**  
**Additional endorsements**

Statek spełnia stosowne wymagania Konwencji i, zgodnie z artykułem 19(3) Konwencji, niniejsze świadectwo będzie uznawane za ważne do dnia

*The ship complies, with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(3) of the Convention, be accepted as valid until*

\_\_\_\_\_

Miejscowość, data/Place, date

Pieczęć/Seal

Podpis/Signature

Statek spełnia stosowne wymagania Konwencji i, zgodnie z artykułem 19(4) Konwencji, niniejsze świadectwo będzie uznawane za ważne do dnia

*The ship complies with the relevant requirements of the Convention and this certificate shall, in accordance with article 19(4) of the Convention, be accepted as valid until*

\_\_\_\_\_

Miejscowość, data/Place, date

Pieczęć/Seal

Podpis/Signature

Niniejsze świadectwo, zgodnie z artykułem 19(5)/19(6)\* Konwencji, będzie uznawane za ważne do dnia

*This certificate shall, in accordance with article 19(5)/19(6)\* of the Convention, be accepted as valid until*

\_\_\_\_\_

Miejscowość, data/Place, date

Pieczęć/Seal

Podpis/Signature

Zgodnie z artykułem 19(8) Konwencji nową datą rocznicy jest dzień

*In accordance with article 19(8) of the Convention the new anniversary date is*

\_\_\_\_\_

Miejscowość, data/Place, date

Pieczęć/Seal

Podpis/Signature

Zgodnie z artykułem 19(8) Konwencji nową datą rocznicy jest dzień

*In accordance with article 19(8) of the Convention the new anniversary date is*

\_\_\_\_\_

Pieczęć/Seal

Miejscowość, data/Place, date

Podpis/Signature

\_\_\_\_\_  
\* Niepotrzebne skreślić./Delete as appropriate



RZECZPOSPOLITA POLSKA / REPUBLIC OF POLAND

**MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO ZWOLNIENIA OD WYMAGAŃ WOLNEJ BURTY**  
**INTERNATIONAL LOAD LINE EXEMPTION CERTIFICATE**

Wydane na podstawie postanowień  
 MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O LINIACH ŁADUNKOWYCH z 1966 r. wraz z Protokołem z 1988 r.  
 w imieniu Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez  
*Issued under the provisions of the*  
*INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966 as modified by the Protocol of 1988 relating thereto*  
*under the authority of the Government of the Republic of Poland by*

 Nr  
 No.

| Nazwa statku<br><i>Name of ship</i> | Sygnal rozpoznawczy<br><i>Distinctive number or letters</i> | Port macierzysty<br><i>Port of registry</i> | Długość (art. 2(8))<br><i>Length (art. 2(8)) [m]</i> | Nr IMO<br><i>IMO No.</i> |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------------------------------|--------------------------|
|                                     |                                                             |                                             |                                                      |                          |

**ZAŚWIADCZA SIĘ**, że statek został zwolniony od postanowień Konwencji na podstawie  
**THIS IS TO CERTIFY** that the above-mentioned ship is exempted from the provision of the Convention under  
 upoważnienia nadanego postanowieniem artykułu 6(2)/6(4)\* tej Konwencji.  
*the authority conferred by article 6(2)/6(4)\* of the Convention referred to above.*

Postanowienia Konwencji, od których statek został zwolniony zgodnie z artykułem 6(2):  
*The provisions of the Convention from which the ship is exempted under article 6(2) are:*

Podróż, na którą udzielono zwolnienia zgodnie z artykułem 6(4) odbywa się  
*The voyage for which exemption is granted under article 6(4) is*

z do  
*from to*

Warunki, jeżeli takie istnieją, na podstawie których udzielono zwolnienia zgodnie z artykułem 6(2) lub artykułem 6(4):  
*Conditions, if any, on which the exemption is granted under either article 6(2) or article 6(4):*

Świadectwo niniejsze jest ważne do

*This certificate is valid until*
 pod warunkiem przeprowadzania przeglądów rocznych zgodnie z artykułem  
 14(1)(c) Konwencji.  
*subject to annual surveys in accordance with article 14(1)(c)*  
*of the Convention.*

Data zakończenia przeglądu, na podstawie którego świadectwo zostało wydane  
*Completion date of the survey on which this certificate is based*

 Wydano w  
*Issued at*

Miejsowość, data/Place, date

Seal/Pieczczę

Podpis/Signature

**Adnotacje dotyczące przeglądów rocznych**  
**Endorsement for annual surveys**

ZAŚWIADCZA SIĘ, że w wyniku przeglądu rocznego wymaganego artykułem 14(1)(c) Konwencji stwierdzono, iż statek spełnia warunki, na podstawie których to zwolnienie zostało przyznane.

*THIS IS TO CERTIFY that, at an annual survey required by article 14(1)(c) of the Convention, the ship was found to comply with the conditions under which this exemption was granted.*

Przegląd roczny  
*Annual survey*

\_\_\_\_\_,  
Miejscowość, data/*Place, date*

\_\_\_\_\_  
Pieczęć/*Seal*

\_\_\_\_\_  
Podpis/*Signature*

Przegląd roczny  
*Annual survey*

\_\_\_\_\_,  
Miejscowość, data/*Place, date*

\_\_\_\_\_  
Pieczęć/*Seal*

\_\_\_\_\_  
Podpis/*Signature*

Przegląd roczny  
*Annual survey*

\_\_\_\_\_,  
Miejscowość, data/*Place, date*

\_\_\_\_\_  
Pieczęć/*Seal*

\_\_\_\_\_  
Podpis/*Signature*

Przegląd roczny  
*Annual survey*

\_\_\_\_\_,  
Miejscowość, data/*Place, date*

\_\_\_\_\_  
Pieczęć/*Seal*

\_\_\_\_\_  
Podpis/*Signature*

**Przegląd roczny zgodnie z artykułem 19(8)(c)**  
**Annual survey in accordance with article 19(8)(c)**

ZAŚWIADCZA SIĘ, że w wyniku przeglądu przeprowadzonego zgodnie z artykułem 19(8)(c) Konwencji stwierdzono, iż statek spełnia stosowne wymagania Konwencji.

*THIS IS TO CERTIFY that, at a survey in accordance with article 19(8)(c) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.*

\_\_\_\_\_  
Pieczęć/*Seal*

\_\_\_\_\_,  
Miejscowość, data/*Place, date*

\_\_\_\_\_  
Podpis/*Signature*

**Adnotacje dodatkowe**  
**Additional endorsements**

Statek spełnia stosowne wymagania Konwencji i, zgodnie z artykułem 19(3) Konwencji, niniejsze świadectwo będzie uznawane za ważne do dnia

*The ship complies, with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(3) of the Convention, be accepted as valid until*

\_\_\_\_\_

Miejscowość, data/Place, date

Pieczęć/Seal

Podpis/Signature

Statek spełnia stosowne wymagania Konwencji i, zgodnie z artykułem 19(4) Konwencji, niniejsze świadectwo będzie uznawane za ważne do dnia

*The ship complies with the relevant requirements of the Convention and this certificate shall, in accordance with article 19(4) of the Convention, be accepted as valid until*

\_\_\_\_\_

Miejscowość, data/Place, date

Pieczęć/Seal

Podpis/Signature

Niniejsze świadectwo, zgodnie z artykułem 19(5)/19(6)\* Konwencji, będzie uznawane za ważne do dnia

*This certificate shall, in accordance with article 19(5)/19(6)\* of the Convention, be accepted as valid until*

\_\_\_\_\_

Miejscowość, data/Place, date

Pieczęć/Seal

Podpis/Signature

Zgodnie z artykułem 19(8) Konwencji nową datą rocznicy jest dzień

*In accordance with article 19(8) of the Convention the new anniversary date is*

\_\_\_\_\_

Miejscowość, data/Place, date

Pieczęć/Seal

Podpis/Signature

Zgodnie z artykułem 19(8) Konwencji nową datą rocznicy jest dzień

*In accordance with article 19(8) of the Convention the new anniversary date is*

\_\_\_\_\_

Pieczęć/Seal

Miejscowość, data/Place, date

Podpis/Signature

\_\_\_\_\_  
\* Niepotrzebne skreślić./Delete as appropriate

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wolnej burty statków morskich, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 13 ust. 7 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z ... Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Rozporządzenie określa tryb postępowania w sprawach wyznaczania wolnej burty oraz wzory międzynarodowych świadectw wolnej burty.

Rozporządzenie zawiera regulacje istniejące w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 14 listopada 2002 r. w sprawie wolnej burty statków morskich (Dz. U. z 2002 r. Nr 223, poz. 1874 oraz z 2011 r. Nr 61, poz. 307); konieczność jego wprowadzenia wynika z uchwalenia nowej ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów ... z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na dyrektorów urzędów morskich oraz upoważnione instytucje klasyfikacyjne.

### **2. Konsultacje społeczne**

(...)

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie kategorii statków zwolnionych z wymogu wyposażenia w urządzenia systemu  
AIS<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 14 ust. 3 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Zwalnia się od obowiązku wyposażania w Automatyczny System Identyfikacji (AIS) statki pasażerskie o pojemności brutto poniżej 300, odbywające podróże w żegludze krajowej.

**§ 2.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

- 1) dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającą dyrektywę 93/75/WE (Dz. Urz. WE L 208 z 05.08.2002, str. 10),
- 2) dyrektywy 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 101).

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie kategorii statków zwolnionych z wymogu wyposażenia w urządzenia systemu AIS, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 14 ust. 3 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z ... Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Obowiązek wdrożenia przepisów określających kategorie statków zwolnionych z wymogu wyposażenia w urządzenia systemu AIS został nałożony dyrektywą 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającą dyrektywę 93/75/WE (Dz. Urz. WE L 208 z 05.08.2002, str. 10) oraz dyrektywą 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającą dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 101).

Projekt rozporządzenia jest zgodny z wymaganiami w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki, które określają postanowienia wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, w tym zapisy rozdziału V Konwencji SOLAS.

Celem projektu rozporządzenia jest określenie kategorii statków zwolnionych z wymogu wyposażenia w urządzenia systemu AIS, biorąc pod uwagę pojemność brutto, rodzaj, rok budowy oraz rejon żeglugi statków, z uwzględnieniem przepisów Unii Europejskiej w zakresie systemu monitorowania i informacji o ruchu statków.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.



## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;
- 2) urzędy morskie;
- 3) załogi statków morskich;
- 4) kapitanów statków morskich;
- 5) inne, odpowiednie terytorialnie podmioty organizacyjne portów;
- 6) uznane organizacje upoważnione do działania w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym.

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

## **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie kategorii statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w rejestrator  
danych z podróży (VDR)<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 15 ust. 2 ustawy z dnia .... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Zwalnia się od obowiązku wyposażania w rejestratory danych z podróży (VDR) statki pasażerskie odbywające podróże w żegludze krajowej:

- 1) podczas których nie oddalają się dalej niż 20 mil morskich od brzegu, z którego rozbitkowie mogą dostać się na ląd przy średnim poziomie morza;
- 2) po obszarach morskich, na których w okresie jednego roku, w przypadku całorocznej eksploatacji lub w szczególnym okresie czasu, w przypadku eksploatacji w ograniczonym okresie czasu, prawdopodobieństwo napotkania fal o wysokości przekraczającej 2,5 m jest mniejsze niż 10 %, statek nie oddala się dalej niż 15 mil morskich od miejsca schronienia oraz dalej niż 5 mil morskich od brzegu, i z którego rozbitkowie mogą dostać się na ląd przy średnim poziomie morza;
- 3) po obszarach morskich, na których w okresie jednego roku, w przypadku całorocznej eksploatacji lub w szczególnym okresie czasu, w przypadku eksploatacji w ograniczonym okresie czasu, prawdopodobieństwo napotkania fal o wysokości przekraczającej 1,5 m jest mniejsze niż 10 %, statek nie oddala się dalej niż 6 mil morskich od miejsca schronienia oraz

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

- 1) dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającą dyrektywę 93/75/WE (Dz. Urz. WE L 208 z 05.08.2002, str. 10),
- 2) dyrektywy 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 101).

dalej niż 3 mile morskie od brzegu, i z którego rozbitkowie mogą dostać się na ląd przy średnim poziomie morza.

**§ 2.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie kategorii statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w rejestrator danych z podróży (VDR), zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 15 ust. 2 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Obowiązek wdrożenia przepisów określających kategorie statków, które mogą być wyposażone w S-VDR oraz kategorie statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w VDR albo S-VDR został nałożony dyrektywą 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającą dyrektywę 93/75/WE (Dz. Urz. WE L 208 z 05.08.2002, str. 10) oraz dyrektywą 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającą dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 101).

Projekt rozporządzenia jest zgodny z wymaganiami w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki, które określają postanowienia wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, w tym zapisy rozdziału V Konwencji SOLAS.

Celem projektu rozporządzenia jest określenie kategorii statków, które mogą być wyposażone w S-VDR oraz kategorii statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w VDR albo S-VDR, biorąc pod uwagę pojemność brutto, rodzaj, rok budowy oraz rejon żeglugi statków, z uwzględnieniem przepisów Unii Europejskiej w zakresie systemu monitorowania i informacji o ruchu statków.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;
- 2) urzędy morskie;
- 3) załogi statków morskich;
- 4) kapitanów statków morskich;
- 5) inne, odpowiednie terytorialnie podmioty organizacyjne portów;
- 6) uznane organizacje upoważnione do działania w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym.

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

## **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.



**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>  
z dnia**

**w sprawie wyposażania statków w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 16 ust. 4 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1. Rozporządzenie określa:**

- 1) kategorie statków zwolnionych z obowiązku wyposażenia w urządzenia Systemu Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT);
- 2) warunki przekazywania danych z urządzeń systemu LRIT do Centrum Danych LRIT.

**§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:**

- 1) ustawa – ustawę z dnia ... 2011 r. o bezpieczeństwie morskim;
- 2) system LRIT – System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT), o którym mowa w art. 16c ustawy;
- 3) Centrum Danych LRIT – centrum przetwarzające informacje przekazywane za pomocą urządzeń LRIT przez statki podnoszące banderę państw zarejestrowanych w centrum oraz dostarczające administracjom morskim tych państw informacje przekazywane przez statki podnoszące banderę innych państw;
- 4) statek zaopatrzeniowy – statek, o którym mowa w rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) Nr MSC.235(82) z dnia 1 grudnia 2006 r. w sprawie przyjęcia wytycznych dotyczących projektowania i konstrukcji statków zaopatrzeniowych (Dz. Urz. MI z 2010 r. Nr 4, poz. 13);
- 5) statek specjalistyczny – statek, o którym mowa w rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) Nr MSC.266(84) z dnia 6 czerwca 2008 r. w sprawie kodeksu bezpieczeństwa statków specjalistycznych (Dz. Urz. MI z 2010 r. Nr 4, poz. 13);
- 6) system AIS – System Automatycznej Identyfikacji statków (AIS), o którym mowa w art. 13 ustawy;
- 7) obszar morza A1 – obszar morza, o którym mowa w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 r., sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319) wraz z Protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974,

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. U. UE L 131 z 28.05.2009, str. 101).

sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177), zwanej dalej „Konwencją SOLAS”;

- 8) Europejskie Centrum Danych LRIT – Centrum Danych LRIT utworzone dla potrzeb państw członkowskich Unii Europejskiej, Królestwa Norwegii i Islandii;
- 9) Krajowy Koordynator do spraw systemu LRIT – osoba wyznaczona przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do koordynowania korzystania z Europejskiego Centrum Danych LRIT przez polskich użytkowników systemu LRIT;
- 10) numer MMSI (Maritime Mobile Service Identity) – 9-cyfrowy numer „tożsamości” jednostki pływającej.

§ 3. 1. W system LRIT nie muszą być wyposażone następujące rodzaje statków uprawiających żeglugę międzynarodową:

- 1) statki towarowe, w tym jednostki szybkie, o pojemności brutto poniżej 300;
- 2) pływające urządzenia produkcyjno-magazynowo-odbiorcze (FPSO) o napędzie mechanicznym i pojemności brutto poniżej 300 ;
- 3) pływające obiekty magazynowe (FSU) o napędzie mechanicznym i pojemności brutto poniżej 300;
- 4) statki zaopatrzeniowe o pojemności brutto poniżej 300;
- 5) statki specjalistyczne o pojemności brutto poniżej 300.

2. Zwalnia się od obowiązku wyposażania w system LRIT statki, o których mowa w ust. 1, jeżeli są wyposażone w system AIS i odbywają podróże wyłącznie w obszarze morza A1.

§ 4. 1. Wykazy wyposażenia dołączane do dokumentów bezpieczeństwa, wystawianych dla statków, o których mowa w § 3 ust. 1, powinny uwzględniać rubrykę umożliwiającą wprowadzenie zapisów potwierdzających spełnianie przez te statki wymagań w zakresie przekazywania informacji LRIT.

2. W przypadku gdy w wykazach wyposażenia dołączonych do dokumentów bezpieczeństwa wystawianych dla pływających urządzeń produkcyjno-magazynowo-odbiorczych (FPSO), pływających obiektów magazynowych (FSU), statków zaopatrzeniowych, statków specjalistycznych oraz statków, które w wyniku zastosowania przepisu pkt 3 rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) Nr A. 494(XII) z dnia 19 listopada 1981 r. w sprawie skorygowanego przejściowego planu dotyczącego pomiaru pojemności niektórych statków (Dz. Urz. MI z 2010 r. Nr 4, poz. 13) nie podlegają wymaganiom rozdziału IV Konwencji SOLAS, nie uwzględniono rubryki umożliwiającej wprowadzenie zapisów potwierdzających spełnianie przez te statki wymagań w zakresie przekazywania informacji LRIT, na statkach takich przechowuje się ważne sprawozdanie z przeprowadzonego testu zgodności statkowego urządzenia systemu LRIT z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

§ 5. 1. Warunkami przekazywania danych z systemu LRIT do Europejskiego Centrum Danych LRIT są:

- 1) spełnianie przez statkowe urządzenie systemu LRIT wymagań prawidła 19-1 rozdziału V Konwencji SOLAS;
- 2) przeprowadzenie testu zgodności statkowego urządzenia systemu LRIT z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) przez upoważnionego przez dyrektora właściwego urzędu morskiego dostawcę usług aplikacyjnych LRIT;
- 3) posiadanie sprawozdania z przeprowadzonego testu zgodności statkowego urządzenia systemu LRIT z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) wystawionego w imieniu Rządu Rzeczypospolitej Polskiej przez upoważnionego dostawcę usług aplikacyjnych LRIT;

4) niezwłoczne przekazanie przez upoważnionego dostawcę usług aplikacyjnych LRIT kopii wystawionego sprawozdania, o którym mowa w pkt 3, do dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku;

5) niezwłoczne przekazanie przez dyrektora urzędu morskiego otrzymanej kopii sprawozdania, o którym mowa w pkt 3, za pośrednictwem Krajowego Koordynatora do spraw systemu LRIT, do Europejskiego Centrum Danych LRIT.

2. Upoważnionym dostawcą usług aplikacyjnych LRIT jest podmiot gospodarczy, który posiada upoważnienie dyrektora urzędu morskiego jako serwis techniczny urządzeń radiokomunikacyjnych instalowanych na statkach morskich o polskiej przynależności, wymaganych rozdziałem IV Konwencji SOLAS.

3. Dyrektor właściwego urzędu morskiego upoważnia podmiot gospodarczy, o którym mowa w ust. 2, do wykonywania zadań, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, po otrzymaniu od niego wniosku, do którego dołączono:

1) pisemne oświadczenie wnioskującego podmiotu gospodarczego, że będzie przeprowadzać testy zgodności statkowych urządzeń systemu LRIT zgodnie z zaleceniami cyrkularza Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) Nr MSC.1/Circ.1307 z dnia 9 czerwca 2009 r. w sprawie wytycznych dotyczących przeglądów i certyfikacji zgodności statków z wymaganiami transmitowania informacji LRIT (Dz. Urz. MI z 2010 r. Nr 4, poz. 13) i wystawiać w imieniu Rządu Rzeczypospolitej Polskiej sprawozdania z przeprowadzonych testów zgodności zgodnie ze wzorem określonym w tym cyrkularzu;

2) pisemne upoważnienie producenta urządzeń radiokomunikacyjnych do instalacji i serwisu technicznego produkowanych przez niego statkowych urządzeń systemu LRIT;

3) świadectwa przeszkolenia pracowników wnioskującego podmiotu gospodarczego przez producenta urządzeń radiokomunikacyjnych w zakresie instalacji i serwisu technicznego produkowanych przez niego statkowych urządzeń systemu LRIT.

**§ 6.** 1. Statki, o których mowa w § 3 ust. 1, przekazują automatycznie, w przedziałach czasu, o których mowa w rezolucji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) Nr MSC.263(84) z dnia 16 maja 2008 r. w sprawie skorygowanych standardów technicznych i wymagań funkcjonalnych dotyczących identyfikacji i śledzenia dalekiego zasięgu (Dz. Urz. MI z 2010 r. Nr 4, poz. 13), za pomocą statkowych urządzeń systemu LRIT, do Europejskiego Centrum Danych LRIT raport zawierający następujące informacje:

1) numer identyfikacyjny statkowego urządzenia systemu LRIT;

2) pozycję statku;

3) datę i czas określenia pozycji statku.

2. Statki, o których mowa w § 3 ust. 1, przechodzące naprawy i remonty stoczniove lub czasowo wyłączone z eksploatacji, mogą ograniczyć częstotliwość przekazywania do Centrum Danych LRIT informacji, o których mowa w ust. 1, do jednego raportu na 24 godziny.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, kapitan statku o polskiej przynależności niezwłocznie:

1) występuje z wnioskiem o ograniczenie częstotliwości przekazywania raportu, o którym mowa w ust. 1, do dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku,

2) informuje właściwe władze państwa-strony Konwencji SOLAS, na wodach którego statek się znajduje, oraz

3) dokonuje odpowiedniego zapisu w dzienniku okrętowym z podaniem przyczyny i okresu, w którym częstotliwość przekazywania raportu, o którym mowa w ust. 1, będzie ograniczona.

4. Dyrektor urzędu morskiego, po sprawdzeniu, czy statek spełnia warunki, o których mowa, w ust. 2, zdalnie ogranicza częstotliwość przekazywania raportów przekazywanych przez statek oraz niezwłocznie informuje o tym fakcie, za pośrednictwem Krajowego Koordynatora do spraw systemu LRIT, Europejskie Centrum Danych LRIT.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, kapitan statku o obcej przynależności informuje o ograniczeniu częstotliwości przekazywania raportu, o którym mowa w ust. 1, dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na położenie portu, w jakim statek się znajduje.

§ 7. 1. W przypadku zmiany przez statek, o którym mowa w § 3 ust. 1, przynależności z obcej na polską, armator takiego statku niezwłocznie:

1) informuje o tym fakcie dyrektora urzędu morskiego, właściwego dla nowego portu macierzystego statku, oraz przekazuje mu następujące informacje:

- a) nazwę statku,
- b) numer identyfikacyjny IMO statku,
- c) sygnał wywoławczy statku,
- d) numer MMSI,
- e) datę i czas dokonania wpisu statku do polskiego rejestru okrętowego,
- f) nazwę poprzedniego rejestru;

2) zgłasza się do upoważnionego dostawcy usług aplikacyjnych LRIT w celu spełnienia warunków, o których mowa w § 5 ust. 1.

2. W przypadku zmiany przez statek, o którym mowa w § 3 ust.1, przynależności z polskiej na obcą, armator takiego statku niezwłocznie informuje o tym fakcie dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku oraz przekazuje mu informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a i b, jak również:

- 1) datę i czas wykreślenia statku z polskiego rejestru okrętowego;
- 2) nazwę nowego rejestru statku.

3. W przypadku stałego wyłączenia statku, o którym mowa w § 3 ust.1, z eksploatacji, armator takiego statku niezwłocznie informuje o tym fakcie dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku oraz przekazuje mu informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a i b, a także datę stałego wyłączenia statku z eksploatacji.

4. Dyrektor urzędu morskiego, po otrzymaniu informacji, o których mowa w ust. 1-3, niezwłocznie przekazuje je, za pośrednictwem Krajowego Koordynatora do spraw systemu LRIT, do Europejskiego Centrum Danych LRIT.

5. Dyrektor urzędu morskiego, za pośrednictwem Krajowego Koordynatora do spraw systemu LRIT, niezwłocznie informuje Europejskie Centrum Danych LRIT o wszelkich zmianach dotyczących informacji przekazywanych zgodnie z ust. 1-3.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**Minister Infrastruktury**

## UZASADNIENIE

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wyposażania statków w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu, zwane dalej „rozporządzeniem”, wykonuje upoważnienie ustawowe, o którym mowa w art. 16 ust. 4 ustawy z dnia     o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z Nr , poz. ), zwanej dalej „ustawą”.

Rozporządzenie zastępuje rozporządzenie wydane na podstawie art. 16c ust. 4 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.). Zamiast przepisów dotyczących harmonogramu wyposażania statków w system LRIT obecne rozporządzenie zawiera przepisy dotyczące kategorii statków, które zwalnia się statki z obowiązku wyposażenia w system LRIT.

Potrzeba uregulowań w przedmiotowej sprawie podyktowana została działaniami na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), w ramach których w dniu 19 maja 2006 r. przyjęta została Rezolucja MSC.202(81) wprowadzająca poprawki do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS). W rozdziale V ww. konwencji dodano Prawidło 19-1 wprowadzające obowiązek wyposażania statków odbywających podróże międzynarodowe w System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu, zwany dalej „systemem LRIT”. System ten ma umożliwić poszczególnym państwom szybki dostęp do informacji o lokalizacji interesujących je statków, co zdecydowanie pozytywnie wpłynie na możliwość szybkiej reakcji przez administracje morskie w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa morskiego, środowiska morskiego, a także podczas prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczych przez służby SAR. Aby pozostawać w zgodzie z postanowieniami rozdziału V Konwencji SOLAS, każde Państwo-Strona tej konwencji powinno poinformować Międzynarodową Organizację Morską (IMO) o wyborze Centrum Danych LRIT, do którego statki podnoszące banderę tego państwa będą przekazywały raport zawierający następujące informacje wymagane Prawidłem V/19-1.5, tj.:

- numer identyfikacyjny statkowego urządzenia systemu LRIT;
- pozycję statku oraz
- datę i czas określenia pozycji statku.

Stosownie do powyższego, państwa Unii Europejskiej podczas 2821-go posiedzenia Rady Unii Europejskiej w dniu 2 października 2007 r., przyjęły Rezolucję w sprawie ustanowienia Europejskiego Centrum Danych LRIT (EU LRIT Data Centre), którego zadaniem będzie identyfikacja i śledzenie statków podnoszących bandery państw

członkowskich. Zgodnie z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), poszczególne centra danych osiągnęły operacyjność w czerwcu 2009 r.

Zgodnie z delegacją ustawową, rozporządzenie określa również przypadki, w których zwalnia się statki z obowiązku wyposażania w system LRIT. Projektodawca przewidział jeden przypadek, w którym statki są zwolnione z obowiązku wyposażenia w system LRIT. Przypadek ten został określony w § 3 ust. 3 rozporządzenia.

W odniesieniu do § 4 rozporządzenia, należy zauważyć, że określa on w szczególności przypadek, w którym sprawozdanie z przeprowadzonego testu zgodności powinno być przechowywane na pokładzie statku. Obowiązek przechowywania przedmiotowego sprawozdania na pokładzie statku nie generuje żadnych dodatkowych zadań dla załóg statków, a jedynie umożliwia statkom wykazanie podczas inspekcji, że statek spełnia wymagania prawidła 19-1 Konwencji SOLAS. Brak możliwości wykazania przez statek spełniania postanowień Konwencji SOLAS mógłby skutkować zatrzymaniem statku w porcie do momentu usunięcia stwierdzonego uchybienia, a to z kolei generowałoby dla statku koszty związane z postojem w porcie.

Pozostałe paragrafy rozporządzenia, tj. § 5 – 7, określają warunki przekazywania danych z systemu LRIT do Centrum Danych LRIT. Należy zauważyć, że podstawowym warunkiem umożliwiającym rozpoczęcie użytkowania statkowego urządzenia LRIT i przekazywania odpowiednich danych do Centrum Danych LRIT (w przypadku statków polskich jest to Europejskie Centrum Danych LRIT) jest przeprowadzenie testu zgodności zainstalowanego na statku urządzenia LRIT pod kątem spełniania przez to urządzenie wymogów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Po pomyślnie przeprowadzonym teście zgodności wystawiane jest sprawozdanie. Przedmiotowe sprawozdanie, zawierające szereg danych dotyczących zainstalowanego na statku urządzenia LRIT, musi zostać przekazane do właściwego urzędu morskiego, który następnie (za pośrednictwem Krajowego Koordynatora do spraw systemu LRIT) przekazuje je do Europejskiego Centrum Danych LRIT. Należy również zauważyć, że warunkiem przeprowadzenia testu zgodności statkowego urządzenia systemu LRIT jest upoważnienie do tego podmiotu gospodarczego, który występuje wówczas jako upoważniony dostawca usług aplikacyjnych LRIT. Dokonanie takiego upoważnienia jest niezbędne z uwagi na fakt, iż przepisy Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) wymagają, aby testy zgodności przeprowadzane były przez upoważnionych dostawców usług aplikacyjnych LRIT (authorized Application Service Providers – ASP). Opisane powyżej warunki zostały uwzględnione w przepisach § 5 rozporządzenia.

Poza ww. danymi zawartymi w sprawozdaniu z przeprowadzonego testu zgodności statkowego urządzenia systemu LRIT, do Centrum Danych LRIT należy również przekazywać – automatycznie w odpowiednich przedziałach czasowych – informacje transmitowane przez samo urządzenie. Ten warunek został określony w § 6 ust. 1 rozporządzenia. Kolejne ustępy tego samego paragrafu przewidują możliwość zmniejszenia częstotliwości transmitowania informacji przez statkowe urządzenie systemu LRIT w sytuacji, gdy statek przechodzi naprawy, remonty stoczniowe lub jest czasowo wyłączony z eksploatacji, jak również wskazują dane, jakie muszą zostać przekazane do Centrum Danych LRIT w takiej sytuacji. Natomiast § 7 rozporządzenia określa dane, jakie muszą zostać przekazane do Centrum Danych LRIT w przypadku zmiany przez statek przynależności, jak również stałego wyłączenia statku z eksploatacji.

Poza samym wymienieniem danych, jakie w przypadkach określonych w § 6 i 7 rozporządzenia muszą zostać przekazane do Centrum Danych LRIT, paragrafy te określają również szereg warunków, które takiemu przekazywaniu danych towarzyszą.

Ponadto, w odniesieniu do użytych w rozporządzeniu wyrażeń, należy wyjaśnić, co następuje.

W § 2 rozporządzenia (słowniczek) został zdefiniowany numer MMSI (Maritime Mobile Service Identity), który zgodnie z art. 19.99 Regulaminu Radiokomunikacyjnego stanowiącego dokument uzupełniający Konstytucję i Konwencję Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego, sporządzone w Genewie dnia 22 grudnia 1992 r. (Dz. U. z 2003 r. Nr 10 poz. 111 i 112), jest przyznawany statkom przez administracje państw bandery. Numer MMSI transmitowany przez urządzenia radiowe statku to unikatowy numer identyfikujący dany statek podczas łączności radiowej. W Rzeczypospolitej Polskiej numery MMSI przydzielane są statkom przez Urząd Komunikacji Elektronicznej. Zgodnie ze stosowaną przez UKE nomenklaturą, numer MMSI oznacza tzw. „*numer tożsamości jednostki pływającej*”, w związku z czym właśnie w ten sposób zdefiniowano przedmiotowy numer MMSI w § 2 rozporządzenia. Numer MMSI składa się z dziewięciu cyfr, z których trzy pierwsze stanowią tzw. MID (Morskie Cyfry Identyfikacyjne) i określają państwo bandery danego statku.

W odniesieniu do użytego w § 4 rozporządzenia wyrażenia „**wykazy wyposażenia**”, należy wyjaśnić, że wyrażenie to stanowi nazwę własną formularzy, które zgodnie z postanowieniami Konwencji SOLAS (jak również zgodnie z załącznikiem do *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego* (Dz. U. z 2005 r. Nr 144, poz. 1211 oraz z 2007 r. Nr 175,

poz. 1228)) dołączane są do dokumentów bezpieczeństwa statku wystawianych przez państwo bandery.

Ponadto, należy zwrócić uwagę na § 6 ust. 1 rozporządzenia, zgodnie z którym statki przekazują odpowiednie raporty do Europejskiego Centrum Danych LRIT **automatycznie** za pomocą statkowych urządzeń systemu LRIT. Zapis ten wynika z postanowień Konwencji SOLAS, której przepisy 19-1.5 rozdziału V wymaga jednoznacznie, aby przekazywanie raportu zawierającego informacje wymienione w § 6 ust. 1 rozporządzenia odbywało się automatycznie.

Przepis § 6 ust. 2 rozporządzenia wprowadza możliwość ograniczenia częstotliwości przekazywania przez statek przechodzący naprawy i remonty stoczniove lub czasowo wyłączony z eksploatacji, stosownych informacji do Centrum Danych LRIT. W przypadku, gdy kapitan statku o polskiej przynależności chciałby skorzystać z możliwości określonej w ww. § 6 ust. 2 rozporządzenia, zobligowany jest – zgodnie z § 6 ust. 3 rozporządzenia – wystąpić ze stosownym wnioskiem do dyrektora urzędu morskogo właściwego dla portu macierzystego statku, a także poinformować o tym właściwe władze państwa, będącego stroną Konwencji SOLAS, na wodach którego statek się znajduje. W przypadku, gdy statek znajduje się na polskich obszarach morskich, obowiązek informowania właściwych władz państwa, na wodach którego statek się znajduje, wypełniony jest przez samo wystąpienie z ww. wnioskiem do dyrektora urzędu morskogo. Natomiast w przypadku, gdy statek znajduje się na wodach innego państwa-strony Konwencji SOLAS, kapitan statku jest zobligowany, poza wystąpieniem ze stosownym wnioskiem do dyrektora właściwego urzędu morskogo, także powiadomić właściwe władze państwa, na wodach którego się znajduje.

W odniesieniu do § 6 ust. 4 rozporządzenia, zgodnie z którym: „dyrektor urzędu morskogo, po sprawdzeniu, czy statek spełnia warunki, o których mowa w ust. 2, **zdalnie ogranicza** częstotliwość przekazywania raportów przekazywanych przez statek...”, należy wyjaśnić, że przedmiotowe ograniczenie częstotliwości przekazywania stosownych raportów może zostać dokonane jedynie przez organy administracji morskogo państwa bandery statku, tj. w Rzeczypospolitej Polskiej przez dyrektorów urzędów morskich, a dokładniej przez upoważnionych pracowników urzędów morskich, którzy logując się na swoich stanowiskach komputerowych do Europejskiego Centrum Danych LRIT „zdalnie” ograniczają częstotliwość przekazywania stosownych raportów.

Waga systemu LRIT dla zapewnienia szeroko rozumianego bezpieczeństwa morskogo została podkreślona przepisami nowo-uchwalonej Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę



2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków. Wprowadzony ww. dyrektywą zmieniającą, nowy art. 6b „*Wykorzystanie systemów identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu (LRIT)*” ustanawia obowiązek wyposażania statków zawijających do portów państw członkowskich UE, podlegających Konwencji SOLAS, w system LRIT zgodnie z postanowieniami prawidła 19-1 rozdziału V przedmiotowej konwencji. Zachodzi zatem konieczność wprowadzenia do prawa krajowego przepisów określających wymagania w zakresie wyposażania statków w system LRIT.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;
- 2) urzędy morskie;
- 3) armatorów statków o polskiej przynależności.

### **2. Konsultacje społeczne**

(...)

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw w stosunku do obowiązujących przepisów.

### **4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia będzie miało wpływ na wydatki sektora publicznego, związane z kosztami utworzenia i bieżącego funkcjonowania bazy danych.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie stacji atestacji urządzeń i wyposażenia statku**

Na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe warunki i tryb uznawania stacji atestacji;
- 2) szczegółowy sposób sprawowania nadzoru nad stacjami atestacji;
- 3) wzór świadectwa uznania dla stacji atestacji.

**§ 2.** 1. Każda stacja atestująca urządzenia i wyposażenie statku, zwana dalej „stacją”, obowiązana jest posiadać świadectwo uznania wydane przez właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego.

2. Za urządzenia i wyposażenie statku wymagające atestacji uznaje się:

- 1) środki ratunkowe;
- 2) sprzęt przeciwpożarowy;
- 3) sprzęt nawigacyjny;
- 4) sprzęt radiowy.

**§ 3.** 1. Stacja jest obowiązana wystąpić do właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego z pisemnym wnioskiem o przeprowadzenie kontroli, celem wydania świadectwa uznania.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1 winien zawierać:

- 1) dokładną nazwę i adres stacji;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

- 2) formę prawną działania stacji, (aktualny odpis z właściwego rejestru albo zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej, data rozpoczęcia działalności);
  - 3) zakres prowadzonych usług w zakresie atestacji;
  - 4) uzasadnienie wniosku;
  - 5) proponowany termin inspekcji.
3. Do wniosku należy załączyć:
- 1) zakres usług atestacyjnych;
  - 2) wykaz pracowników stacji z uprawnieniami do wykonywania atestacji;
  - 3) autoryzacje producenta na poszczególny sprzęt statkowy.
4. Wzór wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

**§ 4.** Ustala się podstawowe warunki jakie powinna spełniać każda stacja ubiegająca się o uznanie oraz przeprowadzająca atestację urządzeń i wyposażenia statku:

- 1) warunki lokalowe muszą spełniać wymagania producenta danego rodzaju urządzenia lub wyposażenia statku, który powierza stacji uprawnienia do atestacji swoich wyrobów;
- 2) stacje atestujące pneumatyczne tratwy ratunkowe muszą dodatkowo spełniać wymogi zawarte w Rezolucji IMO A.761(18) z poprawkami wprowadzonymi rezolucją MSC 55(65);
- 3) personel stacji powinien posiadać odpowiednio udokumentowane kwalifikacje, które będą gwarantowały, prawidłową i rzetelną obsługę, naprawę i atestację zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia;
- 4) stacja powinna być wyposażona w niezbędny sprzęt do prowadzenia badań danego rodzaju urządzeń i wyposażenia statku oraz w dostateczną ilość materiałów i części zapasowych;
- 5) pracownicy stacji powinni posiadać aktualne uznanie producenta atestowanych urządzeń i wyposażenia statku w zakresie jego obsługi serwisowej i atestacji;
- 6) właściciel stacji, osoby reprezentujące stację lub ich pełnomocnicy mają obowiązek posiadać stały, udokumentowany kontakt z producentem poszczególnych urządzeń i wyposażenia statku w celu aktualizacji instrukcji obsługi oraz zapoznania się ze zmianami konstrukcyjnymi, zmianami wyposażenia i materiałów używanych do produkcji właściwego sprzętu;
- 7) osoby wskazane w ust. 6 powinny na bieżąco przeprowadzać szkolenia personelu w zakresie obsługi technicznej serwisu. Każde szkolenie winno być odnotowane w dokumentacji szkoleń.

§ 5. 1. Dla wydania świadectwa uznania właściwy dyrektor urzędu morskiego przeprowadza kontrolę stacji według instrukcji ISO.

2. Wzór świadectwa uznania określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 6. 1. Świadectwo uznania wydaje się na okres 5 lat i podlega ono potwierdzeniu w okresach rocznych, po pozytywnym wyniku kontroli.

2. Kontrola roczna może się odbyć w okresie od trzech miesięcy przed do trzech miesięcy po dacie rocznicowej wydania świadectwa.

§ 7. 1. W celu przedłużenia uznania stacja składa wniosek, o którym mowa w § 3 ust. 2 do właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego, z zastrzeżeniem, że ubiega się o odnowienie świadectwa.

2. Inspekcja odnowieniowa może się odbyć w okresie od trzech miesięcy przed do daty upływu ważności świadectwa.

§ 8. 1. Stacja może w okresie ważności świadectwa wystąpić o rozszerzenie zakresu usług atestacyjnych w tym celu składa wniosek, o którym mowa w § 3 ust. 2 do właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego, z zastrzeżeniem, że ubiega się o rozszerzenie zakresu usług atestacyjnych.

2. Do wniosku załącza się:

- 1) zakres usług atestacyjnych o jakie rozszerza się aktualne świadectwo;
- 2) wykaz pracowników stacji z uprawnieniami do wykonywania atestacji w rozszerzonym zakresie;
- 3) autoryzacje producenta na poszczególny sprzęt statkowy.

§ 9. Celem stwierdzenia, czy stacja w okresie ważności świadectwa przestrzega przepisów niniejszego rozporządzenia, mogą być przeprowadzone kontrole sprawdzające.

§ 10. Opłaty za czynności przewidziane w rozporządzeniu określa ustawa.

§ 11. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

**Załączniki  
do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury  
z dnia ... (poz. ...)**

**Załącznik Nr 1**

**WNIOSEK O UZNANIE STACJI ATESTACJI**

Wnoszę o przeprowadzenie kontroli stacji atestacji -----

|                               |  |       |         |  |
|-------------------------------|--|-------|---------|--|
| Nazwa                         |  |       |         |  |
| Adres                         |  |       |         |  |
| Nr KRS                        |  | Regon |         |  |
| NIP                           |  |       | Telefon |  |
| Data rozpoczęcia działalności |  |       | Fax     |  |

**Celem kontroli jest:**

| Nazwa dokumentu    | Wydanie | Odnowienie | Potwierdzenie | Przedłużenie |
|--------------------|---------|------------|---------------|--------------|
| SWIADECTWO UZNANIA |         |            |               |              |

**Uzasadnienie:**

-----  
-----  
-----

**Kontrola:**

Proponowana data: \_\_\_\_\_ godzina rozpoczęcia: \_\_\_\_\_

miejsce kontroli: \_\_\_\_\_

Kontakt: \_\_\_\_\_  
imię i nazwisko

\_\_\_\_\_  
telefon, mail, fax

Fakturę/nakaz płatniczy wystawić na:

-----  
-----

Stacja atestacji pokrywa koszty dojazdu \*

Załączniki:

\_\_\_\_\_  
*Podpis (czytelnie imię i nazwisko) osoby upoważnionej  
do składania zgłoszenia*



RZECZPOSPOLITA POLSKA  
REPUBLIC OF POLAND

**ŚWIADECTWO UZNANIA STACJI ATESTACJI**  
*SERVICING STATION APPROVAL CERTIFICATE*

**Nr/No**

**Integralną częścią niniejszego Świadcstwa jest Wykaz Sprzętu Statkowego.**  
*Integral part for this certificate is Register of the Serviced Equipment.*

.....  
*(nazwa stacji / name of the servicing station)*

.....  
*(adres / address)*

wydane przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, który upoważnia wyżej wymienoną stację do atestacji sprzętu statkowego w oparciu o Konwencję SOLAS 1974 ze zmianami, w zakresie usług atestacyjnych

*issued by the Director of Maritime Office in Gdynia, who autorizes above mentioned station to perform service of ship's appliances in accordance with the provision of SOLAS 1974 as amended, in scope of servicing.*

**Niniejsze Świadcstwo Uznania ważne jest do**

*This Certificate is valid till* .....

**pod warunkiem, że jest corocznie potwierdzane.**

*under mandatory annual confirmation.*

Wydano w: .....  
*Issued at:*

Data wydania: .....  
*Date of issue:*

Pieczęć/*Seal*

Podpis/*Signature*

---

**ROCZNE POTWIERDZENIE**  
*ANNUAL CONFIRMATION*

Pieczęć / *Seal*

Miejscowość / *Place* .....

Data /*Date* .....

Podpis / *Signature* .....

---

**ROCZNE POTWIERDZENIE**  
*ANNUAL CONFIRMATION*

Pieczęć / *Seal*

Miejscowość / *Place* .....

Data /*Date* .....

Podpis / *Signature* .....

---

**ROCZNE POTWIERDZENIE**  
*ANNUAL CONFIRMATION*

Pieczęć / *Seal*

Miejscowość / *Place* .....

Data /*Date* .....

Podpis / *Signature* .....

---

**ROCZNE POTWIERDZENIE**  
*ANNUAL CONFIRMATION*

Pieczęć / *Seal*

Miejscowość / *Place* .....

Data / *Date* .....

Podpis / *Signature* .....

---

**AUDYT DODATKOWY**  
*AUDYT ADDITIONAL*

Pieczęć / *Seal*

Miejscowość / *Place* .....

Data / *Date* .....

Podpis / *Signature* .....

---



## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie stacji atestacji urządzeń i wyposażenia statku, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 17 ust. 7 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z ... Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Rozporządzenie reguluje warunki i tryb uznawania stacji atestujących urządzenia i wyposażenie statku, sposób sprawowania nadzoru nad stacjami oraz wzór świadectwa uznania takich stacji.

W związku z wejściem w życie ustawy oraz koniecznością uregulowania funkcjonowania stacji atestujących urządzenia i wyposażenie statku na terenie kraju, istnieje potrzeba wprowadzenia przedmiotowego projektu rozporządzenia w życie. Sprawowanie nadzoru oraz konieczność zapewnienia przez administrację morską, że obsługa, naprawa i atestacja urządzeń i wyposażenie statku bandery powinna być przeprowadzana zgodnie z wymogami ustanowionymi przez IMO (Międzynarodową Organizację Morską). Wprowadzenie odpowiednich zapisów w tej sprawie jest konieczne ze względu na wymagania Konwencji SOLAS w tym zakresie (SOLAS - Rozdziały II, III, IV). Brak jest również regulacji w odniesieniu do nadzoru nad stacjami atestującymi sprzęt ochrony przeciwpożarowej oraz urządzenia radiowe dla statków niepodlegających Konwencji SOLAS. Rozporządzenie pozwoli na odpowiednie funkcjonowanie stacji atestacji zgodnie z wymaganiami międzynarodowymi oraz krajowymi. Zapewni również właściwy nadzór nad stacjami atestującymi urządzenia i wyposażenie statku na terenie kraju.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów ... z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) stacje atestujące urządzenia i wyposażenie statku;
- 2) urzędy morskie.

### **2. Konsultacje społeczne**

(...)

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa bandery oraz  
osoby wykonującej czynności nadzoru nad przeprowadzaniem inspekcji państwa  
bandery**

Na podstawie art. 18 ust. 11 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa bandery oraz osoby wykonującej czynności nadzoru nad przeprowadzaniem inspekcji państwa bandery określa załącznik do rozporządzenia.

**§ 2.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

**Załącznik  
do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury  
z dnia ... (poz. ...)**

**Wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora państwa bandery oraz osoby  
wykonującej czynności nadzoru nad przeprowadzaniem inspekcji państwa bandery**

|                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <br>RZECZPOSPOLITA POLSKA<br>REPUBLIC OF POLAND                                                              | <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; text-align: center;">hologram<br/>urzędu<br/>morskiego</div>                                                                                    |
| <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;">miejsce na<br/>fotografię<br/>43 x 33 mm<br/>photograph</div> | Imię i nazwisko posiadacza:<br><i>Full name of the holder:</i><br>.....<br>Stanowisko: .....<br><i>Rank:</i> .....<br>Podpis posiadacza:<br><i>Signature of the holder:</i><br>.....<br>No. ....    |
| Organ wydający: Dyrektor Urzędu Morskiego w .....<br><i>Issuing authority</i>                                                                                                                 | <div style="border: 1px dashed black; border-radius: 50%; width: 60px; height: 60px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;">pieczęć<br/>urzędowa<br/>official<br/>seal</div> |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Upoważniam posiadacza niniejszego dokumentu do wykonywania zadań inspekcji państwa bandery zgodnie z ustawą z dnia .....2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr..., poz. ....).</p> <p>Niniejszy dokument uprawnia do wstępu na teren właściwego portu i obiektu portowego w celu wykonania czynności inspekcyjnych lub czynności nadzoru nad przeprowadzeniem inspekcji państwa bandery.</p> <p>Dyrektor Urzędu Morskiego w .....</p> <p>This is to certify that the holder of this identity card is authorized by the Director of Maritime Office in ..... to carry out flag State control in accordance with the Act of ..... 2011 on maritime safety (Journal of Laws of 2011 No. ... , item ...).</p> <p>This document authorizes the holder to enter the port area in order to carry out or supervise flag State control.</p> <p>Director of Maritime Office in .....</p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Uwagi:

- dokument identyfikacyjny ma wymiary 10 x 8 cm;
- numer dokumentu składa się z liter FSC, po którym umieszcza się skrót właściwego urzędu morskiego oraz trzycyfrowy kolejny numer zgodnie z ewidencją inspektorów prowadzoną przez właściwy urząd morski, np.: FSC-UMGDY-006, FSC-UMSZCZ-003, FSC-UMSL-002;
- dokument jest dwustronnie laminowany folią plastikową.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa bandery oraz osoby wykonującej czynności nadzoru nad przeprowadzaniem inspekcji państwa bandery, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 18 ust. 11 ustawy z dnia o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Rozporządzenie określa wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa bandery oraz osoby wykonującej czynności nadzoru nad przeprowadzaniem inspekcji państwa bandery.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na urzędy morskie.

### **2. Konsultacje społeczne**

(...)

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

## **ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

### **w sprawie inspekcji audytów i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 23 ust. 4 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

## **Rozdział 1**

### **Przepisy ogólne**

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) terminy, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji i audytów państwa bandery;
- 2) rodzaje i wzory certyfikatów.

**§ 2. 1.** Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do:

- 1) jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji;
- 2) statków nowo wybudowanych, przebudowanych, odbudowanych lub remontowanych udających się w podróż próbną przed rozpoczęciem żeglugi;
- 3) statków morskich używanych do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości całkowitej nie większej niż 15 m, które nie są używane do prowadzenia działalności gospodarczej.

2. Karta bezpieczeństwa może być wydana na wniosek armatora statku, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, po przeprowadzeniu inspekcji wstępnej. Do wydawania oraz przedłużania ważności tej karty stosuje się odpowiednio przepisy § 6 ust. 3 oraz § 24 ust. 2.

**§ 3.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) Konwencja SOLAS – Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzoną w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016) wraz z Protokołem z 1988 r.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia:

- dyrektywy Rady 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającej zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 m i większej (Dz. Urz. WE L 34 z 09.02.1998, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 3, z późn. zm.),
- dyrektywy Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich (Dz. Urz. WE L 138 z 01.06.1999, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 296, z późn. zm.),
- dyrektywy 2003/25/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów stateczności dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro (Dz. Urz. WE L 123 z 17.05.2003, str. 22, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 286, z późn. zm.),
- dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 163 z 25.06.2009, str. 1, z późn. zm.).

dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173);

2) pasażer – każdą osobę, z wyjątkiem:

a) kapitana i członków załogi lub innych osób zatrudnionych lub zaangażowanych w jakimkolwiek charakterze na statku dla jego potrzeb,

b) dziecka w wieku poniżej jednego roku;

3) statek pasażerski – statek, który przewozi więcej niż 12 pasażerów;

4) prom pasażerski typu ro-ro – statek pasażerski posiadający urządzenia umożliwiające wjazd i wyjazd z niego pojazdów drogowych oraz kolejowych;

5) statek towarowy – statek, o którym mowa w Prawidle I/2 Konwencji SOLAS;

6) statek specjalistyczny – statek wyposażony w specjalne urządzenia związane z jego przeznaczeniem i mający na pokładzie personel specjalistyczny, znajdujący się na nim w związku z jego przeznaczeniem, niezależnie od załogi statku, którego liczba łącznie z pasażerami jest większa niż 12 osób;

7) statek rybacki – statek przeznaczony do połowu, skupu, przetwórstwa lub transportu organizmów morskich, a także do celów szkoleniowych oraz naukowo-badawczych w zakresie rybołówstwa morskiego;

8) szybki statek pasażerski – jednostkę szybką przewożącą więcej niż 12 pasażerów;

9) jednostka dynamicznie unoszona – statek posiadający możliwość poruszania się po powierzchni lub nad powierzchnią wody, którego charakterystyka różni się od charakterystyki statków wypornościowych, do których mają zastosowanie obowiązujące konwencje międzynarodowe;

10) jednostka szybka – statek określony w Prawidle 1 rozdziału X Konwencji SOLAS;

11) rocznica – dzień i miesiąc każdego roku, taki sam, jak w dacie upływu ważności danego dokumentu bezpieczeństwa statku;

12) regularna żegluga promów pasażerskich typu ro-ro – żeglugę pomiędzy co najmniej dwoma tymi samymi portami lub do i z tego samego portu bez zawinieć pośrednich, uprawianą przez prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, niezależnie od jego bandery:

a) zgodnie z opublikowanym rozkładem, lub

b) składającą się z ciągu podróży następujących z określoną regularnością

– w trakcie której przekroczona zostaje odległość 20 mil morskich od brzegu, a przynajmniej jednym z portów w tej żegludze jest port Rzeczypospolitej Polskiej;

13) uznana instytucja klasyfikacyjna – uznana organizację zgodnie z przepisami ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”;

14) państwo przyjmujące – państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną Umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, do portu którego lub z portu którego prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski dokonuje podróży w regularnej żegludze promów pasażerskich typu ro-ro;

15) incydent morski – zdarzenie na morzu lub wodach z nim połączonych, na których statki morskie uprawiają żeglugę, spowodowane przez lub mające związek z takimi działaniami statku, przez które ten albo inny statek lub osoba zostały narażone na niebezpieczeństwo, lub w wyniku którego statek mógł doznać poważnego uszkodzenia konstrukcji lub mogła zostać wyrządzona szkoda w środowisku naturalnym;

16) audyt – zespół czynności wykonywanych przez organ inspekcyjny, polegających na sprawdzeniu, czy prawidłowo funkcjonuje wprowadzony u armatora i na statku system zarządzania bezpieczeństwem;



- 17) krótka podróż morska – podróż, w czasie której statek nie oddala się na odległość większą niż 200 mil morskich od portu lub miejsca, w którym pasażerowie i załoga mogą znaleźć bezpieczne schronienie, przy czym odległość pomiędzy portem, z którego rozpoczęto podróż, a końcowym portem przeznaczenia oraz podróż powrotna nie mogą przekraczać 600 mil morskich; końcowym portem przeznaczenia jest ostatni odwiedzony w planowanej podróży port, z którego statek rozpoczyna podróż powrotną do portu, w którym ją rozpoczął;
- 18) żegluga międzynarodowa – żeglugę pomiędzy portami Rzeczypospolitej Polskiej a portami innych państw;
- 19) żegluga krajowa – żeglugę po morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej;
- 20) nowy statek pasażerski w żegludze krajowej – statek pasażerski w żegludze krajowej, którego stępkę położono lub który znajdował się na podobnym etapie budowy nie wcześniej niż w dniu 1 lipca 1998 r.; za podobny etap budowy uważa się etap, w którym:
- a) rozpoczyna się budowa identyfikowana z konkretnym statkiem, oraz
  - b) rozpoczął się montaż przynajmniej 50 ton albo jednego procenta przybliżonej masy materiałów konstrukcyjnych – w zależności od tego, która z tych wielkości jest mniejsza;
- 21) istniejący statek pasażerski w żegludze krajowej – każdy statek pasażerski w żegludze krajowej, który nie jest nowym statkiem pasażerskim w żegludze krajowej.

## **Rozdział 2**

### **Zakres i terminy przeprowadzania inspekcji**

**§ 4.** 1. Statek, w celu zapewnienia spełniania wymagań w zakresie budowy, stałych urządzeń i wyposażenia oraz zarządzania bezpieczną eksploatacją, podlega inspekcjom i audytom, o których mowa w art. 20 i 22 ustawy.

2. W ramach inspekcji wstępnej, przed dopuszczeniem do regularnej żeglugi promów pasażerskich typu ro-ro, promy pasażerskie typu ro-ro oraz szybkie statki pasażerskie podlegają weryfikacji wstępnej.

3. W ramach inspekcji okresowej oraz doraźnej, w trakcie regularnej żeglugi promów pasażerskich typu ro-ro, promy pasażerskie typu ro-ro oraz szybkie statki pasażerskie podlegają przeglądowi specjalnemu.

4. Przegląd specjalny, o którym mowa w ust. 3, prowadzony w ramach inspekcji okresowej oraz doraźnej, odbywa się nie rzadziej niż raz na 12 miesięcy.

**§ 5.** 1. Inspekcja wstępna obejmuje:

- 1) potwierdzenie zgodności z wymaganiami umów międzynarodowych, o których mowa w art. 5 pkt 33 ustawy o bezpieczeństwie morskim;
- 2) potwierdzenie zgodności zasadniczej charakterystyki statku ze świadectwem pomiarowym;
- 3) sprawdzenie ważności dokumentów potwierdzających dokonanie na statku przeglądów, o których mowa w ustawie o bezpieczeństwie morskim;
- 4) potwierdzenie spełnienia wymagań określonych w wiążących Rzeczpospolitą Polską umowach i porozumieniach międzynarodowych w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu, innych niż określone w pkt 1;
- 5) sprawdzenie, czy na statku znajdują się oryginały dokumentów potwierdzających wymogi, o których mowa w pkt 1 – 4, z wyjątkiem dokumentu zgodności.

2. Inspekcja okresowa obejmuje sprawdzenie, czy stan statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia nie uległ zmianie w stosunku do stanu ustalonego podczas inspekcji wstępnej i jest zgodny z wymaganiami przepisów, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 4.

**§ 6.** 1. Inspekcję wstępną przeprowadza się:

- 1) przed rozpoczęciem żeglugi – na statkach nowo wybudowanych, przebudowanych lub odbudowanych;
- 2) jeżeli dokumenty bezpieczeństwa statku utraciły ważność w trakcie okresowego wyłączenia statku z eksploatacji;
- 3) w przypadku zmiany przynależności statku z obcej na polską – po zmianie tej przynależności.

2. Inspekcję okresową przeprowadza się nie rzadziej niż raz na 12 miesięcy, z zastrzeżeniem ust. 3 – 5.

3. Inspekcję okresową statków morskich używanych do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości całkowitej od 15 do 24 m, które nie są używane do prowadzenia działalności gospodarczej, przeprowadza się pomiędzy 2 i 3 rocznicą.

4. Inspekcja okresowa dla odnowienia dokumentu bezpieczeństwa statku może zostać zakończona w okresie do 3 miesięcy przed datą upływu ważności dokumentu, nie powodując zmiany daty rocznicy nowego dokumentu.

5. Dopuszcza się sześciomiesięczny przedział czasu – od 3 miesięcy przed do 3 miesięcy po upływie każdej rocznicy dokumentu bezpieczeństwa statku – dla przeprowadzenia inspekcji okresowej.

6. Inspekcję doraźną przeprowadza się w przypadkach określonych w art. 20 ustawy o bezpieczeństwie morskim.

### **Rozdział 3**

#### **Tryb przeprowadzania inspekcji**

**§ 7.** Inspekcje, o których mowa w § 4 ust. 1, weryfikację wstępną w ramach inspekcji wstępnej, o której mowa w § 4 ust. 2, oraz przegląd specjalny w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej, o którym mowa w § 4 ust. 3, przeprowadza organ inspekcyjny, o którym mowa w art. 18 ust. 2 ustawy o bezpieczeństwie morskim.

**§ 8.** Inspekcje, o których mowa w § 4 ust. 1, weryfikację wstępną w ramach inspekcji wstępnej, o której mowa w § 4 ust. 2, oraz przegląd specjalny w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej, o którym mowa w § 4 ust. 3, przeprowadza się jako inspekcje bandery albo inspekcje portu.

**§ 9.** W trakcie przeprowadzania inspekcji, o której mowa w § 4 ust. 1, weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej, o której mowa w § 4 ust. 2, oraz przeglądu specjalnego w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej, o którym mowa w § 4 ust. 3, na statkach powinien być obecny kapitan statku lub wyznaczona przez niego osoba.

**§ 10.** 1. Statek zgłoszony przez armatora lub kapitana statku do inspekcji wstępnej oraz okresowej, w tym do weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej oraz do przeglądu specjalnego w ramach inspekcji okresowej, powinien być przygotowany do sprawnego jej przeprowadzenia.

2. Przepis ust. 1 stosuje się również w przypadku inspekcji doraźnej, w tym w przypadku przeglądu specjalnego w ramach inspekcji doraźnej, przeprowadzanej na żądanie właściciela, armatora lub kapitana statku.

§ 11. 1. Przed dopuszczeniem do regularnej żeglugi promów pasażerskich typu ro-ro organ inspekcyjny powinien sprawdzić, czy:

1) prom pasażerski typu ro-ro i szybki statek pasażerski:

- a) posiada ważne dokumenty bezpieczeństwa statku wystawione przez właściwy organ administracji państwa bandery lub w jej imieniu przez uznaną instytucję klasyfikacyjną,
- b) przed wydaniem certyfikatów został poddany odpowiednim przeglądom, zgodnie ze zharmonizowanym systemem przeglądów i certyfikacji,
- c) spełnia wymagania określone przez uznaną instytucję klasyfikacyjną lub równoważne przepisy państwa bandery dotyczące konstrukcji i utrzymania kadłuba, urządzeń maszynowych i elektrycznych oraz systemów kontrolnych,
- d) jest wyposażony w rejestrator danych z podróży, zgodnie z wymaganiami określonymi przez ustawę o bezpieczeństwie morskim,
- e) spełnia szczególne wymogi stateczności, przyjęte w regionie eksploatacji statku i określone przepisami o bezpiecznym uprawianiu żeglugi, przy czym wymagania te w stosunku do szybkiego statku pasażerskiego stosuje się tylko wtedy, gdy mają one zastosowanie;

2) armator podjął niezbędne środki i wykazał, że na statku uprawiającym regularną żeglugę promów pasażerskich typu ro-ro:

- a) przed rozpoczęciem podróży dostępne są informacje dotyczące brzegowych systemów nawigacyjnych oraz innych systemów ułatwiających bezpieczne prowadzenie nawigacji, a kapitan będzie z takich systemów korzystał,
- b) instrukcje bezpieczeństwa dotyczące pasażerów są zgodne z wytycznymi Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej,
- c) wywieszono w ogólnie dostępnym miejscu wykaz obowiązków i harmonogram pracy załogi, zawierający w szczególności rozkład wacht morskich i służb portowych oraz maksymalny dopuszczalny czas pracy i minimalny czas wypoczynku członków załogi trzymających wachtę,
- d) kapitan posiada pełne uprawnienia do działania, które w jego ocenie jest niezbędne do bezpiecznego prowadzenia nawigacji i eksploatacji statku, w szczególności w czasie niekorzystnych warunków pogodowych,
- e) we właściwy sposób prowadzone są zapisy czynności nawigacyjnych oraz innych wydarzeń istotnych dla bezpieczeństwa prowadzenia nawigacji,
- f) wszelkie uszkodzenia, trwałe zniekształcenia zamknięć otworów kadłuba i połączonych z nimi elementów kadłuba oraz wszelkie usterki w układach zabezpieczających takie zamknięcia, mogące wpływać na integralność statku, niezwłocznie zgłaszane są właściwemu organowi państwa bandery i państwa przyjmującego oraz niezwłocznie naprawiane zgodnie z ich wymaganiami,
- g) przed wyruszeniem w podróż dostępny jest aktualny jej plan, opracowany zgodnie z wytycznymi Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej,
- h) do wiadomości pasażerów, także w formie dostępnej dla osób z wadami wzroku, przekazywane są ogólne informacje o dostępnych na pokładzie pomocy i usługach dla osób starszych i niepełnosprawnych;

3) armator zgodził się, aby w uzasadniony sposób zainteresowane państwa członkowskie Unii Europejskiej lub państwa członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym mogły prowadzić, uczestniczyć lub współuczestniczyć w prowadzeniu dochodzenia w sprawie wypadku lub incydentu morskiego; w tym celu armator udostępnia właściwym organom administracji tych państw informacje zawarte w rejestratorach danych z podróży;

4) w stosunku do promów pasażerskich typu ro-ro oraz szybkich statków pasażerskich noszących banderę inną niż bandera państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa

członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym – państwo bandery zaakceptowało zobowiązanie armatora do spełnienia wymogów weryfikacji wstępnych i przeglądów specjalnych;

5) w uzgodnieniu z właściwymi organami państw przyjmujących zostały ustanowione i wdrożone zintegrowane plany zwalczania nagłych zagrożeń.

2. Weryfikacja wstępna w ramach inspekcji wstępnej obejmuje czynności określone w ust. 1 pkt 2 oraz w procedurze przeglądu promu pasażerskiego typu ro-ro określonej w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

3. Organ inspekcyjny wyznacza datę przeprowadzenia weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej na dzień następujący w ciągu 30 dni od dnia potwierdzenia spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 3.

4. Pozytywny wynik weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej jest warunkiem niezbędnym do rozpoczęcia regularnej żeglugi promów pasażerskich typu ro-ro, z zastrzeżeniem ust. 5.

5. Prom pasażerski typu ro-ro oraz szybki statek pasażerski nie podlega weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej, w przypadku gdy:

1) uprawiał regularną żeglugę promów pasażerskich typu ro-ro w warunkach eksploatacyjnych odpowiadających nowym warunkom takiej żeglugi oraz podlegał weryfikacji wstępnej lub przeglądowi specjalnemu w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, których wyniki zostały uwzględnione i zaakceptowane przez organ inspekcyjny;

2) uprawiał regularną żeglugę promów pasażerskich typu ro-ro i podlegał weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej, o której mowa w § 4 ust. 2, oraz rozpoczyna taką żeglugę na innej trasie, na której istnieją uznane przez właściwe organy państw przyjmujących zbliżone warunki eksploatacyjne, spełniając wszystkie wymogi dotyczące bezpiecznej eksploatacji na tej trasie; na wniosek armatora właściwy organ administracji morskiej Rzeczypospolitej Polskiej może wcześniej potwierdzić swoje uznanie podobieństwa warunków eksploatacyjnych;

3) zaistniały niespodziewane okoliczności powodujące konieczność natychmiastowej zamiany, w miejsce innego statku, w celu utrzymania ciągłości regularnej żeglugi promów pasażerskich typu ro-ro, pod warunkiem, że:

a) sprawdzenie dokumentów bezpieczeństwa statku i oględziny statku nie wykazały niedociągnięć w spełnianiu wymogów niezbędnych do jego bezpiecznej eksploatacji,

b) weryfikacja wstępna zostanie przeprowadzona w ciągu jednego miesiąca od dnia dokonania takiej zamiany.

**§ 12. 1.** Przegląd specjalny prowadzony w ramach inspekcji doraźnej odbywa się zgodnie z procedurą przeglądu promu pasażerskiego typu ro-ro określoną w załączniku nr 1 do rozporządzenia oraz procedurą inspekcji promu pasażerskiego typu ro-ro w czasie żeglugi regularnej określoną w załączniku nr 2 do rozporządzenia, z uwzględnieniem § 11 ust. 1 pkt 2.

2. Przegląd specjalny prowadzony w ramach inspekcji okresowej odbywa się zgodnie z procedurą przeglądu promu pasażerskiego typu ro-ro określoną w załączniku nr 1 do rozporządzenia. Za przegląd taki uznaje się inspekcję obejmującą czynności określone w ust. 1.

3. Przegląd specjalny, o którym mowa w ust. 2, przeprowadza się w przypadku dokonania na promie pasażerskim typu ro-ro lub szybkim statku pasażerskim napraw, zmian lub modyfikacji o istotnym znaczeniu.

4. W przypadku zmiany armatora, bandery lub klasyfikatora organ inspekcyjny, biorąc pod uwagę wyniki dotychczasowych weryfikacji i przeglądów przeprowadzonych na promie pasażerskim typu ro-ro lub szybkim statku pasażerskim, może zwolnić statek z przeglądu, o którym mowa w ust. 3, pod warunkiem, że zmiany te nie wpływają na jego bezpieczną eksploatację.

**§ 13.** 1. Organ inspekcyjny dokonujący czynności określonych w § 11 ust. 2 oraz § 12 ust. 1 i 2 współdziała z organami inspekcyjnymi innych państw przyjmujących, dokonujących inspekcji na tym samym statku. O nieprawidłowościach ujawnionych w wyniku tej inspekcji organy inspekcyjne informują właściwe organy administracji państw przyjmujących.

2. Organ inspekcyjny może przeprowadzić przegląd specjalny w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej na wniosek właściwego organu administracji innego państwa przyjmującego.

3. Na wniosek armatora organ inspekcyjny zaprasza przedstawicieli właściwego organu administracji państwa bandery promu pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego do uczestniczenia w przeglądzie specjalnym w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej.

4. Planując przeprowadzenie przeglądu specjalnego w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej, bierze się pod uwagę harmonogram eksploatacyjny i remontowy statku.

5. Z przeprowadzonego przeglądu specjalnego w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej sporządza się sprawozdanie, którego kopię organ inspekcyjny przesyła Komisji Europejskiej, za pomocą baz danych nadzorowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego.

6. W przypadku powtarzających się rozbieżności z państwem przyjmującym co do spełnienia wymogów określonych w § 11 ust. 1 pkt 1 – 3, organ inspekcyjny informuje o tym Komisję Europejską w sposób określony w ust. 5, wskazując przyczyny niezgodności.

**§ 14.** 1. W przypadku uzasadnionego podejrzenia lub stwierdzenia, że stan statku, jego stałych urządzeń lub wyposażenia nie odpowiada stanowi stwierdzonemu w dokumentach uznanej instytucji klasyfikacyjnej, organ inspekcyjny rozszerza odpowiednio zakres inspekcji, o których mowa w § 4 ust. 1, weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej oraz przeglądu specjalnego w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej i zawiadamia o tym instytucję klasyfikacyjną oraz może zażądać przeprowadzenia przez tę instytucję ponownego przeglądu.

2. W przypadku uzasadnionego podejrzenia co do autentyczności dokumentów, o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 5, wystawionych przez:

1) właściwy organ administracji morskiej Rzeczypospolitej Polskiej lub uznaną instytucję klasyfikacyjną – sprawdza się ich autentyczność na miejscu;

2) właściwe organy innych administracji – dokonuje się sprawdzenia ich autentyczności korespondencyjnie w państwie bandery, bez zatrzymywania statku, i przekazuje informacje do portu, do którego udaje się statek.

**§ 15.** 1. W przypadku, gdy w wyniku inspekcji, o której mowa w art. 20 ust. 1 pkt 5 ustawy o bezpieczeństwie morskim, podjęto działania określone w art. 27 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim, organ inspekcyjny cofa zatrzymanie statku, zakaz użycia statku lub wstrzymanie operacji, podczas których zostały stwierdzone nieprawidłowości, po uzyskaniu pozytywnego wyniku ponownie przeprowadzonej inspekcji.

2. Na podstawie pozytywnych wyników inspekcji, o której mowa w ust. 1, organ inspekcyjny wydaje dokumenty bezpieczeństwa statku.

**§ 16.** 1. Organ inspekcyjny dokonujący weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej oraz przeglądu specjalnego w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej, na podstawie art. 27

ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim nie zezwala na uprawianie przez statek regularnej żeglugi promów pasażerskich typu ro-ro, w przypadku gdy występują następujące uchybienia:

- 1) nie są spełnione wymogi określone w § 11 ust. 1 pkt 1 – 4;
- 2) czynności dokonane na podstawie § 11 ust. 2 albo § 12 ust. 1 i 2 zakończyły się wynikiem negatywnym, co powoduje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa statku lub życia załogi i pasażerów;
- 3) w sposób powodujący bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa statku lub życia załogi i pasażerów nie są spełnione wymagania określone w:
  - a) przepisach dotyczących przewozu na statkach morskich materiałów niebezpiecznych i substancji mogących zanieczyścić środowisko,
  - b) przepisach dotyczących wykształcenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy,
  - c) rozporządzeniu (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006 r. w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem oraz uchylającym rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95 (Dz. Urz. UE L 64 z 04.03.2006, str. 1, z późn. zm.);
- 4) państwo bandery nie przeprowadziło konsultacji z właściwym organem administracji morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie wydawania certyfikatów zwolnienia z obowiązku spełnienia szczególnych wymogów stateczności albo pozwolenia na eksploatację jednostki szybkiej, określonych w § 22 ust. 4 i 5.

2. Decyzję niezezwalającą na uprawianie przez statek regularnej żeglugi promów pasażerskich typu ro-ro organ inspekcyjny, w wyniku przeprowadzonej weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej, o której mowa w ust. 1, wydaje w ciągu 30 dni od dnia inspekcji.

3. O decyzji niezezwalającej na uprawianie przez statek regularnej żeglugi promów pasażerskich typu ro-ro wydanej w wyniku czynności, o których mowa w ust. 1, organ inspekcyjny powiadamia niezwłocznie w formie pisemnej armatora, podając pełne uzasadnienie.

4. Potwierdzenie usunięcia uchybień, o których mowa w ust. 1, następuje odpowiednio w drodze ponownej weryfikacji wstępnej lub przeglądu specjalnego.

5. Organ inspekcyjny nie zezwala na uprawianie regularnej żeglugi promów pasażerskich typu ro-ro także w przypadku, gdy armatorowi polecono usunięcie w określonym i uzasadnionym terminie uchybień stwierdzonych na statku będącym w eksploatacji, niepowodujących bezpośredniego niebezpieczeństwa dla statku lub życia załogi i pasażerów, jeżeli nie zostały one w tym terminie usunięte. Przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio.

**§ 17. 1.** Z przeprowadzonych inspekcji, o których mowa w § 4 ust. 1, weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej oraz przeglądu specjalnego w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej sporządza się protokół, który podpisuje inspektor i kapitan statku albo osoba przez niego wyznaczona.

2. Protokół sporządza się w 3 egzemplarzach. Po jednym egzemplarzu protokołu otrzymują kapitan statku albo osoba przez niego wyznaczona oraz armator statku. Trzeci egzemplarz dołącza się do akt sprawy.

3. W protokole wpisuje się polecenia i zalecenia dla armatora oraz kapitana statku, wydane na podstawie wyników przeprowadzonej inspekcji, weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej lub przeglądu specjalnego w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej.

4. Kapitan statku albo osoba przez niego wyznaczona, przed podpisaniem protokołu, może zgłosić dyrektorowi właściwego urzędu morskiego pisemne zastrzeżenia do ustaleń protokołu.

5. W terminie 7 dni od dnia zgłoszenia zastrzeżeń do ustaleń protokołu dyrektor właściwego urzędu morskiego:

- 1) uwzględnia zastrzeżenia i dokonuje zmian w protokole albo
  - 2) odmawia, w drodze decyzji, uwzględnienia zmian w protokole.
6. Kapitan statku zgłasza na piśmie wykonanie poleceń i zaleceń wydanych na podstawie wyników przeprowadzonej inspekcji, weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej oraz przeglądu specjalnego w ramach inspekcji okresowej lub doraźnej organowi inspekcyjnemu, który je wydał, w wyznaczonym przez ten organ terminie.

**§ 18.** Spełnienie przez armatora wymagań w zakresie zarządzania bezpieczną eksploatacją stwierdza organ inspekcyjny na podstawie przeprowadzonego audytu i wystawia odpowiedni dokument zgodności.

## **Rozdział 4**

### **Rodzaje i wzory dokumentów bezpieczeństwa statku**

**§ 19. 1.** Dokumenty bezpieczeństwa statku wydaje się w trzech egzemplarzach, które otrzymują kapitan statku, armator oraz organ inspekcyjny.

2. Oryginały dokumentów bezpieczeństwa statku, kopię dokumentu zgodności wystawionego armatorowi oraz dokumenty uznanej instytucji klasyfikacyjnej lub ich poświadczone kopie przechowuje się na statku, w miejscu dostępnym dla organu inspekcyjnego.

**§ 20. 1.** Statek pasażerski lub inny statek o pojemności brutto powyżej 500, uprawiający żeglugę międzynarodową, z wyjątkiem statku rybackiego, powinien posiadać następujące dokumenty bezpieczeństwa statku:

1) tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem lub certyfikat zarządzania bezpieczeństwem wystawiony na okres 5 lat i potwierdzany w okresie pomiędzy 24 a 36 miesiącem jego ważności;

2) kopię tymczasowego dokumentu zgodności lub kopię dokumentu zgodności wystawionego na okres 5 lat i corocznie potwierdzanego, przy czym potwierdzenie może nastąpić w okresie od 3 miesięcy przed do 3 miesięcy po dacie rocznicy.

2. Statek pasażerski, oprócz dokumentów bezpieczeństwa statku, o których mowa w ust. 1, powinien posiadać:

1) certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego wraz z wykazem wyposażenia (formularz P) – wystawiony na okres 1 roku;

2) certyfikat zwolnienia – jeżeli został wystawiony, na podstawie Prawidła I/12 Konwencji SOLAS;

3) wykaz ograniczeń żeglugi statku pasażerskiego sporządzony zgodnie z postanowieniami Konwencji SOLAS;

4) plan współpracy w poszukiwaniu i ratownictwie – jeżeli został wystawiony na podstawie Prawidła V/7.3 Konwencji SOLAS.

3. Statek towarowy, oprócz dokumentów bezpieczeństwa statku, o których mowa w ust. 1, powinien posiadać:

1) certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego wraz z wykazem wyposażenia (formularz C) – wystawiony na okres 5 lat i corocznie potwierdzany, przy czym potwierdzenie może nastąpić w okresie od 3 miesięcy przed do 3 miesięcy po dacie rocznicy;

2) certyfikat zwolnienia – jeżeli został wystawiony na podstawie Prawidła I/12 Konwencji SOLAS.

4. Jednostka szybka, oprócz dokumentów bezpieczeństwa statku, o których mowa w ust. 1, powinna posiadać następujące dokumenty wymagane w rozdziale X Konwencji SOLAS:

1) certyfikat bezpieczeństwa jednostki szybkiej wraz z wykazem wyposażenia (formularz H) – wystawiony na okres 5 lat i corocznie potwierdzany, przy czym potwierdzenie może nastąpić w okresie od 3 miesięcy przed do 3 miesięcy po dacie rocznicy;

2) pozwolenie na eksploatację jednostki szybkiej - wystawione na okres 5 lat.

5. Jednostka dynamicznie unoszona, oprócz dokumentów bezpieczeństwa statku, o których mowa w ust. 1, powinna posiadać następujące dokumenty:

1) certyfikat konstrukcji i wyposażenia jednostki dynamicznie unoszonej – wystawiony na okres 1 roku;

2) pozwolenie na eksploatację jednostki dynamicznie unoszonej – wystawione na okres 1 roku;

3) certyfikat zwolnienia – jeżeli został wystawiony na podstawie Prawidła I/12 Konwencji SOLAS.

6. Statek specjalistyczny o pojemności brutto 500 i większej, oprócz dokumentów bezpieczeństwa statku, o których mowa w ust. 1, powinien posiadać następujące dokumenty:

1) certyfikat bezpieczeństwa statku specjalistycznego wraz z wykazem wyposażenia (formularz SPS) – wystawiony na okres 5 lat, corocznie potwierdzany, przy czym potwierdzenie może nastąpić w okresie od 3 miesięcy przed do 3 miesięcy po dacie rocznicy;

2) certyfikat zwolnienia – jeżeli został wystawiony na podstawie Prawidła I/12 Konwencji SOLAS.

7. Certyfikat zwolnienia wystawia się na okres nie dłuższy niż okres ważności certyfikatu, do którego się odnosi.

8. Wzory dokumentów bezpieczeństwa statku, o których mowa w ust. 1, ust. 2 pkt 1 – 3 oraz ust. 3 – 6, określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

**§ 21.** 1. Wszystkie nowe statki pasażerskie w żegludze krajowej lub istniejące statki pasażerskie w żegludze krajowej o długości 24 m i większej, uprawiające pasażerską żeglugę krajową w rozumieniu przepisów o bezpiecznym uprawianiu żeglugi, powinny posiadać certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego w pasażerskiej żegludze krajowej wraz z wykazem wyposażenia (formularz K), którego wzór określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1, jest wystawiany na okres jednego roku, a jego ważność może zostać przedłużona przez organ inspekcyjny o 30 dni od dnia upływu okresu jego ważności. W takim przypadku nowy okres ważności certyfikatu liczy się od dnia upływu daty jego ważności przed przedłużeniem.

3. Szybkie statki pasażerskie w żegludze krajowej powinny posiadać dokumenty, o których mowa w § 20 ust. 4. Przed wydaniem statkowi uprawiającemu pasażerską żeglugę krajową pozwolenia na eksploatację jednostki szybkiej, o którym mowa w § 20 ust. 4 pkt 2, należy uwzględnić i uzgodnić z właściwymi organami administracji państwa przyjmującego warunki eksploatacyjne wynikające z lokalnych warunków żeglugi. Warunki te powinny zostać określone w wydanym pozwoleniu.

**§ 22.** 1. Statek pasażerski uprawiający regularną żeglugę promów pasażerskich typu ro-ro, oprócz dokumentów określonych w § 20 ust. 2 albo w § 21, powinien posiadać certyfikat bezpieczeństwa promu pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiego statku pasażerskiego, którego wzór określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

2. Organ inspekcyjny uznaje świadectwo wydane przez inne państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym potwierdzające spełnienie szczególnych wymogów stateczności przez prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, za równoważne certyfikatowi, o którym mowa w ust. 1.



3. Organ inspekcyjny akceptuje świadectwo wydane przez państwo inne niż określone w ust. 2, potwierdzające spełnienie szczególnych wymogów stateczności przez prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, za równoważne certyfikatowi, o którym mowa w ust. 1.

4. Wydanie lub uznanie statkowi uprawiającemu regularną żeglugę promów pasażerskich typu ro-ro certyfikatu zwolnienia, o którym mowa w § 20 ust. 2 pkt 2, przed przeprowadzeniem w trakcie weryfikacji wstępnej w ramach inspekcji wstępnej czynności, o których mowa w § 11 ust. 2, powinno zostać poprzedzone wyjaśnieniem występujących zastrzeżeń dotyczących zasadności wydania tego certyfikatu, w drodze ustaleń z właściwym państwem przyjmującym lub administracją państwa bandery.

5. Przed wydaniem statkowi uprawiającemu regularną żeglugę promów pasażerskich typu ro-ro pozwolenia na eksploatację jednostki szybkiej, o którym mowa w § 20 ust. 4 pkt 2, należy uwzględnić ograniczenia operacyjne wynikające z lokalnych warunków żeglugi.

**§ 23.** 1. Statek rybacki o długości pomiarowej 24 m i większej powinien posiadać:

- 1) certyfikat zgodności statku rybackiego wraz z wykazem wyposażenia (formularz F) – wystawiony na okres 5 lat, corocznie potwierdzany, przy czym potwierdzenie może nastąpić w okresie od 3 miesięcy przed do 3 miesięcy po dacie rocznicy;
- 2) certyfikat zwolnienia statku rybackiego – jeżeli został wystawiony.

2. Wzory dokumentów bezpieczeństwa statku, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

**§ 24.** 1. Statki inne niż wymienione w § 20 – 23 powinny posiadać odpowiednio:

- 1) kartę bezpieczeństwa – wystawioną na okres 5 lat, corocznie potwierdzaną, przy czym potwierdzenie może nastąpić w okresie od 3 miesięcy przed do 3 miesięcy po dacie rocznicy, z zastrzeżeniem ust. 2;
- 2) kartę bezpieczeństwa na podróż jednorazową;
- 3) kartę bezpieczeństwa „Ł”, którą wydaje się dla statków małych o prostej budowie, uprawiających żeglugę krajową – wystawianą na okres 5 lat, corocznie potwierdzaną, przy czym potwierdzenie może nastąpić w okresie od 3 miesięcy przed do 3 miesięcy po dacie rocznicy.

2. Statek morski używany do celów sportowych lub rekreacyjnych, o długości całkowitej od 15 do 24 m, który nie jest używany do prowadzenia działalności gospodarczej, powinien posiadać kartę bezpieczeństwa wystawioną na okres 5 lat, potwierdzoną pomiędzy 2 i 3 rocznicą.

3. Wzory dokumentów bezpieczeństwa statku, o których mowa w ust. 1, określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

4. Statek towarowy o pojemności brutto od 300 do 500, uprawiający żeglugę międzynarodową, oprócz dokumentów bezpieczeństwa statku określonych w ust. 1, powinien posiadać certyfikat bezpieczeństwa radiowego statku towarowego, wystawiony na okres 5 lat i corocznie potwierdzany, wraz z wykazem wyposażenia w urządzenia radiowe (formularz R), którego wzór określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

**§ 25.** Okresy ważności dokumentów bezpieczeństwa statku, o których mowa w § 20, § 23 oraz § 24, mogą być przedłużone o okres do trzech miesięcy, w przypadku określonym w Prawidle I/14 Konwencji SOLAS.

**§ 26.** 1. Organ inspekcyjny może, bez przeprowadzenia inspekcji, przedłużyć jednorazowo dokumenty bezpieczeństwa statku na okres do trzech miesięcy, a dla statków uprawiających krótkie podróże morskie na okres do jednego miesiąca od daty utraty ich ważności, w celu dopłynięcia statku do portu, w którym może być przeprowadzona inspekcja.

2. W przypadku przedłużenia ważności dokumentów bezpieczeństwa statku przez konsula powiadamia on o tym fakcie dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku.

3. Konsul może, powiadamiając dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku, upoważnić wyznaczoną w tym celu osobę w porcie, w którym statek przebywa, lub uznaną instytucję klasyfikacyjną do wykonania czynności inspekcyjnych.

## **Rozdział 5**

### **Przepisy przejściowe i końcowe**

§ 27. Dokumenty bezpieczeństwa statku wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność do końca, wskazanego w tych dokumentach, terminu ich ważności.

§ 28. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

**Załącznik nr 1**

**Procedura przeglądu promu pasażerskiego typu ro-ro i szybkiego statku pasażerskiego**

1. Przegląd promu pasażerskiego typu ro-ro i szybkiego statku pasażerskiego powinien obejmować w szczególności następujące czynności:

- 1) uruchomienie generatora awaryjnego;
- 2) sprawdzenie działania oświetlenia awaryjnego;
- 3) sprawdzenie działania awaryjnego źródła zasilania urządzeń radiokomunikacyjnych;
- 4) próbę systemu powiadamiania ogólnego;
- 5) przeprowadzenie ćwiczebnego alarmu pożarowego, obejmującego demonstrację użycia indywidualnego wyposażenia strażackiego;
- 6) uruchomienie awaryjnej pompy pożarowej z dwoma węzami podłączonymi do głównej linii pożarowej;
- 7) sprawdzenie działania zdalnych wyłączników awaryjnych zasilania paliwa do kotłów, silnika głównego i pomocniczego oraz odcięcia wentylacji;
- 8) sprawdzenie działania zdalnych i miejscowych urządzeń zamykających kłapy pożarowe;
- 9) próbę pożarowego systemu wykrywczego i systemu alarmowego;
- 10) sprawdzenie działania drzwi pożarowych;
- 11) sprawdzenie działania pomp zęzowych;
- 12) zamknięcie drzwi wodoszczelnych, zarówno ze stanowisk miejscowych, jak i w sposób zdalny;
- 13) sprawdzenie znajomości planu zabezpieczenia niezatapialności statku przez dowództwo statku;
- 14) opuszczenie przynajmniej jednej łodzi ratowniczej i jednej łodzi ratunkowej na wodę, uruchomienie ich napędu, sprawdzenie układu sterowniczego, podniesienie łodzi i umieszczenie na pozycjach na pokładzie;
- 15) sprawdzenie wyposażenia wszystkich łodzi ratunkowych i ratowniczych;
- 16) próba głównego i pomocniczego urządzenia sterowego statku.

2. Przegląd powinien obejmować sprawdzenie i ocenę systemu planowego utrzymania statku.

3. Przegląd w szczególności powinien mieć na celu ocenę:

- 1) znajomości oraz sprawności wykonywania przez członków załogi procedur postępowania w sytuacjach awaryjnych oraz związanych z bezpieczeństwem statku;
- 2) procedur prowadzenia wacht nawigacyjnych i dotyczących wykonywania prac na statku oraz operacji ładunkowych;
- 3) rozkładu obowiązków pod względem powodowania nadmiernego zmęczenia członków załogi, w szczególności personelu wachtowego.

Ocena, o której mowa w pkt 1 i 2, powinna obejmować sprawdzenie znajomości języka roboczego używanego na statku, niezbędnej do właściwego rozumienia i wykonywania tych procedur oraz prowadzenie właściwych zapisów w dzienniku okrętowym, poświadczających w szczególności szkolenia w zakresie:

- a) zapoznania ze statkiem, obowiązującymi procedurami i zakresem obowiązków,
- b) kierowania tłumem,
- c) bezpieczeństwa - dla personelu sprawującego bezpośrednią opiekę nad pasażerami w pomieszczeniach pasażerskich, w szczególności nad osobami starszymi i niepełnosprawnymi w sytuacji niebezpieczeństwa,
- d) zarządzania kryzysowego,
- e) zachowań ludzkich.

**Procedura inspekcji promu pasażerskiego typu ro-ro w czasie żeglugi regularnej**

W ramach inspekcji promu pasażerskiego typu ro-ro w czasie żeglugi regularnej sprawdzeniu podlegają:

1. System informacji o pasażerach, na który składają się:
  - 1) zgodny z przepisami i skuteczny system rejestracji pasażerów;
  - 2) środki przewidziane w celu zapewnienia, że nie została przekroczona liczba pasażerów, do której przewozu statek jest uprawniony;
  - 3) sposób przekazywania kapitanowi informacji o całkowitej liczbie pasażerów i, jeśli ma to miejsce, sposób uwzględniania w tej liczbie pasażerów, którzy pozostają na pokładzie oraz podejmują podróż powrotną bez schodzenia na ląd.
2. System informacji o stanie załadowania i stateczności statku, obejmujący:
  - 1) stosowanie wiarygodnych wskaźników zanurzenia statku;
  - 2) środki podjęte w celu zapewnienia, że statek nie został nadmiernie załadowany, a odpowiednie wodnice ładunkowe nie zostały przekroczone;
  - 3) ocenę stanu załadowania i stateczności statku, dokonywaną zgodnie z odpowiednimi wymaganiami;
  - 4) sprawdzenie, czy ładunek jest ważony w sytuacji, gdy jest to wymagane, a odpowiednie dane liczbowe są przekazywane na statek i używane do oceny stanu jego załadowania i stateczności;
  - 5) sprawdzenie, czy plany zabezpieczenia niezatapialności statku są wywieszone na stałe w widocznym miejscu, a oficerowie zostali wyposażeni w broszury zawierające te informacje.
3. Środki bezpieczeństwa w czasie podróży morskiej, obejmujące:
  - 1) procedury zapewniające przygotowanie statku do podróży morskiej, wykonywane przed odcumowaniem, zawierające potwierdzenie zamknięcia wszystkich drzwi i otworów wodoszczelnych i strugoszczelnych kadłuba;
  - 2) procedury sprawdzające zamknięcie furt pokładu samochodowego przed odcumowaniem lub zapewniające, że pozostają one otwarte jedynie przez czas niezbędny do umożliwienia zamknięcia otwieranego dziobu;
  - 3) urządzenia zamykające furtę dziobową, rufową lub furty boczne oraz wyposażenie statku w system wskaźników i podglądu, umożliwiające monitorowanie ich stanu na mostku nawigacyjnym.
4. System ogłoszeń dotyczących bezpieczeństwa, obejmujący:
  - 1) sposób ogłaszania, w odpowiednim języku, instrukcji dotyczących bezpieczeństwa oraz wywieszania instrukcji dotyczących procedur awaryjnych;
  - 2) sprawdzenie, czy instruktaż dotyczący bezpieczeństwa następuje w chwili rozpoczęcia podróży i jest słyszalny we wszystkich miejscach publicznych, łącznie z pokładami otwartymi dostępnymi dla pasażerów.
5. Poprawność prowadzenia zapisów w dzienniku okrętowym, dotyczących w szczególności zamykania furt ładunkowych, drzwi wodoszczelnych i zamknięć wodoodpornych i strugoszczelnych, alarmów ćwiczebnych zamykania drzwi wodoszczelnych, sprawdzania urządzenia sterowego, danych dotyczących zanurzenia, wolnej burty i stateczności, języka roboczego załogi.
6. Zasady przewozu materiałów niebezpiecznych lub towarów mogących zanieczyścić środowisko, obejmujące:
  - 1) zgodności z właściwymi przepisami;

2) dołączanie manifestu lub planu ładunkowego do deklaracji przewozu ładunku, określających jego położenie na statku, a także dostępność na lądzie kopii manifestu lub planu;

3) pozwolenie na przewóz ładunku na statku pasażerskim;

4) właściwe oznakowanie, położenie i zamocowanie ładunku, w tym także pojazdów samochodowych przewożących takie materiały i towary;

5) znajomość przez kapitana odpowiednich procedur powiadamiania w niebezpieczeństwie, procedur awaryjnych oraz zasad udzielania pierwszej pomocy w razie wystąpienia wypadku z udziałem takich ładunków;

6) zapewnienie stałej wentylacji używanych pokładów samochodowych, zwiększanie jej intensywności w czasie pracy silników samochodów oraz wyposażenie mostka nawigacyjnego w system sygnalizacji pracy urządzeń wentylacyjnych pokładów samochodowych.

7. System mocowania pojazdów samochodowych z ładunkiem, obejmujący:

1) mocowanie indywidualne lub blokowe;

2) dostępność wystarczającej ilości odpowiednio mocnych punktów mocowania;

3) sposób mocowania w złych warunkach pogodowych;

4) sposób mocowania wagonów kolejowych i pojazdów mechanicznych, jeśli występuje;

5) sprawdzenie, czy na statku jest poradnik mocowania ładunku.

8. System nadzoru pokładów samochodowych, obejmujący:

1) ciągłą obserwację lub nadzór nad uniemożliwieniem nieautoryzowanego wejścia na pokłady samochodowe i przemieszczania się pojazdów w złych warunkach pogodowych;

2) sprawdzenie zamknięcia drzwi pożarowych i wejściówek;

3) wywieszenie informacji zakazujących pasażerom wstępu na pokłady samochodowe w czasie pobytu statku w morzu.

9. Procedury zamykania drzwi wodoszczelnych, obejmujące:

1) przestrzeganie procedury ustanowionej w instrukcjach;

2) przeprowadzanie alarmów ćwiczebnych;

3) sterowanie zamykaniem z mostka, ustawione, jeżeli jest to możliwe, w pozycji sterowania miejscowego;

4) zamykanie drzwi w warunkach ograniczonej widzialności i w sytuacjach niebezpiecznych;

5) znajomość obsługi drzwi przez załogę oraz świadomość zagrożeń związanych z ich nieprawidłowym użytkowaniem.

10. System patroli przeciwpożarowych, w tym system obserwacji, o którym mowa w pkt 8 ppkt 1, prowadzony w celu wczesnego wykrycia ognia, obejmujący również pomieszczenia, w których instalacja wykrywacza i alarmowa nie jest zainstalowana.

11. System łączności w niebezpieczeństwie, obejmujący:

1) liczbę członków załogi, zgodnie z rozkładem alarmowym, wystarczającą do pomocy pasażerom w sytuacji niebezpieczeństwa oraz system ich identyfikacji;

2) możliwość porozumiewania się członków załogi z pasażerami w sytuacji niebezpieczeństwa, biorąc pod uwagę:

a) główne języki pasażerów korzystających z przewozów na danej trasie,

b) prawdopodobieństwo, że użycie podstawowych słów angielskich do wydawania zasadniczych poleceń może zapewnić porozumienie się z pasażerem potrzebującym pomocy, niezależnie od tego, czy pasażer i członek załogi używają wspólnego języka,

c) możliwości porozumiewania się w niebezpieczeństwie za pomocą wszelkich innych środków w przypadku braku możliwości komunikacji werbalnej;

3) zakres, w jakim pełne instrukcje bezpieczeństwa zostały przedstawione pasażerom w ich językach ojczystych;

4) języki, w jakich mogą zostać nadane komunikaty alarmowe w sytuacji niebezpieczeństwa lub w czasie ćwiczeń, zapewniające pasażerom zasadniczy instruktaż oraz ułatwiające członkom załogi udzielanie pomocy pasażerom.

12. Zapewnienie skutecznego działania załogi w sprawach bezpieczeństwa poprzez ustalenie i zapisanie w dzienniku okrętowym wspólnego języka roboczego załogi.

13. Urządzenia ratunkowe i przeciwpożarowe, obejmujące:

1) utrzymanie sprzętu oraz urządzeń ratunkowych i przeciwpożarowych, łącznie z drzwiami przeciwpożarowymi i innymi łatwo sprawdzalnymi konstrukcyjnymi elementami przeciwpożarowymi;

2) rozmieszczenie planów ochrony przeciwpożarowej lub wyposażenia oficerów w broszury zawierające informacje równoważne;

3) rozmieszczenie pasów ratunkowych i oznakowanie miejsc rozmieszczenia pasów ratunkowych dla dzieci, umożliwiające ich łatwą identyfikację;

4) prowadzenie operacji ładunkowych pojazdów, w sposób nieuniemożliwiający działania systemu wykrywczego i ochrony przeciwpożarowej statku oraz innych elementów kontrolnych i urządzeń bezpieczeństwa, znajdujących się na pokładzie samochodowym.

14. Działanie wyposażenia nawigacyjnego i środków łączności radiowej, łącznie z radiopławą EPIRB.

15. System oświetlenia awaryjnego, jeśli jest wymagany, oraz prowadzenie zapisów niezgodności dotyczących jego działania.

16. Zgodne z właściwymi przepisami oznakowanie i oświetlenie dróg ewakuacji, zarówno z głównego, jak i awaryjnego źródła zasilania, a także sprawdzenie środków podejmowanych w celu zachowania drożności dróg ewakuacji przebiegających przez pokłady samochodowe oraz wyjść ewakuacyjnych, w szczególności w pobliżu sklepów wolnocłowych.

17. Dostępność instrukcji, procedur i ksiąg operacji statkowych oraz list kontrolnych dotyczących przygotowania statku do wyjścia w morze lub innych operacji.

18. Czystość pomieszczeń siłowni, z uwzględnieniem procedur określających zasady jej utrzymania.

19. Gospodarka śmieciowa.

20. System planowego zarządzania statkiem we wszystkich sprawach związanych z bezpieczeństwem, który powinien obejmować m.in.:

1) dziobowe, boczne i rufowe furty ładunkowe razem z urządzeniami zamykającymi;

2) utrzymanie siłowni i sprzętu ratunkowego;

3) plany okresowej kontroli elementów jej wymagających w celu utrzymania najwyższego poziomu bezpieczeństwa;

4) procedury rejestrowania niezgodności i potwierdzania ich usunięcia oraz informowania o tym w określonym czasie kapitana i wyznaczonej osoby w kierownictwie armatora;

5) okresowe sprawdzanie działania układów zamykających wewnętrzne i zewnętrzne furty dziobowe, obejmujące wskaźniki, urządzenia kontrolne i wszelkie rury odpływowe w przestrzeniach pomiędzy podnoszoną częścią dziobu, a furtą wewnętrzną, a w szczególności mechanizmy zamykające i związane z nimi systemy hydrauliczne.

21. Środki podejmowane w czasie podróży w celu uniknięcia przepełnienia, obejmujące:

1) wykorzystanie dostępnych miejsc siedzących i unikanie zastawienia przejść, schodów i wyjść awaryjnych przez bagaże i pasażerów niezajmujących miejsc siedzących;

2) sprawdzenie, czy pokład samochodowy został opuszczony przez pasażerów przed rozpoczęciem podróży oraz zapewnienie braku dostępu na ten pokład aż do chwili bezpośrednio poprzedzającej przybicie do nabrzeża.

**Wzory dokumentów bezpieczeństwa statku**

- o Tymczasowy certyfikat zarządzania bezpieczeństwem
- o Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem
- o Tymczasowy dokument zgodności
- o Dokument zgodności
- o Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego
- o Wykaz wyposażenia (formularz P)
- o Certyfikat zwolnienia
- o Wykaz ograniczeń żeglugi statku pasażerskiego
- o Certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego
- o Wykaz wyposażenia (formularz C)
- o Certyfikat bezpieczeństwa jednostki szybkiej
- o Certyfikat bezpieczeństwa jednostki szybkiej
- o Wykaz wyposażenia (formularz H)
- o Wykaz wyposażenia (formularz H)
- o Pozwolenie na eksploatację jednostki szybkiej
- o Pozwolenie na eksploatację jednostki szybkiej
- o Certyfikat konstrukcji i wyposażenia jednostki dynamicznie unoszonej
- o Pozwolenie na eksploatację jednostki dynamicznie unoszonej
- o Certyfikat bezpieczeństwa statku specjalistycznego
- o Certyfikat bezpieczeństwa statku specjalistycznego
- o Wykaz wyposażenia (formularz SPS)
- o Wykaz wyposażenia (formularz SPS)

**Załącznik nr 4**

- o Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego w pasażerskiej żegludze krajowej
- o Wykaz wyposażenia (formularz K)
- o Certyfikat bezpieczeństwa promu pasażerskiego typu ro-ro / szybkiego statku pasażerskiego

**Załącznik nr 5**

**Wzory dokumentów bezpieczeństwa statku rybackiego**

- o Certyfikat zgodności statku rybackiego
- o Wykaz wyposażenia (formularz F)
- o Certyfikat zwolnienia statku rybackiego

**Załącznik nr 6**

- o Karta bezpieczeństwa
- o Karta bezpieczeństwa na podróż jednorazową
- o Karta bezpieczeństwa "Ł"

**Załącznik nr 7**

- o Certyfikat bezpieczeństwa radiowego statku towarowego
- o Wykaz wyposażenia w urządzenia radiowe (formularz R)

NIE ZAŁĄCZONO WZORÓW W ZAŁĄCZNIKU ZE WZGLĘDU NA ICH OBJĘTOŚĆ  
PONAD 50 STRON

(wzory są zgodne z tymi w obecnie obowiązującym rozporządzeniu MI w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego)



## UZASADNIENIE

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego, zwane dalej „rozporządzeniem”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 23 ust. 4 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z ... Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Rozporządzenie określa terminy, tryb i zakres przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji i audytów państwa bandery, a także rodzaje i wzory certyfikatów statku morskiego.

Rozporządzenie zawiera regulacje istniejące w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego (Dz. U. z 2005 r. Nr 144, poz. 1211 oraz z 2007 r. Nr 175, poz. 1228); konieczność jego wprowadzenia wynika z uchwalenia nowej ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje regulacja**

Rozporządzenie oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) dyrektorów urzędów morskich,
- 2) uznane organizacje upoważnione do wykonywania zadań administracji morskiej,
- 3) właścicieli, armatorów i kapitanów statków.

### **2. Konsultacje społeczne**

(...)

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie rozporządzenia będzie miało wpływ na wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie rozporządzenia będzie miało niewielki wpływ na dochody sektora publicznego.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie rozporządzenia może mieć pozytywny wpływ na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie podmiotów upoważnionych do wykonywania przeglądów technicznych  
jachtów morskich o długości do 15 m**

Na podstawie art. 26 ust. 6 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Przepisy rozporządzenia określają:

- 1) szczegółowe warunki, jakie powinny spełniać podmioty upoważnione do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m;
- 2) tryb upoważniania i cofania upoważnienia;
- 3) sposób przeprowadzania kontroli podmiotów upoważnionych.

**§ 2.** 1. Podmiot, ubiegający się o upoważnienie, składa ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej pisemny wniosek.

2. Upoważnienia udziela się po przeprowadzonym audycie i jego pozytywnym wyniku.

3. Warunki jakie musi spełnić podmiot ubiegający się o upoważnienie określa załącznik do rozporządzenia.

4. Podmiot ubiegający się o upoważnienie oraz upoważniony powinna posiadać siedzibę lub oddział na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

**§ 3.** 1. Zakres upoważnienia określa minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w upoważnieniu.

2. Upoważnienie w zakresie jachtów komercyjnych może otrzymać tylko uznana organizacja w rozumieniu ustawy.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2 stosuje się, aneks do umowy o upoważnieniu uznanej organizacji.

**§ 4.** 1. Podmioty upoważnione, na podstawie pozytywnych wyników przeglądów wydają orzeczenia potwierdzające zdolność jachtów morskich pod względem technicznym do uprawiania żeglugi w warunkach określonych w dokumencie.

2. Dokument taki nie może zostać wydany na okres nie dłuższy niż 5 lat, a przegląd powinien być przeprowadzany zgodnie z przepisami klasyfikacyjnymi opracowanymi przez podmioty upoważnione.

**§ 5.** 1. Upoważnienie bądź odmowa jego udzielenia powinny nastąpić w okresie nieprzekraczającym 6 miesięcy od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w § 2 ust. 1.

2. Odmowa udzielenia upoważnienia może nastąpić w wypadkach uzasadnionych potrzebami polskiej administracji morskiej oraz kierując się potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego.

**§ 6.** 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej cofa upoważnienie podmiotu w wypadku stwierdzenia, że działanie tego podmiotu stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i środowiska morskiego.

2. Zawieszenie upoważnienia następuje w drodze decyzji.

3. Podmiot może ubiegać się o ponowne upoważnienie po spełnieniu kryteriów, na zasadach ubiegania się o upoważnienie.

**§ 7.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

**Załącznik  
do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury  
z dnia        (poz. ...)**

*Warunki jakie musi spełnić podmiot ubiegający się o upoważnienie do przeprowadzania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m.*

Zagadnienia ogólne:

1. Udokumentowane rozległe doświadczenie oraz szeroka praktyka w zatwierdzeniu dokumentacji technicznej i sprawowanie nadzoru nad budową jachtów.
2. Rejestr klasyfikowanych jachtów, corocznie publikowany lub prowadzony w ogólnodostępnej formie elektronicznej.
3. Niezależność Związku od właścicieli i armatorów jachtów, stoczní lub innych zakładów zaangażowanych handlowo przy produkcji, wyposażeniu, naprawach i eksploatacji jachtów.
4. Wykonywanie statutowych zadań, przez Związek i inspektorów.
5. Kodeks etyczny.
6. Poufność informacji wymaganych przez administrację morską.
7. Przekazywanie określonych informacji o jachtach właściwemu terytorialnie organowi administracji morskiej oraz innym zainteresowanym stronom.
8. Polityka oraz cele w zakresie jakości.
9. Prowadzenie i przechowywanie dokumentacji potwierdzającej spełnienie wymaganych norm w zakresie świadczonych usług, a także efektywnego działania wewnętrznego systemu jakości.
10. Odpowiedzialność i kontrola pomiędzy komórkami centralnymi i regionalnymi związku oraz pomiędzy związkiem i jego inspektorami.

Przepisy:

1. Zbiór przepisów technicznych dotyczących budowy, zasad nadzoru nad budową oraz zasad przeprowadzania przeglądów okresowych jachtów, sposoby publikacji tych przepisów i zasady ciągłego ich udoskonalania i rozwoju (badania naukowo – techniczne i programy badawczo – rozwojowe).
2. Systematyczne opracowywanie, aktualizowanie przepisów technicznych i zasad nadzoru technicznego w zakresie konstrukcji kadłuba i jego wyposażenia, urządzeń maszynowych i elektrycznych jachtów
3. Wymogi działalności, Związku oraz funkcjonowanie wewnętrznego systemu kontroli jakości usług w zakresie zgodności z umowami międzynarodowymi.

Kadra:

1. Kadra techniczna zapewniająca prawidłową obsługę klasyfikacyjną jachtów oraz zdolność związku do doskonalenia i rozwoju przepisów technicznych i zasad nadzoru technicznego.
2. Przestrzeganie przepisów technicznych i zasad nadzoru technicznego oraz funkcjonowanie wewnętrznego systemu kontroli jakości usług w zakresie tych przepisów.

3. Zakres obowiązków i uprawnień oraz wzajemnych relacji personelu pracującego w związku.
4. Kontrola warunków pracy inspektorów.
5. Kontrola działalności inspektorów oraz kadry technicznej i administracyjnej zatrudnionej bezpośrednio przez związek.
6. Realizacja obowiązków, do pełnienia których związek jest upoważniony, bezpośrednio przez własnych inspektorów.
7. System kwalifikacji inspektorów oraz ciągłej aktualizacji ich wiedzy.
8. Wykonywanie przeglądów, do których inspektorzy (osoby) są upoważnieni zgodnie z wewnętrznymi procedurami.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie podmiotów upoważnionych do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 26 ust. 6 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Rozporządzenie reguluje warunki, jakie powinny spełniać podmioty upoważnione do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m, tryb upoważniania i cofania upoważnienia oraz sposób przeprowadzania kontroli podmiotów upoważnionych.

W związku z wejściem w życie ustawy oraz koniecznością uregulowania sprawowania nadzoru technicznego nad jachtamiorskimi i wydawania orzeczeń technicznych przez upoważnione podmioty, istnieje potrzeba wprowadzenia przedmiotowego projektu rozporządzenia w życie. Projekt określa kryteria dla uzyskania upoważnienia do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich przez podmioty. W celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa osób znajdujących się na jachtach projekt określa również sposób sprawowania nadzoru nad takimi podmiotami przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Umożliwienie prowadzenia nadzoru technicznego nad jachtamiorskimi przez upoważnione podmioty pozwoli zmniejszyć koszty utrzymania jachtów morskich dla armatorów. Dla jachtów rekreacyjnych nie będzie wymagany nadzór przez upoważnioną organizację, jednak będzie możliwość dobrowolnego poddania się takiemu nadzorowi. Upoważnienie takich podmiotów pozwoli przyspieszyć procedurę przeprowadzenia przeglądu technicznego jachtu oraz poszerzy dostęp do takich usług, ponieważ podmioty takie będą mogły funkcjonować na terenie całego kraju, a nie jedynie na wybrzeżu gdzie skoncentrowane są instytucje klasyfikacyjne. Ze względu na specyfikę uprawiania żeglugi przez jachty komercyjne upoważnione podmioty będą mogły przeprowadzać przeglądy jedynie na jachtach rekreacyjnych o długości całkowitej do 15 m. Dla pozostałych jachtów morskich, ze względu na ich wielkość oraz rodzaj prowadzonej działalności, nadzór techniczny pozostanie w dalszym ciągu pod upoważnionymi organizacjami, które posiadają ubezpieczenie od prowadzenia działalności w zakresie przeglądów technicznych.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.



## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) upoważnione podmioty do wykonywania przeglądów technicznych;
- 2) armatorów jachtów morskich.

### **2. Konsultacje społeczne**

(...)

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia wpłynie pozytywnie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. Większa liczba podmiotów upoważnionych do wykonywania przeglądów technicznych, spowoduje większą konkurencyjność rynku w tym zakresie, a tym samym spadek cen takich usług dla armatorów i mniejsze koszty utrzymania jachtów.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie warunków technicznych wpisania statku do polskiego rejestru statków**

Na podstawie art. 28 ust. 4 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa warunki techniczne, których spełnienie jest konieczne do wpisania do polskiego rejestru statków, których przynależność zmieniana jest z obcej na polską.

**§ 2.** Inspekcja, o której mowa w art. 28 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim obejmuje sprawdzenie spełnienia przez statek następujących przepisów:

- 1) Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319) wraz z Protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177), i z Protokołem z 1988 roku do Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 roku (Dz. U. z 2009 r. Nr 46, poz. 372);
- 2) Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, sporządzonej w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. Nr 33, poz. 282) wraz z Protokołem z 1988 roku do Międzynarodowej Konwencji o liniach ładunkowych z 1966 roku (Dz. U. z 2009 r. Nr 33, poz. 282);
- 3) Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu 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. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679);

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

- 4) Konwencji nr 92 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (zrewidowanej w 1949 r.), przyjętej w Genewie dnia 18 czerwca 1949 r. (Dz. U. z 1954 r. Nr 44, poz. 202);
- 5) Konwencji nr 133 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pomieszczenia załogi na statku (postanowienia uzupełniające), przyjętej w Genewie dnia 30 października 1970 r. (Dz. U. z 1994 r. Nr 107, poz. 512).

**§ 3.** 1. Organem właściwym do przeprowadzenia inspekcji jest dyrektor urzędu morskiego właściwego dla portu, w którym zostanie zarejestrowany statek.

2. Inspekcję przeprowadzają inspektorzy flagi lub, za zgodą dyrektora urzędu morskiego, uznane instytucje klasyfikacyjne.
3. W przypadku konieczności oględzin podwodnej części kadłuba dopuszcza się oględziny wykonane przez uprawnionego nurka, o ile odrębne przepisy nie wymagają dokowania statku.

**§ 4.** 1. Zakres inspekcji jest uzależniony od wieku statku i aktualnego stanu technicznego.

2. Aktualny stan techniczny statku ocenia się w oparciu o:

- 1) posiadane przez statek dokumenty klasyfikacyjne i konwencyjne;
- 2) istnienie nieusuniętych uchybień stwierdzonych przez państwo dotychczasowej bandery;
- 3) istnienie nieusuniętych uchybień wykazanych w raportach inspekcji państwa portu z okresu ostatnich 2 lat.

**§ 5.** 1. Dla statków nie starszych niż 10 lat inspekcję przeprowadza się w zakresie inspekcji okresowej dla statków towarowych i inspekcji odnowieniowej dla statków pasażerskich.

2. Dla statków starszych niż 10 lat inspekcję przeprowadza się w zakresie inspekcji pośredniej dla statków towarowych i inspekcji odnowieniowej dla statków pasażerskich.

3. Inspekcje, o których mowa w ust. 1 i 2, dotyczą:

- 1) stanu kadłuba (wytrzymałość, szczelność, uszkodzenia);
- 2) urządzeń maszynowych i pokładowych:
  - a) silników napędu głównego,
  - b) zespołów prądotwórczych oraz instalacji elektrycznej,
  - c) urządzeń sterowych,
  - d) urządzeń kotwicznych i cumowniczych,
  - e) kotłów i zbiorników ciśnieniowych,

- f) stałych instalacji przeciwpożarowych,
  - g) instalacji zęzowej,
  - h) instalacji balastowej;
- 3) pomieszczeń załogi.

**§ 6.** 1. Dyrektor urzędu morskiego może ograniczyć lub rozszerzyć zakres inspekcji.

2. Ograniczenie zakresu inspekcji może nastąpić w następujących przypadkach:

- 1) przeglądy klasyfikacyjne i inspekcje flagi były wykonywane przez minimum ostatni jeden rok przez instytucję klasyfikacyjną, która posiada uznanie administracji polskiej, a armator nie zamierza dokonywać zmiany klasyfikatora, lub
- 2) statek posiada ważne certyfikaty i dokumenty wydane przez administrację państwa będącego członkiem Unii Europejskiej lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego, lub
- 3) wszystkie uchybienia wykazane w raportach państwa flagi, portu i uznanych instytucji klasyfikacyjnych zostały usunięte.

3. Rozszerzenie zakresu inspekcji może nastąpić w następujących przypadkach:

- 1) statek z powodu złego stanu technicznego utracił jeden lub więcej certyfikat, lub
- 2) przeglądy lub inspekcję wykonywała instytucja klasyfikacyjna nieposiadająca uznania Unii Europejskiej, lub
- 3) brak jest potwierdzenia usunięcia uchybień stwierdzonych podczas uprzednich inspekcji lub kontroli statku.

**§ 7.** W trakcie inspekcji armator jest obowiązany udostępnić do wglądu kopie następujących dokumentów statku:

- 1) obliczenia wolnej burty (zgodnie z Konwencją o liniach ładunkowych, 1966);
- 2) sprawozdanie z przeglądu zasadniczego dla wyznaczenia wolnej burty;
- 3) wykaz wyposażenia bezpieczeństwa (zgodny z SOLAS 1974 wraz z poprawkami);
- 4) dokumentację wymaganą przez MARPOL 73/78;
- 5) certyfikaty konwencyjne wraz z załącznikami do nich (w tym certyfikaty zwolnienia od wymagań konwencji);
- 6) tonażowe świadectwa pomiarowe.

**§ 8.** Warunkiem pozytywnego wyniku inspekcji jest potwierdzenie zgodności statku z wymaganiami umów międzynarodowych, o których mowa w § 2, a w szczególności stwierdzenie usunięcia uchybień odnotowanych przez poprzednią administrację.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych wpisania statku do polskiego rejestru statków, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 28 ust. 4 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z ... r. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Obowiązek zapewnienia odpowiedniego stanu technicznego statków zmieniających przynależność z obcej na polską został nałożony dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia mają na celu zapewnienie, że do polskiego rejestru statków nie zostanie wpisany statek, którego stan techniczny nie spełnia wymogów bezpieczeństwa żeglugi zawartych w przepisach międzynarodowych.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) urzędy morskie;
- 2) izby morskie;
- 3) uznane organizacje upoważnione do działania w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej;
- 4) właścicieli i armatorów statków.

### **2. Konsultacje społeczne**

(...)

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia może mieć wpływ na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw, ponieważ nie daje możliwości wpisania do rejestru polskich statków jednostek, których stan techniczny nie spełnia wymogów międzynarodowych.

### **4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia może mieć wpływ na stan środowiska, jako że nie dopuszcza do rejestracji i eksploatacji jednostek stwarzających zagrożenie dla środowiska morskiego.

## **ROZPORZĄDZENIE**

### **MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

#### **w sprawie sposobu postępowania w przypadku zatrzymania statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 30 ust. 2 ustawy z dnia .... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej ustawą, zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa sposób:

- 1) postępowania w przypadku zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu, w tym sposób przekazywania informacji o jego zatrzymaniu,
- 2) dostosowania zatrzymanych statków do wymagań umów międzynarodowych oraz przepisów krajowych w zakresie budowy, konstrukcji oraz bezpiecznej eksploatacji tych statków;
- 3) sprawowania nadzoru przez właściwego dyrektora urzędu morskiego nad dostosowaniem statku do wymagań umów międzynarodowych.

**§ 2. 1.** W przypadku zatrzymania statku pod polską banderą przez inspekcję państwa portu kapitan statku ma obowiązek niezwłocznie poinformować organ inspekcyjny oraz dostarczyć pełną dokumentację w sprawie.

2. Organ inspekcyjny może żądać od kapitana i armatora zatrzymanego statku dodatkowych wyjaśnień.

**§ 3. 1.** Po otrzymaniu informacji o zatrzymaniu statku pod polską banderą przez inspekcję państwa portu, organ inspekcyjny przeprowadzi analizę raportu z zatrzymania i podejmie decyzję o dalszych działaniach.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Przepisy niniejszego rozporządzenia wdrażają postanowienia Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. Nr 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz.U.UE L 131 z dnia 28 maja 2009 r., str.132)



§ 4. 1. W sytuacji, o której mowa w § 3 organ inspekcyjny zapewni, że statek nie wyruszy w dalszą podróż, jeśli nie spełni wymagań odpowiednich konwencji IMO.

2. Organ inspekcyjny może:

- 1) zlecić przeprowadzenie dodatkowej inspekcji uznanej organizacji, która wydała dokumenty bezpieczeństwa statku,
- 2) zlecić przeprowadzenie dodatkowego przeglądu instytucji klasyfikacyjnej sprawującej nadzór techniczny nad statkiem,
- 3) przeprowadzić dodatkowy audyt w zakresie zgodności z wymogami kodeksu ISM lub kodeksu ISPS,

– w celu weryfikacji wykrytych niezgodności oraz identyfikacji przyczyn ich powstania.

3. Inspekcję, przegląd lub audyt, o których mowa w ust. 2, przeprowadza się na koszt armatora.

4. W razie stwierdzenia, że stan statku nie odpowiada wymogom bezpieczeństwa, organ inspekcyjny może zabronić użycia statku w drodze decyzji.

5. Jeżeli w porcie zatrzymania nie ma obiektywnych możliwości zapewnienia, że statek będzie odpowiadał wymogom bezpieczeństwa organ inspekcyjny, w porozumieniu z organem inspekcji państwa portu, który wydał decyzję zatrzymania, może zezwolić na przejście statku do odpowiedniej stoczni remontowej.

§ 5. 1. Organ inspekcyjny gromadzi i analizuje wszelkie związane z zatrzymaniami raporty PSC, sprawozdania i materiały opracowane przez inspektorów, wyjaśnienia uzyskane od związanych z zatrzymaniami inspektorów i audytorów.

2. W razie potrzeby organ inspekcyjny wszczyna procedurę, o której mowa w art. 31 § 1a Kodeksu Morskiego (Dz. U. ).

§ 6. Jeżeli zatrzymanie statku było uzasadnione, organ inspekcyjny stosuje przepisy, o których mowa w art. 30 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim.

§ 7. Jeżeli w wyniku odwołania lub wniosku złożonego przez właściciela lub armatora statku, lub też jego przedstawiciela, nakaz zatrzymania zostanie cofnięty lub zmieniony, organ inspekcyjny monitoruje, czy państwo członkowskie, w którym wydano nakaz zatrzymania, w terminie 24 godzin od takiej decyzji, zapewniło publikację sprostowanej informacji.

**§ 8.** Po każdym zatrzymaniu statku o polskiej przynależności organ inspekcyjny przeprowadza całościową analizę i decyduje o podjęciu działań naprawczych mając na uwadze spełnienie przez Polskę wymogów, by znaleźć się na białej liście w sprawozdaniu Memorandum Paryskiego.

**§ 9.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu postępowania w przypadku zatrzymania statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 30 ust. 2 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z ... Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Obowiązek wdrożenia przepisów określających sposób postępowania w przypadku zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu, w tym sposób przekazywania informacji o jego zatrzymaniu, zakres i tryb dostosowania zatrzymanych statków do wymagań umów międzynarodowych oraz przepisów krajowych w zakresie budowy, konstrukcji oraz bezpiecznej eksploatacji tych statków został nałożony postanowieniami Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. Nr 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz.U.UE L 131 z dnia 28 maja 2009 r., str.132).

Projekt rozporządzenia jest zgodny z wymaganiami w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki, które określają postanowienia wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, w tym zapisy rozdziału V Konwencji SOLAS.

Celem projektu rozporządzenia jest konieczność przeprowadzenia niezbędnych działań, jakie muszą zostać podjęte w celu usunięcia stwierdzonych uchybień oraz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi statków o polskiej przynależności i bezpieczeństwa osób przebywających na tych statkach w przypadku zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;
- 2) urzędy morskie;
- 3) załogi statków morskich;
- 4) kapitanów statków morskich;
- 5) inne, odpowiednie terytorialnie podmioty organizacyjne portów;
- 6) uznane organizacje upoważnione do działania w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej;
- 7) Marynarka Wojenna;
- 8) Straż Graniczna;
- 9) Policja.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym (...)

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

## **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

## **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie funkcjonowania inspekcji państwa portu<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 58 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1  
Przepisy ogólne**

**§ 1. Rozporządzenie określa:**

- 1) sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu;
- 2) tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu;
- 3) zakres i sposób przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji;
- 4) listę dokumentów podlegających inspekcji;
- 5) czynniki nadrzędne i nieprzewidziane okoliczności uzasadniające przeprowadzenie inspekcji dodatkowej;
- 6) sposób kwalifikowania statków do inspekcji;
- 7) okoliczności przeprowadzania inspekcji bardziej szczegółowej;
- 8) szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wstrzymanie operacji;
- 9) szczegółowe kwalifikacje wymagane od inspektora inspekcji państwa portu;
- 10) wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa portu;
- 11) sposób przekazywania informacji, o których mowa w art. 60 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień:

- 1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57),
- 2) dyrektywy Komisji 96/40/WE z dnia 25 czerwca 1996 r. ustanawiającej wspólny wzór dowodu tożsamości dla inspektorów przeprowadzających kontrolę państwa portu (Dz. Urz. WE L 196 z 07.08.1996, str. 8; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 362).

- 12) wzory decyzji, o których mowa w art. 43 ust. 1 i 6, art. 45 ust. 1, art. 46 ust. 1 i 3, art. 48 ust. 1, art. 49 ust. 9, art. 50 ust. 1 i 6 oraz w art. 54 ust. 1 ustawy.

**§ 2.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) konwencje – umowy międzynarodowe, o których mowa w art. 5 ustawy;
- 2) dyrektywa - dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57;
- 3) Narodowy Program Szkolenia Inspektorów PSC – opracowany w zgodzie z systemem rozwoju zawodowego (Professional Development Scheme PDS) - program szkolenia i oceny kompetencji inspektorów, zgodny z wytycznymi zawartymi w instrukcji Komitetu PSC (PSC Circular 42 Paris MoU Policy on the Training of New Entrant PSC Officers and the Professional Development Scheme for PSC Officers) i pozwalający odpowiednio dokumentować wiedzę i kompetencje inspektorów.

**§ 3. 1.** W trakcie przeprowadzania inspekcji statków, inspektor inspekcji państwa portu, zwany dalej „inspektorem”, podejmuje czynności niezbędne dla zapewnienia, że kontrolowane statki nie stanowią zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi, zdrowia lub środowiska.

2. Inspektor dokonuje inspekcji, o której mowa w ust. 1, zgodnie z procedurami i instrukcjami Memorandum Paryskiego w sprawie inspekcji państwa portu, podpisanego w dniu 26 stycznia 1982 r. (Dz. Urz. MI z 2008 r. Nr 15, poz. 77) w ich zaktualizowanej wersji oraz postanowieniami konwencji, którym podlegają statki, o których mowa w ust. 1.

3. Procedury i instrukcje, o których mowa w ust. 2, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

**§ 4. 1.** Inspektor, przeprowadzając inspekcję statku bandery państwa, niebędącego stroną konwencji, stosuje wobec tego statku i jego załogi te same kryteria, jak wobec załogi i statku bandery państwa będącego stroną konwencji.

2. Inspektor, przeprowadza inspekcję statku bandery państwa, niebędącego stroną konwencji, lub statku niepodlegającego konwencjom zgodnie z wytycznymi zawartymi w załączniku 1 do Memorandum Paryskiego (Ships of non-Parties and below convention size).



## **Rozdział 2**

### **Sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu**

**§ 5.** Inspektorem może zostać osoba:

1) która posiada:

- a) dyplom kapitana żeglugi wielkiej lub starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3.000 i powyżej oraz minimum pięcioletni stażu pracy w charakterze oficera na statkach morskich, inspektora bandery lub asystenta inspekcji państwa portu, w tym przynajmniej dwa pracy w charakterze oficera na statkach morskich,
- b) dyplom starszego oficera mechanika lub drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3.000 kW i powyżej oraz minimum pięcioletni stażu pracy w charakterze oficera na statkach morskich, inspektora bandery lub asystenta inspekcji państwa portu, w tym przynajmniej dwa pracy w charakterze oficera na statkach morskich,
- c) tytuł inżyniera budowy okrętów, inżyniera mechanika lub inżyniera w zawodzie związanym z gospodarką morską oraz przepracowała w tym zawodzie co najmniej pięć lat, lub
- d) tytuł licencjata, inżyniera, magistra lub równorzędny oraz zaświadczenie o przeszkoleniu i uzyskaniu kwalifikacji w szkole dla inspektorów bezpieczeństwa żeglugi;

2) była co najmniej przez rok:

- a) inspektorem bandery i przeprowadzała inspekcje i certyfikacje statków zgodnie z konwencjami lub nadzorowała działalność uznanych organizacji, lub
  - b) asystentem inspektora PSC i uczestniczyła w inspekcjach przeprowadzanych przez doświadczonych inspektorów;
- 3) posiada zdolność ustnego i pisemnego komunikowania się z marynarzami w języku angielskim lub innym powszechnie stosowanym na morzu;
- 4) posiada wiedzę w zakresie uregulowanym przez konwencje dotyczącą odpowiednich procedur inspekcji państwa portu.

**§ 6.** Jeśli inspektor przeprowadza inspekcje również w zakresie ochrony żeglugi, powinien dodatkowo posiadać odpowiednie kwalifikacje obejmujące teoretyczną i praktyczną wiedzę w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich, a w szczególności:

- 1) znajomość zagadnień związanych z ochroną żeglugi i portów oraz ich zastosowania w zakresie objętym inspekcją;
- 2) wiedzę praktyczną w zakresie technologii i technik związanych z ochroną żeglugi;

- 3) wiedzę na temat zasad, procedur i technik prowadzenia inspekcji;
- 4) wiedzę praktyczną w zakresie podlegającym inspekcji.

§ 7. Inspektor podtrzymuje i rozwija swoje kompetencje i umiejętności dotyczące wymagań nakładanych przez konwencje oraz procedur inspekcyjnych, biorąc udział w Narodowym Systemie Szkolenia Inspektorów PSC.

§ 8. Wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 9. 1. Podczas przeprowadzania czynności inspekcyjnych wymagających ekspertyzy, inspektor może współpracować z osobą będącą ekspertem w danej dziedzinie.

2. Inspektor i ekspert nie mogą być związani z kontrolowanym statkiem i portem w sposób mogący wywoływać wątpliwości co do ich bezstronności oraz być zatrudnieni przez instytucje pozarządowe i organizacje, które wydają świadectwa i certyfikaty klasyfikacyjne oraz konwencyjne lub przeprowadzają inspekcje w celu wydania takich świadectw i certyfikatów.

§ 10. 1. Krajowy koordynator do spraw inspekcji portu, zwany dalej „Koordynatorem PSC”, powoływany przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, koordynuje funkcjonowanie inspekcji państwa portu.

2. Koordynator PSC :

- 1) koordynuje i nadzoruje działalność inspektorów przeprowadzających inspekcje państwa portu;
- 2) monitoruje realizację celów inspekcji państwa portu wyznaczonych przez Unię Europejską, a w szczególności wywiązywanie się przez Polskę ze zobowiązań inspekcyjnych oraz harmonogram inspekcji statków o priorytecie I;
- 3) kontroluje i monitoruje zatrzymania statków oraz statki objęte odmową wejścia do portu;
- 4) wyjaśnia procedury dotyczące przeprowadzonych inspekcji państwa portu;
- 5) przygotowuje do publikacji informacje o działalności inspekcji państwa portu;
- 6) weryfikuje raporty z inspekcji w systemie THETIS;
- 7) udziela dostępu do systemu THETIS;
- 8) prowadzi konsultacje z innymi administracjami i instytucjami klasyfikacyjnymi w sprawach związanych z inspekcją państwa portu;

9) zatwierdza Narodowy Program Szkolenia Inspektorów i monitoruje przebieg szkolenia oraz weryfikacji uprawnień inspektorów;

10) pełni funkcję punktu kontaktowego w zakresie inspekcji państwa portu dla wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej oraz państw-stron Memorandum Paryskiego.

3. Koordynator PSC zapewnia funkcjonowanie inspekcji państwa portu w terenie działając poprzez Zastępców Koordynatora PSC powoływanych przez Ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z dyrektorami właściwych urzędów morskich i Koordynatorem PSC.

4. Zastępcy Koordynatora PSC, w zakresie zadań związanych z zapewnieniem funkcjonowania inspekcji państwa portu, podlegają Koordynatorowi PSC.

**§ 11.** 1. Organy inspekcji państwa portu współpracują w szczególności z: Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa, władzami portowymi, Strażą Graniczną, służbą celną i państwowymi granicznymi inspektorami sanitarnymi w celu uzyskania wszystkich odpowiednich informacji na temat statków zawijających do polskich portów.

2. Organy inspekcji państwa portu prowadzą wymianę informacji i współpracują z właściwymi organami administracji morskiej oraz odpowiednimi władzami innych państw, Komisją Europejską i operatorem systemu THETIS.

### **Rozdział 3**

#### **Tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu**

**§ 12.** 1. Wybierając statki do przeprowadzania inspekcji na statkach, bierze się pod uwagę:

- 1) priorytet statku;
- 2) częstotliwość zawijania statku do portów regionu memorandum paryskiego;
- 3) zobowiązania inspekcyjne Polski.

2. Częstotliwość przeprowadzania inspekcji okresowych jest uzależniony od profilu ryzyka statku, który określa Komisja Europejska biorąc pod uwagę parametry określone w art. 10 dyrektywy oraz sekcji I załącznika I i załączniku II do dyrektywy.

**§ 13.** 1. Priorytet pierwszy otrzymują statki:

- 1) jeśli od czasu ostatniej inspekcji upłynął czas:
  - a) 6 miesięcy – dla statków o wysokim profilu ryzyka,
  - b) 12 miesięcy – dla statków o normalnym profilu ryzyka,

- c) 36 miesięcy – dla statków o niskim profilu ryzyka;
- 2) do których odnoszą się czynniki nadrzędne, o których mowa w § 14 ust. 1.
- 2. Priorytet drugi otrzymują statki:
  - 1) jeśli od czasu ostatniej inspekcji upłynął czas:
    - a) 5 miesięcy – dla statków o wysokim profilu ryzyka,
    - b) 10 miesięcy – dla statków o normalnym profilu ryzyka,
    - c) 24 miesięcy – dla statków o niskim profilu ryzyka,
  - 2) do których odnoszą się nieprzewidziane okoliczności, o których mowa w § 14 ust. 2.

**§ 14. 1.** Statki, do których odnoszą się czynniki nadrzędne, to statki:

- 1) które od czasu ostatniej inspekcji we Wspólnocie lub w regionie podlegającym memorandum paryskiemu zostały zawieszone lub wycofane ze swojej klasy ze względów bezpieczeństwa;
- 2) będące przedmiotem sprawozdania lub powiadomienia od innego państwa członkowskiego;
- 3) których nie można zidentyfikować w bazie danych wyników inspekcji;
- 4) które uczestniczyły w kolizji, osiadły na mieliźnie lub zostały wyrzucone na brzeg w drodze do portu;
- 5) które zostały oskarżone o złamanie przepisów o wyładowywaniu szkodliwych substancji lub wycieków;
- 6) które manewrowały w sposób niekonsekwentny lub niebezpieczny bez zachowania środków wyznaczania dróg morskich przyjętych przez IMO lub praktyk i procedur bezpiecznej żeglugi.

2. Statki, do których odnoszą się nieprzewidziane okoliczności, to statki:

- 1) które nie przestrzegały mającej zastosowanie wersji zalecenia IMO dla żeglugi przy wejściu na Morze Bałtyckie;
- 2) posiadające świadectwa wydane przez byłą uznaną organizację, której od czasu ostatniej inspekcji we Wspólnocie lub w regionie podlegającym memorandum paryskiemu wycofano uznanie;
- 3) zgłoszone przez pilotów lub władze lub organy portowe jako prezentujące widoczne anomalie, które mogą zagrozić bezpiecznej żegludze lub które mogłyby stanowić zagrożenie skażeniem środowiska morskiego;
- 4) które nie wywiązały się z odpowiedniego obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 41 ust. 2 ustawy, w art. 56 ustawy, oraz w stosownych przypadkach, w rozporządzeniu parlamentu

Europejskiego i Rady nr 725/2004 r. z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych (Dz.U.UE L z dnia 29 kwietnia 2004 r.);

5) będące przedmiotem sprawozdania lub skargi zgłoszonych przez kapitana, członka załogi lub inną osobę lub organizację, która jest w uzasadniony sposób zainteresowana bezpieczną eksploatacją statku, warunkami życia i pracy na statku lub zapobieganiem zanieczyszczeniom, o ile właściwy organ nie uzna sprawozdania za wyraźnie nieuzasadnione.

6) które zostały zatrzymane więcej niż 3 miesiące temu.

7) które zostały zgłoszone jako posiadające nieusunięte uchybienia, z wyjątkiem statków, których uchybienia musiały zostać usunięte w terminie 14 dni od wypłynięcia oraz których braki musiały zostać usunięte przed wypłynięciem;

8) które zostały zgłoszone jako mające problemy z ładunkiem, w szczególności ładunkiem niebezpiecznym lub szkodliwym;

9) które były eksploatowane w sposób stanowiący zagrożenie dla ludzi, mienia lub środowiska naturalnego;

10) w odniesieniu do których otrzymano z wiarygodnego źródła informacje, że ich parametry ryzyka różnią się od tych zarejestrowanych, a przez to ich poziom ryzyka jest wyższy.

**§ 15. 1.** Inspektor podczas przeprowadzania wstępnej inspekcji statku:

1) sprawdza w odpowiednim zakresie dokumenty podlegające inspekcji określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia;

2) kontroluje ogólny stan statku pod względem bezpieczeństwa żeglugi, łącznie z siłownią, stan zatrudnienia na statku oraz warunki pracy i życia marynarzy;

3) sprawdza, czy usunięte zostały braki wykryte podczas poprzednich inspekcji przeprowadzonej przez inspektora państwa regionu memorandum paryskiego.

2. Inspektor może sprawdzić dokumenty inne niż wymienione w załączniku nr 3 do rozporządzenia, jeżeli zgodnie z wymaganiami konwencji powinny one znajdować się na statku.

3. Jeśli po inspekcji, o której mowa w ust. 1, w bazie THETIS zostały umieszczone uwagi dotyczące uchybień, które powinny zostać usunięte w następnym porcie, inspektor w tym porcie może zdecydować o nieprzeprowadzaniu inspekcji w zakresie czynności wymienionych w ust. 1 pkt 1 lub 2.

**§ 16. 1.** W każdym przypadku, gdy występują wyraźne okoliczności wskazujące, że stan statku, jego wyposażenie lub załoga w istotnym zakresie nie spełniają wymagań konwencji, przeprowadzana jest bardziej szczegółowa inspekcja.

2. Bardziej szczegółowa inspekcja powinna zostać podjęta po stwierdzeniu, że:

- 1) inspekcja dotyczy statków wymienionych w § 14 ust. 1 i 2;
- 2) na statku nie była poprawnie prowadzona książka zapisów olejowych;
- 3) podczas sprawdzania certyfikatów oraz innych dokumentów stwierdzono niezgodności;
- 4) istnieje podejrzenie, że członkowie załogi nie są zdolni komunikować się między sobą lub z władzami portu w zakresie obowiązków wynikających z przepisów konwencji, o której mowa w ustawie;
- 5) Świadectwo zostało uzyskane w drodze oszustwa lub posiadaczem świadectwa nie jest osoba, której pierwotnie je wystawiono;
- 6) Kapitan, oficer lub marynarz na statku posiadają świadectwo wystawione przez państwo, które nie ratyfikowało konwencji STCW;
- 7) istnieje podejrzenie, że załadunek i inne operacje nie są przeprowadzane w sposób bezpieczny i zgodnie ze wskazówkami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO);
- 8) istnieją zaniedbania kapitana tankowca w prowadzeniu zapisów dotyczących monitorowania i kontroli systemu zrzutu oleju podczas ostatniej podróży pod balastem;
- 9) brak aktualnego rozkładu alarmów lub stwierdzono, że członkowie załogi nie są świadomi swoich obowiązków w wypadku pożaru lub rozkazu opuszczenia statku;
- 10) dokonano emisji fałszywych alarmów bez obowiązkowych procedur odwoławczych;
- 11) występują braki w podstawowym wyposażeniu statku wymaganym przez konwencję;
- 12) na statku występują złe warunki sanitarne;
- 13) została naruszona konstrukcja statku i wytrzymałość kadłuba lub stwierdzono inne nieprawidłowości stanowiące zagrożenie dla wodoszczelności i zdolności do żeglugi w trudnych warunkach pogodowych;
- 14) kapitan lub członkowie załogi nie zapoznali się z podstawowymi działaniami związanymi z bezpieczeństwem statku, zapobieganiem zanieczyszczeniom lub takie działania nie były prowadzone;
- 15) brak wykazu pełnienia wacht lub zapisów dotyczących godzin pracy i odpoczynku marynarz;
- 16) oraz w każdym przypadku, jeśli inspektor opierając się na swoim doświadczeniu i fachowym osądzie uważa, że są podstawy do jej przeprowadzenia.

3. Jeżeli inspektor stwierdzi istnienie którejs z przesłanek opisanych w ust. 3, niezwłocznie powiadamia dyrektora właściwego urzędu morskiego. Dyrektor właściwego urzędu morskiego podejmuje wtedy decyzję o dalszych koniecznych środkach kontroli, biorąc pod uwagę poziom ochrony zgodnie z konwencją SOLAS 74, rozdział XI, правило 9.

4. Wyraźnie powody, inne niż te określone powyżej, należą do kompetencji odpowiednio upoważnionego oficera do spraw ochrony.

**§ 17.** Podczas przeprowadzania rozszerzonej inspekcji, o której mowa w art. 41 ustawy, inspektor sprawdza w szczególności elementy spośród następujących obszarów ryzyka:

- 1) dokumentacja;
- 2) stan kadłuba i jego konstrukcji;
- 3) stopień wodoszczelności;
- 4) systemy awaryjne;
- 5) łączność radiowa;
- 6) obsługa ładunku;
- 7) ochrona przeciwpożarowa;
- 8) alarmy;
- 9) warunki pracy i życia;
- 10) wyposażenie nawigacyjne;
- 11) urządzenia ratunkowe;
- 12) ładunki niebezpieczne;
- 13) urządzenia napędowe i wspomagające;
- 14) zapobieganie zanieczyszczeniom.

**§ 18.** 1. Po przeprowadzonej inspekcji, inspektor sporządza raport zgodnie z procedurami Memorandum Paryskiego i przekazuje go kapitanowi statku.

2. Raport powinien zawierać informacje określone w załączniku nr 4.

**§ 19.** 1. Dokonując oceny, czy statek ma zostać zatrzymany, inspektor uwzględnia:

- 1) brak ważnych certyfikatów i dokumentów zgodnie z wymaganiami konwencji lub utratę ich ważności;
- 2) brak możliwości zapewnienia odpowiedniej załogi wymaganej przez dokument minimalnej bezpiecznej obsady;
- 3) brak możliwości podczas najbliższego rejsu zapewnienia:

- a) bezpiecznego prowadzenia nawigacji,
- b) bezpiecznej obsługi, przewozu i monitorowania stanu ładunku,
- c) bezpiecznej obsługi siłowni,
- d) utrzymania prawidłowego napędu i sterowności statku,
- e) skutecznego zwalczania pożaru w każdej części statku,
- f) przeprowadzenia akcji ratunkowej oraz bezpiecznego opuszczenia statku,
- g) nie dopuszczenia do zanieczyszczenia środowiska,
- h) utrzymania właściwej stateczności statku,
- i) zachowania odpowiedniej wodoszczelności statku,
- j) nawiązania łączności w sytuacjach niebezpieczeństwa,
- k) zapewnienia bezpieczeństwa pracy i właściwych warunków sanitarnych,
- l) przekazywania niezbędnych informacji w czasie wypadku i zagrożenia.

2. Zatrzymanie statku lub operacji przeładunkowych może nastąpić w przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa w ust. 1, lub innych nieprawidłowości, które stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa życia, zdrowia lub zanieczyszczenia środowiska.

3. Szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

4. Wzór decyzji o zatrzymaniu statku oraz o zwolnieniu z zatrzymania określa załączniki nr 6 i 7 do rozporządzenia.

5. W wyjątkowych okolicznościach, gdy stan statku w sposób oczywisty nie odpowiada standardom, inspektor może zawiesić jego inspekcję do czasu, kiedy zostaną podjęte działania konieczne dla zapewnienia zgodności standardu statku z wymaganiami wynikającymi z konwencji.

6. Podczas dokonywania inspekcji, inspektor dokłada wszelkich starań, aby żaden statek nie został bezpodstawnie zatrzymany lub opóźniony.

7. Statku nie zatrzymuje się w przypadku, gdy okoliczności uzasadniające zatrzymanie są wynikiem uszkodzenia powstałego na skutek awarii lub wypadku w trakcie podróży statku do portu, jeżeli:

- 1) dokonano zawiadomienia administracji państwa bandery, inspektora lub organizacji odpowiedzialnej za wydanie odpowiednich certyfikatów, zgodnie z wymaganiami konwencji;
- 2) kapitan lub armator statku, przed zawinięciem do portu, zgłosił organom inspekcyjnym okoliczności wypadku i uszkodzeń z niego wynikających oraz poinformował o wykonaniu obowiązku, o którym mowa w pkt 1;
- 3) podjęto właściwą akcję naprawczą;



4) organ inspekcyjny, po uzyskaniu informacji o zakończeniu akcji naprawczej, o której mowa w pkt 3, upewnił się, że uchybienia, które stanowiły zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego, zostały usunięte.

**§ 20.** Wzory decyzji, o których mowa w ustawie, określają załączniki do rozporządzenia.

## **Rozdział 4**

### **Przepisy przejściowe i końcowe**

**§ 21.** Wymagania, o których mowa w § 5 pkt 1 i 2, nie dotyczą osób zatrudnionych w charakterze inspektora inspekcji państwa portu w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

**§ 22.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

## **PROCEDURY KONTROLI STATKÓW**

Załącznik 1 do memorandum paryskiego "Procedury kontroli przeprowadzanej przez państwo portu" (PSCO) i odpowiednie instrukcje wydane przez memorandum paryskie w ich zaktualizowanej wersji:

- Instruction 33/2000/02 Operational Control on Ferry and Passenger ships (*Instrukcja 33/2000/02 Kontrola operacyjna na promach i statkach pasażerskich*),
- Instruction 35/2002/02 Guidelines for the PSCO on Electronic Charts (*Instrukcja 35/2002/02 Wytyczne dla oficera kontroli państwa portu dotyczące map elektronicznych*),
- Instruction 36/2003/08 Guidance for inspection on Working and Living conditions (*Instrukcja 36/2003/08 Wskazówki dotyczące inspekcji warunków pracy i życia*),
- Instruction 37/2004/02 Guidelines in Compliance STCW 78/95 convention as amended (*Instrukcja 37/2004/02 Wytyczne dla oficera kontroli państwa portu dotyczące konwencji STCW 78/95 wraz ze zmianami*),
- Instruction 37/2004/05 Guidelines the inspection of hours of work/rest (*Instrukcja 37/2004/05 Wytyczne dotyczące inspekcji godzin pracy/odpoczynku*),
- Instruction 37/2004/10 Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (*Instrukcja 37/2004/10 Wytyczne dla oficera kontroli państwa portu dotyczące aspektów związanych z bezpieczeństwem*),
- Instruction 38/2005/02 Guidelines for PSCO's checking a Voyage Data recorder (VDR) (*Instrukcja 38/2005/02 Wytyczne dla oficera kontroli państwa portu dotyczące kontroli rejestratora danych z podróży (VDR)*),
- Instruction 38/2005/05 Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (*Instrukcja 38/2005/05 Wytyczne dotyczące MARPOL, załącznik I*),
- Instruction 38/2005/07 Guidelines on the control of the Condition assessment scheme (CAS) of single hull oil tankers (*Instrukcja 38/2005/07 Wytyczne dotyczące kontroli schematu oceny stanu technicznego (CAS) tankowców jednoposzytowych*),
- Instruction 39/2006/01 Guidelines for the Port State Control Officer on on the ISM Code (*Instrukcja 39/2006/01 Wytyczne dla oficera kontroli państwa portu dotyczące kodeksu ISM*),

- Instruction 39/2006/02 Guidelines for Port State Control Officers on control of GMDSS (*Instrukcja 39/2006/02 Wytyczne dla oficerów kontroli państwa portu dotyczące kontroli systemu GMDSS*),
- Instruction 39/2006/03 Optimisation of Banning and Notification checklist (*Instrukcja 39/2006/03 Optymalizacja listy kontrolnej dotyczącej zakazów i powiadomień*),
- Instruction 39/2006/10 Guidelines for PSCOs for the examination of ballast tanks and main power failure simulation (black-out test) (*Instrukcja 39/2006/10 Wytyczne dla oficerów kontroli państwa portu dotyczące sprawdzania zbiorników balastowych i symulacji awarii głównego zasilania*),
- Instruction 39/2006/11 Guidance for checking the structure of Bulk Carriers (*Instrukcja 39/2006/11 Wskazówki dotyczące sprawdzania struktury masowców*),
- Instruction 39/2006/12 Code of Good Practice for Port State Control Officers (*Instrukcja 39/2006/12 Kodeks wzorców postępowania dla oficerów kontroli państwa portu*).
- Instruction 40/2007/04 Criteria for the responsibility assessment of Recognized Organisations (RO's) (*Instrukcja 39/2006/04 Kryteria oceny odpowiedzialności uznanych organizacji*),
- Instruction 40/2007/09 Interim Guidelines for Port State Control inspectors for compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (*Instrukcja 38/2005/09 Tymczasowe wytyczne dla inspektorów kontroli państwa portu dotyczące zgodności z załącznikiem VI do konwencji MARPOL 73/78*),

**WZÓR DOKUMENTU IDENTYFIKACYJNEGO INSPEKTORA INSPEKCJI  
PAŃSTWA PORTU**

|                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <br>RZECZPOSPOLITA POLSKA<br>REPUBLIC OF POLAND | <div>hologram<br/>urzędu<br/>morskiego</div>                                                                                                                                                                                       |
| <div>miejsce na<br/>fotografię<br/>43 x 33 mm<br/>photograph</div>                                                               | Imię i nazwisko posiadacza:<br><i>Full name of the holder:</i><br>.....<br><br>Stanowisko: Inspektor PSC<br><i>Rank: PSC Officer</i><br><br>Podpis posiadacza:<br><i>Signature of the holder:</i><br>.....<br><br><b>No.</b> ..... |
| <div>pieczęś<br/>urzędowa<br/>official<br/>seal</div>                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                    |
| Organ wydający: Dyrektor Urzędu Morskiego w .....<br><i>Issuing authority</i>                                                    |                                                                                                                                                                                                                                    |

Upoważniam posiadacza niniejszego dokumentu do wykonywania zadań inspekcji państwa portu zgodnie z ustawą z dnia .....2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr..., poz. ....), rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia ..... w sprawie funkcjonowania inspekcji państwa portu (Dz. U. z .... r. Nr ..., poz. ...) oraz procedurami Memorandum Paryskiego w sprawie kontroli państwa portu.

Niniejszy dokument uprawnia do wstępu na teren właściwego portu i obiektu portowego w celu wykonania czynności inspekcyjnych.

Dyrektor Urzędu Morskiego w .....

This is to certify that the holder of this identity card is authorized by the Director of Maritime Office in ..... to carry out port State control in accordance with the Act of ..... 2011 on maritime safety (Law Journal of 2011 No. ..., pos. ....), with the regulation of Minister of Infrastructure of ..... on the port State control (Law Journal No ..., pos. ...) and Procedures of the Paris Memorandum of Understanding on

Port State Control.

This document authorizes the holder to enter the port area in order to carry out port State control.

Director of Maritime Office in .....

Uwagi:

- dokument identyfikacyjny ma wymiary 10 x 8 cm;
- numer dokumentu składa się z liter PSC, po którym umieszcza się skrót właściwego urzędu morskiego oraz trzycyfrowy kolejny numer zgodnie z ewidencją inspektorów prowadzoną przez właściwy urząd morski, np.: PSC-UMGDY-006, PSC-UMSZCZ-003, PSC-UMSL-002;
- dokument jest dwustronnie laminowany folią plastikową.

**Lista Certyfikatów i dokumentów podlegających inspekcji**

1. Międzynarodowy certyfikat pomiarowy (1969).
2. - Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego,
  - Certyfikat bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego,
  - Certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego,
  - Certyfikat bezpieczeństwa urządzeń radiowych statku towarowego,
  - Certyfikat zwolnienia wraz z, w odpowiednich przypadkach, wykazem ładunków,
  - Certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego.
3. Międzynarodowy certyfikat ochrony statku (ISSC).
4. Zapis historii statku (CSR).
5. Międzynarodowy certyfikat zgodności dla przewożenia skroplonych gazów luzem;
  - Certyfikat zgodności dla przewożenia skroplonych gazów luzem.
6. Międzynarodowy certyfikat zgodności dla przewożenia niebezpiecznych substancji chemicznych luzem;
  - Certyfikat zgodności dla przewożenia niebezpiecznych substancji chemicznych luzem.
7. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniom olejami.
8. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe.
9. Międzynarodowy certyfikat wolnej burty (1966);
  - Międzynarodowy certyfikat zwolnienia od wymagań wolnej burty.
10. Książka zapisów olejowych, sekcja I i II.
11. Książka zapisów ładunkowych.
12. Dokument minimalnej bezpiecznej obsady.
13. Świadectwa lub wszelkie inne dokumenty wymagane zgodnie z przepisami konwencji STCW 78/95.
14. Świadectwa lekarskie (zob. konwencja MOP nr 73 o badaniu medycznym marynarzy).
15. Wykaz zawierający regulamin pracy na pokładzie statku (konwencja MOP nr 180 i STCW 78/95).
16. Zapisy godzin pracy i odpoczynku marynarzy (konwencja MOP nr 180).
17. Informacje o stateczności.

18. Kopia dokumentu zgodności i certyfikatu zarządzania bezpieczeństwem wydanych zgodnie z Międzynarodowym kodeksem zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (SOLAS 74, rozdział IX).
19. Świadectwa dotyczące wytrzymałości kadłuba statku i urządzeń maszynowych wydane przez stosowną uznaną organizację (wymagane tylko w przypadkach, kiedy statek utrzymuje klasę w uznanej organizacji).
20. Dokument zgodności ze specjalnymi wymaganiami dla statków przewożących towary niebezpieczne.
21. Certyfikat bezpieczeństwa jednostek szybkich oraz pozwolenie na ich eksploatację.
22. Manifest towarów niebezpiecznych lub wykaz ładunku, lub szczegółowy plan ładunku.
23. Dziennik okrętowy zawierający zapisy testów i ćwiczeń, w tym ćwiczeń związanych z ochroną, oraz dziennik inspekcji i konserwacji środków ratunkowych i przeciwpożarowych oraz ich rozmieszczenia.
24. Certyfikat bezpieczeństwa statku specjalnego.
25. Certyfikat bezpieczeństwa morskiej ruchomej platformy wiertniczej.
26. Dla zbiornikowców do przewozu ropy naftowej - zapis systemu monitorowania i kontroli postępowania z olejami podczas ostatniego rejsu w stanie balastowym.
27. Rozkład alarmów, plan kontroli przeciwpożarowej, a dla statków pasażerskich - plan kontroli uszkodzeń statku.
28. Plan zapobiegania rozlewom olejowym.
29. Dokumentacja przeglądów (w przypadku masowców i zbiornikowców do przewozu ropy naftowej).
30. Protokoły z poprzednich inspekcji w ramach kontroli przeprowadzonej przez państwo portu.
31. Dla statków pasażerskich typu ro-ro - informacja o maksymalnym stosunku A/A.
32. Dokument uprawniający do przewozu ziarna luzem.
33. Poradnik mocowania ładunków.
34. Plan postępowania ze śmieciami i książka zapisów śmieciowych.
35. System wspomagania decyzji kapitana dla statków pasażerskich.
36. Plan współpracy w poszukiwaniach i ratownictwie dla statków pasażerskich prowadzących żeglugę liniową.
37. Wykaz ograniczeń eksploatacyjnych dla statków pasażerskich.
38. Instrukcje operacji ładunkowych na masowcu.
39. Plan załadunku i rozładunku dla masowców.

40. Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego od odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczaniem olejami (Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1992).
41. Świadcstwa wymagane zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich<sup>(1)</sup>.
42. Świadcstwo wymagane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków<sup>(2)</sup>.
43. Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza przez silnik.
44. Międzynarodowe świadectwo zapobiegania zanieczyszczeniom ściekami.



**Informacje, które powinien zawierać raport z inspekcji**

Raport z inspekcji musi zawierać przynajmniej następujące pozycje.

**I. Informacje ogólne**

1. Właściwy organ, który sporządził protokół
2. Data i miejsce inspekcji
3. Nazwa statku poddanego inspekcji
4. Bandera
5. Rodzaj statku (zgodnie ze wskazaniem w certyfikacie zarządzania bezpieczeństwem)
6. Numer identyfikacyjny IMO
7. Sygnał wywoławczy
8. Pojemność brutto (gt)
9. Nośność (o ile dotyczy)
10. Rok budowy ustalony na podstawie daty budowy statku podanej na świadectwach bezpieczeństwa statku
11. Towarzystwo lub towarzystwa klasyfikacyjne, a także jakakolwiek inna organizacja, która(-e) wydała(-y) świadectwa klasy statkowi, jeżeli statek takie posiada
12. Uznana organizacja lub uznane organizacje lub jakakolwiek strona, która(-e) wydała statkowi świadectwa w imieniu państwa bandery zgodnie ze stosowanymi konwencjami.
13. Nazwa i adres przedsiębiorstwa, do którego należy statek, lub armatora statku
14. W przypadku statków przewożących płynne lub stałe ładunki masowe nazwisko i adres czarterującego odpowiedzialnego za wybór statku i rodzaj czarteru
15. Ostateczny termin sporządzenia protokołu z inspekcji
16. Wskazanie, że szczegółowe informacje na temat inspekcji lub zatrzymania mogą zostać opublikowane

**II. Informacje dotyczące inspekcji**

1. Świadectwa wydane w zastosowaniu właściwych konwencji, organ lub organizacja, które wydały dane świadectwo(-a), z podaniem daty wydania i utraty ważności
2. Części lub elementy statku, które zostały poddane inspekcji (w przypadku bardziej szczegółowej lub rozszerzonej inspekcji)
3. Port i data ostatniego przeglądu pośredniego lub rocznego lub przeglądu w celu odnowienia świadectwa oraz nazwa organizacji, która przeprowadziła przegląd
4. Rodzaj inspekcji (inspekcja, bardziej szczegółowa inspekcja, rozszerzona inspekcja)

5. Charakter braków

6. Podjęte środki

### III. Dodatkowe informacje w przypadku zatrzymania

1. Data wydania nakazu zatrzymania

2. Data zniesienia nakazu zatrzymania

3. Charakter braków uzasadniających nakaz zatrzymania (z odniesieniami do konwencji, o ile dotyczy)

4. Wskazanie, o ile dotyczy, czy uznana organizacja lub jakikolwiek inny organ prywatny, który dokonał odpowiedniego przeglądu, ponosi odpowiedzialność w związku z brakami, które same lub w połączeniu z innymi, doprowadziły do zatrzymania

5. Podjęte środki

## **Kryteria uzasadniające zatrzymanie statku**

Przed podjęciem decyzji o tym, czy braki wykryte podczas inspekcji uzasadniają zatrzymanie danego statku, inspektor musi zastosować kryteria podane poniżej w pkt 1 i 2.

W pkt 3 podane są przykłady braków, które same w sobie mogą stanowić uzasadnienie decyzji o zatrzymaniu statku (zob. art. 19 ust. 4).

W przypadku gdy podstawą do zatrzymania jest uszkodzenie statku powstałe w rezultacie wypadku podczas rejsu statku do portu, nie wydaje się nakazu zatrzymania, pod warunkiem że:

- a) należycie wypełniono zobowiązania zawarte w prawidle I/11 lit. c) konwencji SOLAS 74 dotyczące powiadomienia administracji państwa bandery, wyznaczonego kontrolera lub uznanej organizacji odpowiedzialnej za wydanie stosownego świadectwa;
- b) przed wejściem do portu kapitan lub właściciel statku przedłożył organowi kontroli przeprowadzanej przez państwo portu szczegółowe informacje o okolicznościach wypadku i zaistniałych uszkodzeniach oraz informację o wymaganym powiadomieniu administracji państwa bandery;
- c) na statku przeprowadzana jest właściwa czynność naprawcza, odpowiadająca wymaganiom organu; oraz
- d) po otrzymaniu informacji o zakończeniu czynności naprawczych organ upewnił się, że braki, które stanowiły zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska naturalnego, zostały usunięte.

### **1. Główne kryteria**

Przy wydawaniu fachowej opinii co do tego, czy statek powinien zostać zatrzymany, inspektor musi zastosować następujące kryteria:

**Przedział czasowy**

Statki, które nie są wystarczająco bezpieczne, aby wypływać na morze, muszą być zatrzymane przy pierwszej inspekcji bez względu na to, ile czasu statek będzie przebywał w porcie.

**Kryterium**

Statek zostaje zatrzymany, jeśli jego braki są wystarczająco poważne, aby konieczna była ponowna wizytacja inspektora w celu upewnienia się, że zostały one usunięte przed ponownym wypłynięciem statku na morze.

Konieczność kolejnej wizytacji inspektora jest miernikiem znaczenia braków. Nie nakłada ona jednak na inspektora takiego zobowiązania w każdym przypadku. Wynika z niej obowiązek sprawdzenia przez upoważniony organ, w taki czy w inny sposób, w miarę możliwości w drodze kolejnej wizytacji, czy braki zostały usunięte przed wypłynięciem z portu.

## **2. Stosowanie głównych kryteriów**

Przy podejmowaniu decyzji, czy braki wykryte na statku są wystarczająco poważne, aby konieczne było jego zatrzymanie, inspektor musi ocenić, czy:

- 1) statek posiada stosowne i ważne dokumenty;
- 2) statek ma załogę wymaganą zgodnie z określeniem w dokumencie o bezpiecznej obsadzie załogowej. Podczas inspekcji inspektor musi ponadto ocenić, czy statek lub jego załoga są w stanie:
- 3) bezpiecznie żeglować podczas najbliższego rejsu;
- 4) bezpiecznie obsługiwać, przewozić i monitorować stan ładunku podczas najbliższego rejsu;
- 5) bezpiecznie obsługiwać maszynownię podczas najbliższego rejsu;
- 6) utrzymać prawidłowy napęd i sterowanie podczas najbliższego rejsu;
- 7) skutecznie ugasić pożar w każdej części statku, jeśli zaszłaby taka potrzeba podczas najbliższego rejsu;
- 8) szybko i bezpiecznie opuścić statek oraz przeprowadzić akcję ratowniczą, jeśli zaszłaby taka potrzeba podczas najbliższego rejsu;
- 9) nie dopuścić do zanieczyszczenia środowiska podczas najbliższego rejsu;
- 10) utrzymać właściwą stabilność podczas najbliższego rejsu;
- 11) zachować odpowiednią wodoszczelność na całym statku podczas najbliższego rejsu;
- 12) nawiązać łączność w sytuacjach alarmowych, jeśli zajdzie taka potrzeba, podczas najbliższego rejsu;
- 13) zapewnić bezpieczne i zdrowe warunki na pokładzie podczas najbliższego rejsu;
- 14) dostarczyć wszelkich informacji w razie wypadku.

Jeśli odpowiedź na przynajmniej jedno z powyższych pytań jest negatywna przy uwzględnieniu wszystkich wykrytych braków, należy uznać zatrzymanie statku za konieczne. Połączenie braków o mniejszym znaczeniu może również stanowić powód zatrzymania statku.

3. Aby pomóc inspektorom korzystać z podanych wytycznych, poniżej przedstawiono wykaz przykładów braków - pogrupowanych według konwencji lub kodeksów - których charakter

jest uznawany za wystarczająco poważny, aby uzasadniać zastosowanie zatrzymania w stosunku do statku. Poniższy wykaz nie jest wyczerpujący.

### 3.1. *Informacje ogólne*

Brak ważnych świadectw i dokumentów zgodnie z wymaganiami stosownych aktów. Statki podnoszące banderę państwa, które nie jest stroną odpowiedniej konwencji lub które nie wprowadziło w życie innego stosownego aktu, nie są jednak upoważnione do posiadania świadectw przewidzianych przepisami określonymi w danej konwencji lub innym stosownym akcie. W związku z tym brak wymaganych świadectw nie może sam w sobie stanowić powodu do zatrzymania takiego statku; jednakże stosując klauzulę o "zaprzestaniu bardziej przychylnego traktowania", należy upewnić się o merytorycznej zgodności z wymaganiami przed wypłynięciem statku.

### 3.2. *Zagadnienia związane z SOLAS 74*

- 1) Defekt uniemożliwiający właściwą pracę lub dotyczący napędu lub innych istotnych urządzeń mechanicznych, jak również instalacji elektrycznych.
- 2) Niedostateczna czystość w maszynowni, nadmierne ilości mieszanek wody oleistej w zęzach, izolacja instalacji rurowej - łącznie z rurami wydechowymi w maszynowni zanieczyszczoną ropą naftową, nieprawidłowa praca zęzowych urządzeń pompujących.
- 3) Nieprawidłowości w pracy generatora awaryjnego, oświetlenia, akumulatorów i przełączników.
- 4) Nieprawidłowości w pracy głównego i pomocniczego urządzenia sterującego.
- 5) Brak, niewystarczająca liczba lub bardzo zły stan osobistych urządzeń ratunkowych, łodzi ratunkowych i urządzeń do wodowania.
- 6) Brak, niezgodność z normą lub bardzo zły stan: systemu wykrywania ognia, alarmów pożarowych, sprzętu przeciwpożarowego, stałych urządzeń gaśniczych, zaworów wentylacyjnych, zwilżaczy ognia, urządzeń szybko zamykających - w stopniu uniemożliwiającym ich użycie zgodnie z przeznaczeniem.
- 7) Brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości w działaniu ochrony przeciwpożarowej na pokładzie zbiornikowców.
- 8) Brak, niezgodność z normą lub bardzo zły stan świateł, kształtów urządzeń sterowniczych lub sygnalizacji dźwiękowej.
- 9) Brak lub nieprawidłowości w działaniu sprzętu radiowego do celów porozumiewania się w sytuacjach bezpiecznych oraz w niebezpieczeństwie.
- 10) Brak lub nieprawidłowości w działaniu sprzętu nawigacyjnego, przy uwzględnieniu przepisów prawidła V/16.2 SOLAS 74.

- 11) Brak uaktualnionych map nawigacyjnych lub innych istotnych stosownych publikacji nautycznych koniecznych podczas zamierzonego rejsu, biorąc pod uwagę, że zatwierdzony system obrazowania elektronicznych map i informacji nawigacyjnych (ECDIS) wykorzystujący urzędowe dane może być stosowany w zastępstwie map.
- 12) Brak iskrobezpiecznej wentylacji wyciągowej w pompowni ładunkowej.
- 13) Poważne braki w wymaganiach operacyjnych, jak określono w pkt 5.5 załącznika 1 do memorandum paryskiego.
- 14) Liczba, skład lub świadectwa załogi nieodpowiadające dokumentowi o bezpiecznej obsadzie załogowej.
- 15) Nieprzeprowadzenie programu rozszerzonych badań zgodnie z konwencją SOLAS 74, rozdział XI, правило 2.

### 3.3. Zagadnienia związane z kodeksem IBC

- 1) Transport materiału niewymienionego w świadectwie zdatości lub brakujące informacje dotyczące ładunku.
- 2) Brak lub uszkodzenie wysokociśnieniowych urządzeń zabezpieczających.
- 3) Instalacje elektryczne nie są samoistnie bezpieczne lub są niezgodne z wymaganiami kodeksu.
- 4) Źródła zapłonu w niebezpiecznych miejscach.
- 5) Niedopełnienie wymagań specjalnych.
- 6) Przekroczenie maksymalnej dozwolonej ilości ładunku na jeden zbiornik.
- 7) Niewystarczające zabezpieczenie materiałów wrażliwych przed wysokimi temperaturami.

### 3.4. Zagadnienia związane z kodeksem IGC

- 1) Transport materiału niewymienionego w świadectwie zdatości lub brakujące informacje dotyczące ładunku.
- 2) Brakujące urządzenia zamykające dla pomieszczeń mieszkalnych lub pomieszczeń usługowych.
- 3) Niegazoszczelna gródź.
- 4) Uszkodzone śluzy powietrzne.
- 5) Brakujące lub uszkodzone zawory szybko zamykające.
- 6) Brakujące lub uszkodzone zawory bezpieczeństwa.
- 7) Instalacje elektryczne nie są samoistnie bezpieczne lub są niezgodne z wymaganiami kodeksu.
- 8) Niedziałające wentylatory w części ładunkowej.
- 9) Niedziałające alarmowe wskaźniki ciśnienia na zbiornikach ładunkowych.
- 10) Uszkodzone urządzenie do wykrywania gazów lub urządzenie do wykrywania gazów toksycznych.

11) Transport substancji podlegających zatrzymaniu bez ważnego świadectwa inhibicyjnego.

### 3.5. Zagadnienia związane z konwencją LL 66

- 1) Znaczne obszary zniszczenia lub skorodowania lub wżery korozyjne w poszyciu stalowym i związanych z nim usztywnieniach na pokładach i w kadłubie, wywierające wpływ na zdatność żeglugową lub zdolność zabierania ładunków lokalnych, o ile nie zostały przeprowadzone prawidłowe naprawy tymczasowe na potrzeby rejsu do portu napraw stałych.
- 2) Zarejestrowany przypadek niewystarczającej stabilności.
- 3) Brak wystarczających i solidnych informacji w zatwierdzonej formie, które pozwalałyby kapitanowi w sposób szybki i prosty zorganizować ładowanie i balastowanie statku w taki sposób, że na wszystkich etapach rejsu i w różnych warunkach zostaje zachowany bezpieczny margines stabilności oraz że nie dochodzi do żadnych niedopuszczalnych obciążeń konstrukcji statku.
- 4) Brak, bardzo zły stan lub uszkodzenie urządzeń zamykających, urządzeń zamykających luk i drzwi wodoszczelnych.
- 5) Przeciążenie.
- 6) Brak znaku zanurzenia lub znak zanurzenia niemożliwy do odczytania.

### 3.6. Zagadnienia związane z konwencją MARPOL 73/78, załącznik I

- 1) Brak, bardzo zły stan lub nieprawidłowości działania sprzętu filtrującego wody zaolejone, systemów monitorowania i kontroli wyładowania ropy lub sygnalizacji przekroczenia 15 ppm zaolejenia.
- 2) Pozostająca objętość zbiornika resztkowego lub odstoju błota defekosaturacyjnego niewystarczająca na zamierzony odcinek rejsu.
- 3) Niedostępna książka zapisów olejowych.
- 4) Wstawiona bez zezwolenia przegroda wyładowania.
- 5) Brak dokumentu sprawozdania z przeglądu lub jego niezgodność z prawidem 13G ust. 3 lit. b) konwencji MARPOL 73/78.

### 3.7. Zagadnienia związane z konwencją MARPOL 73/78, załącznik II

- 1) Brak podręcznika P&A.
- 2) Ładunek nie jest określony według kategorii.
- 3) Nie można uzyskać księgi rejestracji ładunku.
- 4) Transport substancji olejopodobnych bez dopełnienia wymogów lub bez odpowiednio poprawionego świadectwa.
- 5) Wstawiona bez zezwolenia przegroda wyładowania.

### 3.8. Zagadnienia związane z konwencją MARPOL 73/78, załącznik V

- 1) Brak planu gospodarowania odpadami.
- 2) Nie można uzyskać książki zapisów odpadów powstających na statku.
- 3) Załoga statku nie zna wymagań planu gospodarowania odpadami dotyczących usuwania i wyładowywania odpadów.

### 3.9. Zagadnienia związane z konwencją STCW 78/95 i dyrektywą 2008/106/WE

- 1) Nieprzedstawienie przez marynarzy świadectwa, dowodu posiadania właściwego świadectwa, posiadania ważnego zezwolenia lub przedstawienia udokumentowanego dowodu, że do administracji państwa bandery złożono wnioski o potwierdzenie.
- 2) Dowód, że świadectwo zostało uzyskane w drodze oszustwa lub posiadaczem świadectwa nie jest osoba, której pierwotnie je wystawiono.
- 3) Niespełnienie stosownych wymagań administracji państwa bandery w odniesieniu do bezpiecznej obsady załogowej.
- 4) Brak organizacji wachty nawigacyjnej lub maszynowej spełniającej wymagania wyznaczone dla danego statku przez administrację państwa bandery.
- 5) Nieobecność na wachcie osoby wykwalifikowanej do obsługi sprzętu niezbędnego do bezpiecznej żeglugi, łączności radiowej lub zapobiegania zanieczyszczeniom środowiska morskiego.
- 6) Nieprzedstawienie dowodu biegłości zawodowej w obowiązkach powierzonych marynarzom dla bezpieczeństwa statku i zapobiegania zanieczyszczeniom.
- 7) Niezdolność do wystawienia na pierwszej wachcie na początku rejsu oraz na następnych wachtach osób, które są dostatecznie wypoczęte oraz zdolne do wykonywania obowiązków.

### 3.10. Zagadnienia związane z konwencjami MOP

- 1) Niewystarczające zapasy żywnościowe na odcinek rejsu do następnego portu.
- 2) Niewystarczające zapasy wody pitnej na odcinek rejsu do następnego portu.
- 3) Wysoce niehigieniczne warunki na pokładzie.
- 4) Brak ogrzewania w pomieszczeniach mieszkalnych na statku pływającym w rejonach, gdzie mogą występować bardzo niskie temperatury.
- 5) Niedostateczna wentylacja w pomieszczeniach mieszkalnych na statku.
- 6) Znaczne nagromadzenie odpadów, zablokowanie sprzętem lub ładunkiem lub inna niebezpieczna sytuacja w korytarzach i pomieszczeniach mieszkalnych.
- 7) Wyraźne dowody wskazujące na to, że zmęczenie wpływa na efektywność pracy personelu wachtowego i innych osób pełniących obowiązki na pierwszej wachcie lub na następnych wachtach.



3.11. *Zagadnienia, które nie stanowią podstawy zatrzymania, ale przy których należy np. wstrzymać prace związane z obsługą ładunku*

Nieprawidłowości pracy (lub utrzymania) systemu gazu obojętnego lub urządzeń związanych z ładunkiem są uznawane za wystarczające powody dla wstrzymania prac związanych z obsługą ładunku.

*INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU*  
**PORT STATE CONTROL**



*RZECZPOSPOLITA POLSKA*  
**REPUBLIC OF POLAND**  
*DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W .....*  
**DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN .....**

*DECYZJA O ZATRZYMANIU*  
**NOTICE OF DETENTION FOR THE MASTER**

*Numer*

**No. ....**

*Niżej podpisany*

**The undersigned .....**

*upoważniony inspektor Inspekcji Państwa Portu Urzędu Morskiego w .....niniejszym zawiadamia  
Pana/Panią....., kapitana statku ..... że*

**duly authorized officer of the Maritime Office in ..... herewith notifies you that**

|                                 |                                            |
|---------------------------------|--------------------------------------------|
| <i>statek</i>                   | <i>sygnał wywoławczy</i>                   |
| <b>the ship:</b> .....,         | <b>callsign:</b> .....,                    |
| <i>numer IMO</i>                | <i>pojemność brutto</i>                    |
| <b>IMO number:</b> .....,       | <b>gross tonnage:</b> .....,               |
| <i>port macierzysty</i>         | <i>bandera</i>                             |
| <b>port of registry:</b> ....., | <b>flagstate:</b> .....,                   |
| <i>typ statku</i>               | <i>rok budowy</i>                          |
| <b>type of ship:</b> .....,     | <b>date on which keel was laid:</b> ....., |
| <i>właściciel</i>               | <i>kapitan</i>                             |
| <b>owner:</b> .....,            | <b>master:</b> .....,                      |
| <i>agent</i>                    | <i>klasyfikator/RO</i>                     |
| <b>agents:</b> .....,           | <b>classification society/RO:</b> .....,   |

zacumowany

berthed at: .....

*został zatrzymany na podstawie przepisów:*

**has been detained in accordance with the provisions of:**

**Art. 11c paragraph 1 and art. 24 paragraph 5 of the Act of 9 November 2000 on maritime safety (Law Journal of 2006 No 99, pos. 693, as amended)**

- ☐ *Art. 26 pkt 1 lit c ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z późn. zm.)*

**Art. 26 item 1c of the Act of 16 March 1995 on prevention of maritime pollution from ships (Law Journal of 2006 No 99, pos. 692, as amended)**

*z powodu:*

**on account of:**

- ☐ *wystąpienia jednego lub więcej kryteriów zatrzymania statku, o których mowa w Załączniku VI do Dyrektywy Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. (Dz. Urz. UE Nr L 157);*

**one or more of the criteria for detention set out in Annex VI of Council Directive 95/21/EC of June 19, 1995 (Official Journal of the European Communities No L 157);**

- ☐ *braku możliwości przedstawienia przez członków załogi statku dokumentów potwierdzających ich kwalifikacje zawodowe do pełnienia obowiązków na nich nałożonych, zgodnie z art. 12 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. (Dz. Urz. UE Nr L 323);*

**crew members being unable to provide proof of professional proficiency for the duties assigned to them as mentioned in article 12 of Directive 2008/106/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 (Official Journal of the European Communities No L 323);**

- ☐ *niespełniania przez kapitana statku lub członków załogi wymagań operacyjnych, zawartych w konwencjach; o których mowa w ustawie z dnia o bezpieczeństwie morskim (Dz. U.) oraz w art. 272 § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689);*

**master or crew unable to comply with operational requirements as contained in the Conventions mentioned in article and in article 272 paragraph 1 of the Maritime Code of 18 September 2001 (Law Journal of 2009 No 217, pos. 1689, as amended);**

- ☐ *innych uchybień, które razem lub oddzielnie stwarzają wyraźne zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa życia lub środowiska morskiego;*

**other deficiencies which, individually or together, are clearly hazardous to safety, health or environment;**

- ☐ *uniemożliwienia inspektorowi inspekcji państwa portu wykonania jego obowiązków.*

**the fact that the Port State Control Officer was obstructed in the execution of his duty.**

*Szczegółowe przyczyny zatrzymania i odniesienia konwencyjne:*

**Deficiencies found and conventions' references:**

.....  
.....  
.....  
*Pozostałe szczegóły zawarte zostały w formularzach A i B raportu z inspekcji dołączonego do niniejszej noty zatrzymania.*

**For further details see the Report of Inspection forms A & B enclosed to this notice for the master.**

*Zgodnie z art. ustawy z dnia     o bezpieczeństwie morskim, zabrania się wyjścia statku z portu bez wystawionej Decyzji o Zwolnieniu statku z zatrzymania.*

**In accordance with the provisions of article     maritime safety (Law Journal     ) it is prohibited to shift the ship to another berth without the prior consent of the Port State Control Officer, or to proceed to sea without a proper Notice of Release of ship from detention.**

*Miejsce zatrzymania*

*Data i czas zatrzymania*

**Place of detention ..... Date and time of detention .....**

*Miejsce i data wydania*

**Place and date of issue .....**

*Z upoważnienia Dyrektora Urzędu Morskiego w*

**For the Director of Maritime Office in ..... :**

*nazwisko i podpis upoważnionego inspektora*

**name and signature**

.....  
*Pieczęć Dyrektora Urzędu Morskiego*

**Seal**

**The detention shall become applicable immediately.**

**The appeal against the detention may be made, in writing, to the Minister of Infrastructure, through the Director of Maritime Office in ....., within 14 days of the receipt of the Notice of Detention**

INSPEKCJA PAŃSTWA PORTU  
PORT STATE CONTROL



RZECZPOSPOLITA POLSKA  
REPUBLIC OF POLAND  
DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W .....  
DIRECTOR OF MARITIME OFFICE IN .....

DECYZJA O ZWOLNIENIU  
NOTICE OF RELEASE FOR THE MASTER

Numer

No. ....

Niżej podpisany

**The undersigned** .....

upoważniony inspektor Inspekcji Państwa Portu Urzędu Morskiego w .....niniejszym zawiadamia  
Pana/Panią....., kapitana statku ..... że

**duly authorized officer of the Maritime Office in** ..... **herewith notifies you that**

statek ..... bandery ..... o numerze IMO

**the ship** ....., **Flag** ....., **IMO number** .....,

który został zatrzymany w porcie ..... dnia ....., zostaje zwolniony z zatrzymania.

**which was detained in (port)** ..... **on (date)** ....., **is now released from detention.**

Miejsce

**Place** .....

Data i czas zwolnienia

**Date and time of release** .....

Miejsce i data wydania

**Place and date of issue** .....

**For the Director of Maritime Office in ..... : .....**

**name and signature**

Seal

**The appeal against this decision may be made, in writing, to the Minister of Infrastructure, through the Director of Maritime Office in ....., within 14 days of the receipt of the Notice of Detention.**

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie funkcjonowania inspekcji państwa portu, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 58 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu, tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu oraz zakres i sposób przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji określa obowiązek nałożony dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 57) oraz dyrektywą Komisji 96/40/WE z dnia 25 czerwca 1996 r. ustanawiającą wspólny wzór dowodu tożsamości dla inspektorów przeprowadzających kontrolę państwa portu (Dz. Urz. WE L 196 z 07.08.1996, str. 8; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 362).

Celem projektu rozporządzenia jest realizacja zadań organów inspekcyjnych określonych w ustawie, Memorandum Paryskim oraz w przepisach Unii Europejskiej dotyczących inspekcji państwa portu, a także potrzebą podniesienia poziomu bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska morskiego oraz warunków życia i pracy na statkach morskich

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.



## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej;
- 2) Marynarka Wojenna;
- 3) urzędy morskie;
- 4) właścicieli i armatorów statków;
- 5) inne, odpowiednie terytorialnie podmioty organizacyjne portów;
- 6) uznane organizacje upoważnione do działania w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym.

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia będzie miało wpływ na wydatki sektora publicznego, związane z kosztami funkcjonowania oraz przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

#### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie wykształcenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 68 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**DZIAŁ I**

**Przepisy ogólne**

§ 1. 1. Przepisy rozporządzenia określają:

- 1) szczegółowe wymagania kwalifikacyjne do zajmowania stanowisk na statkach morskich;
- 2) warunki przyznawania i odnawiania dyplomów i świadectw, świadectw przeszkoleń, potwierdzeń uznania oraz zezwoleń, zwanych dalej „dokumentami kwalifikacyjnymi”;
- 3) wzory dokumentów kwalifikacyjnych i sposób ich ewidencji;
- 4) warunki, jakie powinny spełniać osoby posiadające zagraniczne dyplomy lub świadectwa wydane na podstawie Konwencji STCW, aby ubiegać się o stanowiska oficerskie lub nieoficerskie na statkach o polskiej przynależności;
- 5) sposób obliczania czasu praktyki pływania.

2. Kwalifikacje osób uprawnionych do obsługi urządzeń radiokomunikacyjnych określają przepisy w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy 2008/106/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 03.12.2008 r., str. 33).

- 1) żegluga krajowa - podróże po morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) żegluga przybrzeżna - podróże po obszarach Morza Bałtyckiego i akwenach przyległych do 8° długości geograficznej wschodniej;
- 3) żegluga międzynarodowa - podróże po obszarach morskich innych niż wymienione w pkt 1;
- 4) wody ograniczone - podróże po obszarach Morza Bałtyckiego i akwenach przyległych do 8° długości geograficznej wschodniej; dotyczy rejonów żeglugi w rybołówstwie morskim;
- 5) wody nieograniczone oznaczają wody morskie poza granicą wód ograniczonych, dotyczy rejonów żeglugi w rybołówstwie morskim;
- 6) morskie jednostki edukacyjne, zwane dalej MJE – podmioty, o których mowa w art. 74 ust. 2 ustawy z dnia .... o bezpieczeństwie morskim;
- 7) akademie morskie – morskie uczelnie publiczne, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia .... o bezpieczeństwie morskim;
- 8) jednostki dydaktyczne – jednostki, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia .... o bezpieczeństwie morskim;
- 9) ośrodki szkoleniowe - placówki kształcenia praktycznego, doksztalcania i doskonalenia zawodowego, umożliwiające uzyskanie i uzupełnienie wiedzy, umiejętności i kwalifikacji zawodowych, w tym ośrodki prowadzące działalność szkoleniową w Państwach Członkowskich UE lub państwach trzecich, uznane w drodze decyzji i audytowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w zakresie zgodności z Konwencją STCW i przepisami ustawy o bezpieczeństwie morskim w zakresie szkolenia członków załóg statków morskich;
- 10) ponadgimnazjalne szkoły morskie – szkoły średnie i policealne uznane w drodze decyzji i audytowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w zakresie szkolenia członków załóg statków morskich;
- 11) marynarz – osobę posiadającą kwalifikacje zawodowe wymagane przepisami rozporządzenia;
- 12) członek załogi – marynarza lub inną osobę wpisaną na listę załogi statku;
- 13) członek załogi statku rybackiego – każda osobę wpisaną na listę załogi statku rybackiego;
- 14) dodatkowa praktyka pływania – okres pływania na statku morskim w charakterze członka załogi, wykonywana na stanowisku, do którego upoważnienia dany dyplom lub świadectwo, liczona od daty przyznania świadectwa lub dyplomu;

- 15) morski statek handlowy - statek z własnym napędem, używany do prowadzenia działalności gospodarczej, a w szczególności do: przewozu ładunku lub pasażerów, rybołówstwa morskiego lub pozyskiwania innych zasobów morza, holowania, pozyskiwania zasobów mineralnych dna morza oraz zasobów znajdującego się pod nim wnętrza Ziemi oraz ratownictwa morskiego - z wyłączeniem statków służących wyłącznie do ratowania życia (SAR);
- 16) statki służby państwowej specjalnego przeznaczenia (SPSP) – jednostki pływające marynarki wojennej, służby celnej i policji oraz statki używane wyłącznie do inspekcji i pomiarów hydrograficznych, ratowania życia na morzu, zwalczania rozlewów olejów i substancji szkodliwych lub zanieczyszczających środowisko naturalne, obsługi oznakowania nawigacyjnego, zabezpieczenia przeciwpożarowego i zwalczania pożarów, łamania lodu;
- 17) statek rybacki – morski statek przeznaczony do połowu, skupu, przetwórstwa lub transportu organizmów morskich, do celów szkoleniowych oraz naukowo-badawczych w zakresie rybołówstwa morskiego;
- 18) łódź rybacka – statek rybacki o długości nie większej niż 15 m;
- 19) długość (L) – 96% całkowitej długości konstrukcyjnej wodnicy na poziomie 85 % najmniejszej wysokości konstrukcyjnej mierzonej od linii stępki, albo jako długość od przedniej części dziobnicy do osi trzonu sterowego na tej wodnicy, jeśli ta będzie większa. Na statkach zaprojektowanych z przegłębieniem konstrukcyjnym, wodnica której długość ma być mierzona powinna być równoległa do wodnicy projektowej;
- 20) zbiornikowiec - morski statek handlowy, skonstruowany lub przystosowany do przewozu luzem ładunków płynnych: ropy i jej produktów, chemikaliów lub gazów;
- 21) statek obsługiwany w układzie zmianowym - morski statek handlowy obsługiwany przez kolejno wymieniające się załogi lub części załóg, jeśli po każdym - nie dłuższym niż 6 tygodni - nieprzerwanym okresie pracy pracownikowi zapewnia się co najmniej równy okres wolnego od pracy pobytu na lądzie;
- 22) Konwencja SOLAS - Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzoną w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319), wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób;
- 23) Konwencja STCW - Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201 i 202

oraz z 1999 r. Nr 30, poz. 286), wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób;

24) Certyfikat uznania – dokument wydany na podstawie odrębnych przepisów.

§ 3. 1. Dyplomy i świadectwa w żegludze międzynarodowej stwierdzają kwalifikacje zawodowe uprawniające do zajmowania stanowisk na poszczególnych poziomach odpowiedzialności.

2. Rozróżnia się następujące poziomy odpowiedzialności:

- 1) pomocniczy;
- 2) operacyjny;
- 3) zarządzania.

§ 4. 1. Dokumenty kwalifikacyjne wydaje się w języku polskim i angielskim.

2. W sprawach wydawania dokumentów kwalifikacyjnych stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.
3. Dokumenty kwalifikacyjne wystawia się z datą ważności od dnia spełnienia ostatniego warunku niezbędnego do uzyskania danego dokumentu kwalifikacyjnego.
4. Wzory dyplomów i świadectw określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 5. 1. Z zastrzeżeniem ust. 2 oraz § 35 ust. 1, osoby ubiegające się o uzyskanie dyplomu albo świadectwa powinny mieć ukończone 18 lat.

2. Osoby ubiegające się o uzyskanie świadectwa młodszego marynarza pokładowego, młodszego motorzysty lub młodszego kucharza powinny mieć ukończone 16 lat.

§ 6. Osoby ubiegające się o uzyskanie lub wymianę dyplomu albo świadectwa, albo o odnowienie dyplomu powinny posiadać ważne świadectwo zdrowia, wydane przez uprawnionego lekarza.

§ 7. 1. Z zastrzeżeniem ust. 5, osoba posiadająca zagraniczny dyplom lub świadectwo wydane na podstawie Konwencji STCW i uznane przez Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) może po uzyskaniu potwierdzenia uznania dyplomu albo świadectwa zajmować na statkach morskich o polskiej przynależności odpowiednie stanowiska określone w rozporządzeniu, z tym że osoby

ubiegające się o stanowiska na poziomie zarządzania - pod warunkiem złożenia egzaminu z polskiego prawa morskiego.

2. Potwierdzenie uznania dyplomu lub świadectwa wydaje się na wniosek armatora.
3. Wzór potwierdzenia uznania dyplomu lub świadectwa określa załącznik nr 2 do rozporządzenia, a wzór wniosku armatora - załącznik nr 3 do rozporządzenia.
4. Kwalifikacje uzyskane w państwach członkowskich Unii Europejskiej oraz Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu, w zawodzie regulowanym związanym z bezpieczeństwem morskim, uznaje się zgodnie z przepisami ustawy z dnia 18 marca 2008 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (Dz. U. Nr 63, poz. 394).
5. Potwierdzenie uznania dyplomu lub świadectwa wydanego przez państwo inne niż państwo członkowskie Unii Europejskiej wydaje się, jeśli zostanie uznane przez Komisję Europejską poprzez opublikowanie w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, w serii C.
6. Potwierdzenie uznania wydaje się wyłącznie do ważnego dyplomu lub świadectwa na okres nieprzekraczający daty ważności dyplomu lub świadectwa, do którego został wydany.
7. Potwierdzenie uznania wydane przez inne państwo nie może stanowić podstawy do wydawania potwierdzenia uznania określonego przepisami rozporządzenia.
8. Osoba posiadająca dyplom lub świadectwo kwalifikacji, wydane przez państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo, o którym mowa w ust. 5, może ubiegać się o polski dyplom lub świadectwo na zasadach określonych w rozporządzeniu.

## **DZIAŁ II**

### **Kwalifikacje nieoficerskie**

#### **Rozdział 1**

##### **Marynarze działu pokładowego statków morskich**

**§ 8.** W dziale pokładowym na poziomie pomocniczym ustala się następujące stanowiska:

- 1) marynarza wachtowego;
- 2) starszego marynarza.

**§ 9.** W dziale pokładowym ustala się następujące świadectwa:

- 1) świadectwo młodszego marynarza pokładowego;
- 2) świadectwo marynarza wachtowego;
- 3) świadectwo starszego marynarza.

**§ 10.** Do uzyskania świadectwa młodszego marynarza pokładowego wymagane jest posiadanie świadectw przeszkolenia w zakresie:

- 1) indywidualnych technik ratunkowych;
- 2) ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego;
- 3) elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej;
- 4) bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej.

**§ 11.** Do uzyskania świadectwa marynarza wachtowego wymagane jest:

- 1) zaliczenie pierwszego roku studiów w akademii morskiej kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym na kierunku nawigacja w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale pokładowym, albo
- 2) zaliczenie pierwszego roku studiów w jednostce dydaktycznej kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym na kierunku nawigacja w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale pokładowym, albo
- 3) zaliczenie pierwszego roku nauki w szkole ponadgimnazjalnej, kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym zgodnie z certyfikatem uznania, oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale pokładowym, albo
- 4) ukończenie nauki z wynikiem pozytywnym w jednostce dydaktycznej lub szkole ponadgimnazjalnej kształcącej na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym zgodnie z certyfikatem uznania oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale pokładowym, albo
- 5) posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale pokładowym oraz złożenie egzaminu na poziomie pomocniczym, albo
- 6) posiadanie 24-miesięcznej praktyki pływania w służbie radiowej na stanowisku radioofficera, w tym ukończenie pod nadzorem oficera wachtowego 6-miesięcznego



programu szkolenia praktycznego na statkach morskich oraz złożenie egzaminu na poziomie pomocniczym, albo

- 7) posiadanie dyplomu oficera mechanika wachtowego lub oficera elektroautomatyka, 24-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym, w tym co najmniej 2 miesiące szkolenia praktycznego w dziale pokładowym oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie pomocniczym, albo
- 8) posiadanie 24-miesięcznego okresu zatrudnienia w charakterze pracownika przetwórci statku rybackiego oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie pomocniczym.

**§ 12.1.** Do uzyskania świadectwa starszego marynarza wymagane jest posiadanie świadectwa ratownika oraz:

- 1) posiadanie świadectwa marynarza wachtowego, dodatkowej 18-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku marynarza na morskich statkach handlowych oraz zdanie egzaminu na to świadectwo, albo
- 2) ukończenie akademii morskiej, kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym na kierunku nawigacja w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie świadectwa marynarza wachtowego oraz dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w specjalności pokładowej, albo
- 3) ukończenie nauki w jednostce dydaktycznej, kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym na kierunku nawigacja w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie świadectwa marynarza, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w specjalności pokładowej oraz zdanie egzaminu na to świadectwo;
- 4) ukończenie nauki w szkole ponadgimnazjalnej, kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie świadectwa marynarza wachtowego oraz dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w specjalności pokładowej oraz zdanie egzaminu na to świadectwo.

**§ 13.** Ustala się następujące uprawnienia zawodowe posiadaczy świadectw w dziale pokładowym:

- 1) świadectwo marynarza wachtowego upoważnia do zajmowania stanowisk:
  - a) marynarza wachtowego – na każdym statku,

- b) kierownika łodzi o długości całkowitej do 9 m i mocy silnika do 200 kW w żegludze krajowej bez prawa przewozu pasażerów – pod warunkiem złożenia egzaminu z zakresu obsługi silników spalinowych, o ile moc silnika przekracza 100 kW;
- 2) świadectwo starszego marynarza upoważnia do zajmowania stanowisk:
  - a) starszego marynarza - na każdym statku,
  - b) kierownika:
    - na statku bez własnego napędu o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze krajowej,
    - na statku o długości całkowitej do 15 m i mocy silnika do 200 kW w żegludze krajowej bez prawa przewozu pasażerów - pod warunkiem złożenia egzaminu z zakresu obsługi silników spalinowych, o ile moc silnika przekracza 100 kW.

## **Rozdział 2**

### **Marynarze działu maszynowego statków morskich**

**§ 14.** W dziale maszynowym w specjalności mechanicznej na poziomie pomocniczym ustala się stanowiska

- 1) motorzysty wachtowego;
- 2) starszego motorzysty.

**§ 15.** W dziale maszynowym w specjalności mechanicznej ustala się następujące świadectwa:

- 1) świadectwo młodszego motorzysty;
- 2) świadectwo motorzysty wachtowego;
- 3) świadectwo starszego motorzysty.

**§ 16.** Do uzyskania świadectwa młodszego motorzysty wymagane jest posiadanie świadectw przeszkolenia w zakresie:

- 1) indywidualnych technik ratunkowych;
- 2) ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego;
- 3) elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej;
- 4) bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej.

§ 17. 1. Do uzyskania świadectwa motorzysty wachtowego wymagane jest:

- 1) zaliczenie pierwszego roku studiów w akademii morskiej kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym na kierunku mechanika i budowa maszyn albo drugiego roku studiów na kierunku elektrotechnika lub mechatronika, w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale maszynowym albo
- 2) zaliczenie pierwszego roku studiów w jednostce dydaktycznej, kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym na kierunku mechanika i budowa maszyn w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale maszynowym, albo
- 3) zaliczenie pierwszego roku nauki w szkole ponadgimnazjalnej, kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym zgodnie z certyfikatem uznania, oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale maszynowym, albo
- 4) ukończenie nauki w jednostce dydaktycznej lub szkole ponadgimnazjalnej kształcącej na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym zgodnie z certyfikatem uznania, oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale maszynowym, albo
- 5) ukończenie uczelni technicznej na kierunku mechanika i budowa maszyn oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale maszynowym, albo
- 6) posiadanie dyplomu oficera elektryka okrętowego, albo
- 7) posiadanie wykształcenia co najmniej zasadniczego zawodowego w zakresie: budowy, eksploatacji, obsługi, remontów maszyn i urządzeń okrętowych lub siłowni okrętowych oraz 6-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale maszynowym, albo
- 8) posiadanie wykształcenia co najmniej zasadniczego zawodowego w zakresie mechanicznym lub elektrycznym, 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale maszynowym oraz złożenie egzaminu na poziomie pomocniczym, albo
- 9) posiadanie 24-miesięcznej praktyki pływania w charakterze pracownika przetwórnictwa statku rybackiego przy obsłudze maszyn przetwórczych lub chłodni, 6-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale maszynowym oraz ukończenie

szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie pomocniczym, albo

10) posiadanie dyplomu oficera wachtowego, 24-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym, w tym co najmniej 2 miesiące szkolenia praktycznego w dziale maszynowym, oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie pomocniczym, albo

11) posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale maszynowym oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie pomocniczym, albo

12) posiadanie stopnia podoficera lub chorążego Marynarki Wojennej lub Straży Granicznej, 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale maszynowym oraz złożenie egzaminu na poziomie pomocniczym, albo

13) posiadanie patentu mechanika statkowego żeglugi śródlądowej, posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale maszynowym oraz złożenie egzaminu na poziomie pomocniczym.

2. Przy ubieganiu się o świadectwo motorzysty wachtowego 1/3 ogólnej wymaganej praktyki pływania, o której mowa w ust. 1, może być zastąpiona praktyką przy budowie, naprawie lub obsłudze maszyn okrętowych w stoczniach, zakładach produkcyjnych lub warsztatach mechanicznych.

**§ 18.1.** Do uzyskania świadectwa starszego motorzysty wymagane jest:

- 1) posiadanie świadectwa motorzysty wachtowego, dodatkowej 18-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku motorzysty na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej oraz zdanie egzaminu na to świadectwo, albo
- 2) ukończenie akademii morskiej kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym na kierunku mechanika i budowa maszyn w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie świadectwa motorzysty wachtowego oraz dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania w specjalności mechanicznej na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, albo
- 3) ukończenie nauki w jednostce dydaktycznej kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym na kierunku mechanika i budowa maszyn w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania lub szkole ponadgimnazjalnej, kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie świadectwa motorzysty wachtowego oraz dodatkowej

6-miesięcznej praktyki pływania w specjalności mechanicznej na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, albo

- 4) ukończenie nauki w szkole ponadgimnazjalnej, kształcącej co najmniej na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie świadectwa motorzysty wachtowego, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku motorzysty na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej oraz zdanie egzaminu na to świadectwo.

**§ 19.** Ustala się następujące uprawnienia zawodowe posiadaczy świadectw w dziale maszynowym:

- 1) świadectwo motorzysty wachtowego upoważnia do zajmowania stanowiska:
  - a) motorzysty wachtowego na każdym statku;
  - b) kierownika maszyn na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 400 kW.
- 2) świadectwo starszego motorzysty upoważnia do zajmowania stanowiska:
  - a) starszego motorzysty na każdym statku,
  - b) kierownika maszyn na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 750 kW

### **Rozdział 3**

#### **Kucharze okrętowi**

**§ 20.** Ustala się na statkach morskich stanowisko kucharza okrętowego.

**§ 21.** Ustala się następujące świadectwa kucharzy:

- 1) świadectwo młodszego kucharza okrętowego;
- 2) świadectwo kucharza okrętowego.

**§ 22.** Do uzyskania świadectwa młodszego kucharza okrętowego wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie:

- 1) indywidualnych technik ratunkowych;
- 2) ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego;
- 3) elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej;
- 4) bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej.

**§ 23.** Do uzyskania świadectwa kucharza okrętowego wymagane jest:

- 1) posiadanie wykształcenia zasadniczego zawodowego w zawodzie kucharza lub średniego wykształcenia gastronomicznego, 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w charakterze pomocnika kucharza oraz złożenie egzaminu na to świadectwo albo
- 2) posiadanie dyplomu mistrza kucharskiego oraz 3-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w charakterze pomocnika kucharza, albo
- 3) posiadanie 24-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w charakterze pomocnika kucharza oraz złożenie egzaminu na to świadectwo.

**§ 24.** Świadectwo kucharza okrętowego upoważnia do zajmowania stanowiska kucharza okrętowego.

### **DZIAŁ III**

#### **Kwalifikacje oficerskie**

#### **Rozdział 1**

##### **Dział pokładowy w żegludze międzynarodowej**

**§ 25.** W dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej ustala się, z zastrzeżeniem rozdziału 2, następujące stanowiska niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi:

- 5) na poziomie operacyjnym - oficera wachtowego;
- 6) na poziomie zarządzania:
  - a) starszego oficera,
  - b) kapitana.

**§ 26.** W dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej ustala się, z zastrzeżeniem rozdziału 2, następujące dyplomy:

- 1) oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej;
- 2) starszego oficera na statkach o pojemności brutto od 500 do 3 000;
- 3) starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3 000 i powyżej;
- 4) kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3 000;

5) kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3 000 i powyżej.

§ 27. 1. Do uzyskania dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie: indywidualnych technik ratunkowych, elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej, wykorzystania radaru i ARPA (Radarowego Automatycznego Systemu Akwizycji i Śledzenia Ech) na poziomie operacyjnym, ratownika, ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, pierwszej pomocy medycznej i co najmniej świadectwo ogólne operatora GMDSS (Światowego Morskiego Systemu Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa) oraz:

- 1) ukończenie akademii morskiej, kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym na kierunku nawigacja w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, odbycie 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym na statkach morskich w żegludze międzynarodowej, w tym co najmniej 6 miesięcy praktyki na morskich statkach o pojemności brutto 500 i powyżej, potwierdzonej w wydany przez uczelnię zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, oraz złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym, albo
- 2) ukończenie nauki w, jednostce dydaktycznej kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym na kierunku wskazanym w certyfikacie uznania, odbycie 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym na statkach morskich w żegludze międzynarodowej, w tym co najmniej 6 miesięcy praktyki pływania na statkach morskich o pojemności brutto 500 i powyżej, potwierdzonej w wydany przez jednostkę dydaktyczną zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, oraz złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym, albo
- 3) ukończenie nauki w szkole ponadgimnazjalnej, kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym zgodnie z certyfikatem uznania, odbycie 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym na statkach morskich w żegludze międzynarodowej, w tym co najmniej 6 miesięcy praktyki pływania na statkach morskich o pojemności brutto 500 i powyżej, potwierdzonej w wydany przez szkołę zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, oraz złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym, albo

- 4) posiadanie dyplomu oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej oraz dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania w żegludze międzynarodowej na statkach morskich o pojemności brutto 500 i powyżej w dziale pokładowym oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym na dyplom oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej, albo
  - 5) posiadanie 36-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w żegludze międzynarodowej w dziale pokładowym, w tym co najmniej 12 miesięcy praktyki pływania na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 500 i powyżej, oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym, albo
  - 6) posiadanie dyplomu oficera mechanika wachtowego lub oficera elektroautomatyka, świadectwa marynarza wachtowego, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej, ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym, albo
2. Praktyka pływania, o której mowa w ust. 1 pkt 4-6, powinna zawierać okres pełnienia obowiązków wachtowych na mostku pod nadzorem kapitana albo oficera wachtowego przez co najmniej 6 miesięcy, udokumentowany w zaświadczeniu o pełnieniu wachty nawigacyjnej. Wzór zaświadczenia określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.
  3. Za równorzędny z egzaminem na poziomie operacyjnym uznaje się egzamin dyplomowy złożony w akademii morskiej na kierunku nawigacja w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania.
  4. Warunkiem uznania egzaminu, o którym mowa w ust. 3, za równorzędny z egzaminem na poziomie operacyjnym, jest możliwość udziału w egzaminie, w charakterze obserwatora, przedstawiciela dyrektora urzędu morskiego, będącego członkiem komisji egzaminacyjnej.



**§ 28.** 1. Do uzyskania dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000 wymagane jest posiadanie świadectwa przeszkolenia w zakresie wykorzystania radaru i ARPA na poziomie zarządzania oraz:

- 1) posiadanie dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej na stanowisku oficera wachtowego oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie zarządzania, albo
  - 2) posiadanie dyplomu kapitana żeglugi przybrzeżnej, dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej, dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej na stanowisku oficera wachtowego oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie zarządzania.
2. Obowiązek ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy absolwentów akademii morskich i jednostek dydaktycznych kształcących na poziomie zarządzania w dziale pokładowym na kierunku nawigacja w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania.

**§ 29.** 1. Do uzyskania dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3 000 i powyżej wymagane jest posiadanie świadectwa przeszkolenia w zakresie wykorzystania radaru i ARPA na poziomie zarządzania oraz:

- 1) posiadanie dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej, dodatkowej 18-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku oficera wachtowego na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej lub 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku oficera wachtowego na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 3 000 i powyżej w żegludze międzynarodowej oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie zarządzania, albo
- 2) posiadanie dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000, dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku co najmniej oficera wachtowego na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 3 000 i powyżej w żegludze międzynarodowej oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie zarządzania.

2. Obowiązek ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy absolwentów akademii morskich i jednostek dydaktycznych kształcących na poziomie zarządzania w dziale pokładowym na kierunku nawigacja w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania.

3. Obowiązek ukończenia szkolenia i złożenia egzaminu, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, nie dotyczy osób, które posiadają zaświadczenia o ukończeniu szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożeniu egzaminu na poziomie zarządzania.

**§ 30.** 1. Do uzyskania dyplomu kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3 000 wymagane jest:

- 1) posiadanie dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku starszego oficera na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie zarządzania, albo
- 2) posiadanie dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3 000 i powyżej, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku starszego oficera na morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej albo dodatkowej 24-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku oficera wachtowego na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie zarządzania.

2. Obowiązek ukończenia szkolenia i złożenia egzaminu, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy osób, które posiadają zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożeniu egzaminu na poziomie zarządzania.

**§ 31.** Do uzyskania dyplomu kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3 000 i powyżej wymagane jest posiadanie:

- 1) dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku starszego oficera na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 3 000 i powyżej w żegludze międzynarodowej, albo
- 2) dyplomu kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3 000, dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku starszego oficera na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 3 000 i powyżej lub na stanowisku kapitana na statkach morskich o pojemności brutto od 500 do 3 000 w żegludze międzynarodowej.

§ 32. Ustala się następujące uprawnienia zawodowe posiadaczy dyplomów w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej:

- 1) dyplom oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej upoważnia do zajmowania stanowisk:
  - a) oficera wachtowego – na każdym statku,
  - b) kapitana:
    - na statku bez własnego napędu,
    - na statku o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze krajowej bez prawa przewozu pasażerów;
- 2) dyplom starszego oficera na statkach o pojemności brutto od 500 do 3 000 upoważnia do zajmowania stanowisk:
  - a) starszego oficera – na każdym statku o pojemności brutto poniżej 3 000,
  - b) kapitana:
    - na każdym statku o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze przybrzeżnej,
    - na każdym statku w żegludze krajowej, w tym na statku pasażerskim o pojemności brutto poniżej 750 – pod warunkiem odbycia dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowiskach oficerskich na tych statkach,
    - na każdym statku bez własnego napędu;
- 2) dyplom starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3 000 i powyżej upoważnia do zajmowania stanowisk:
  - a) starszego oficera – na każdym statku,
  - b) kapitana:
    - na każdym statku w żegludze krajowej, w tym na statku pasażerskim - pod warunkiem odbycia 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowiskach oficerskich na tych statkach,
    - na statku o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze przybrzeżnej;
- 3) dyplom kapitana na statkach o pojemności od 500 do 3 000 upoważnia do zajmowania stanowisk:
  - a) starszego oficera – na każdym statku,
  - b) kapitana – na każdym statku o pojemności brutto poniżej 3 000;

- 4) dyplom kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3 000 i powyżej upoważnia do zajmowania stanowiska kapitana na każdym statku.

## **Rozdział 2**

### **Dział pokładowy w żegludze przybrzeżnej**

§ 33. W dziale pokładowym na statkach o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze przybrzeżnej ustala się następujące stanowiska:

- 1) na poziomie operacyjnym - oficera wachtowego;
- 2) na poziomie zarządzania - kapitana.

§ 34. W dziale pokładowym w żegludze przybrzeżnej ustala się następujące dyplomy:

- 1) dyplom oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej;
- 2) dyplom kapitana żeglugi przybrzeżnej.

§ 35. 1. Do uzyskania dyplomu oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie: indywidualnych technik ratunkowych, elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej, wykorzystania radaru i ARPA (Radarowego Automatycznego Systemu Akwizycji i Śledzenia Ech) na poziomie operacyjnym, ratownika, ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, pierwszej pomocy medycznej i co najmniej świadectwo ogólne operatora GMDSS (Światowego Morskiego Systemu Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa) oraz:

- 1) ukończenie akademii morskiej, kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym na kierunku nawigacja w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania , odbycie 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym na statkach morskich w żegludze co najmniej przybrzeżnej, potwierdzonej w wydany przez uczelnię zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, oraz złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym w żegludze przybrzeżnej, albo
- 2) ukończenie jednostki dydaktycznej, kształcącej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym na kierunku wskazanym w certyfikacie uznania ,

odbycie 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym na statkach morskich w żegludze co najmniej przybrzeżnej, potwierdzonej w wydany przez jednostkę dydaktyczną zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, oraz złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym w żegludze przybrzeżnej, albo

- 3) ukończenie nauki w szkole ponadgimnazjalnej, kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym zgodnie z certyfikatem uznania, odbycie 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym na statkach morskich w żegludze co najmniej przybrzeżnej, potwierdzonej w wydany przez szkołę zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, oraz złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym w żegludze przybrzeżnej, albo
- 4) posiadanie 36-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale pokładowym w żegludze co najmniej przybrzeżnej oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym w żegludze przybrzeżnej, albo
- 5) posiadanie dyplomu szypa 1 klasy żeglugi krajowej oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym w żegludze przybrzeżnej.

2. Za równorzędny z egzaminem na poziomie operacyjnym w żegludze przybrzeżnej uznaje się egzamin dyplomowy złożony w. akademii morskiej na kierunku nawigacja w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania.
3. Warunkiem uznania egzaminu, o którym mowa w ust. 3, za równorzędny z egzaminem na poziomie operacyjnym, jest możliwość udziału w egzaminie, w charakterze obserwatora, przedstawiciela dyrektora urzędu morskiego, będącego członkiem komisji egzaminacyjnej.

**§ 36.** 1. Do uzyskania dyplomu kapitana żeglugi przybrzeżnej wymagane jest ukończenie 20 roku życia oraz posiadanie dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej lub oficera wachtowego w żegludze przybrzeżnej, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich o pojemności brutto powyżej 200 w żegludze międzynarodowej na stanowisku oficera wachtowego, świadectw przeszkoleń w zakresie wykorzystania radaru i ARPA na poziomie zarządzania, indywidualnych technik ratunkowych, elementarnych zasad udzielania pierwszej

pomocy medycznej, ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie zarządzania w żegludze przybrzeżnej.

2. Obowiązek ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy absolwentów akademii morskich i jednostek dydaktycznych kształcących na poziomie zarządzania w dziele pokładowym na kierunku nawigacja w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania .

**§ 37.** Ustala się następujące uprawnienia zawodowe posiadaczy dyplomów w dziele pokładowym w żegludze przybrzeżnej:

- 1) dyplom oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej upoważnia do zajmowania stanowiska:
  - a) oficera wachtowego:
    - na każdym statku o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze przybrzeżnej,
    - na każdym statku w żegludze krajowej,
  - b) kapitana:
    - na statku bez własnego napędu o pojemności brutto poniżej 3 000 w żegludze przybrzeżnej,
    - na statku o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze krajowej, z wyjątkiem statków pasażerskich;
- 2) dyplom kapitana żeglugi przybrzeżnej upoważnia do zajmowania stanowiska:
  - a) oficera wachtowego na każdym statku w żegludze przybrzeżnej,
  - b) kapitana:
    - na statku o pojemności brutto poniżej 500 w żegludze przybrzeżnej, przy czym na statku pasażerskim - pod warunkiem odbycia dodatkowej 3-miesięcznej praktyki pływania na statkach pasażerskich w charakterze dublera na stanowisku kapitana na tym statku,
    - na każdym statku bez własnego napędu,
    - na każdym statku w żegludze krajowej, przy czym na statku pasażerskim - pod warunkiem odbycia dodatkowej 3-miesięcznej praktyki pływania na statkach pasażerskich na stanowisku starszego

oficera pokładowego albo w charakterze dublera na stanowisku kapitana na tym statku.

### **Rozdział 3**

#### **Dział pokładowy w żegludze krajowej**

**§ 38.** W dziale pokładowym w żegludze krajowej ustala się następujące dyplomy:

- 1) dyplom szypra 2 klasy żeglugi krajowej;
- 2) dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej.

**§ 39.** Do uzyskania dyplomu szypra 2 klasy żeglugi krajowej wymagane jest posiadanie świadectwa: ratownika, ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, pierwszej pomocy medycznej, przeszkolenia w zakresie wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym i odpowiednie świadectwo operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej morskiej oraz:

- 1) ukończenie nauki w akademii morskiej lub jednostce dydaktycznej, kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym na kierunku nawigacja w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania , oraz posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym na statkach morskich, albo
- 2) ukończenie nauki w szkole ponadgimnazjalnej, kształcącej w zakresie szypra 1 i 2 klasy w żegludze krajowej, zgodnie z certyfikatem uznania oraz posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym na statkach morskich, albo
- 3) posiadanie świadectwa starszego marynarza, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku starszego marynarza na statkach morskich oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na ten dyplom, albo
- 4) posiadanie stopnia podoficera Marynarki Wojennej albo Straży Granicznej, dodatkowej 24-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym na statkach morskich oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na ten dyplom, albo
- 5) posiadanie stopnia chorążego Marynarki Wojennej albo Straży Granicznej, wykształcenia średniego w specjalności nawigacyjnej, dodatkowej 24-miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym na statkach morskich, albo

- 6) posiadanie patentu żeglarskiego kapitana żeglugi śródlądowej, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kapitana w żegludze śródlądowej na statkach o pojemności brutto powyżej 200 oraz złożenie egzaminu na ten dyplom, albo
- 7) posiadanie dyplomu szypra 2 lub 1 klasy rybołówstwa morskiego i złożenie egzaminu na ten dyplom.

**§ 40.** Do uzyskania dyplomu szypra 1 klasy żeglugi krajowej wymagane jest posiadanie świadectwa ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego oraz:

- 1) posiadanie dyplomu szypra 2 klasy żeglugi krajowej, dodatkowej 18-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku oficerskim na statkach morskich o pojemności brutto powyżej 100 lub 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kapitana na statkach morskich o pojemności brutto powyżej 100 oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na ten dyplom, albo
- 2) ukończenie akademii morskiej, jednostki edukacyjnej lub szkoły ponadgimnazjalnej kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym na kierunku nawigacja w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie dyplomu szypra 2 klasy żeglugi krajowej, posiadanie dodatkowej 18-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku oficerskim na statkach morskich o pojemności brutto powyżej 100 lub 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kapitana na statkach morskich o pojemności brutto powyżej 100 oraz złożenie egzaminu na ten dyplom, albo
- 3) ukończenie nauki w szkole ponadgimnazjalnej, kształcącej w zakresie szypra 1 i 2 klasy w żegludze krajowej zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie dodatkowej 18-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku oficerskim na statkach morskich o pojemności brutto powyżej 100 lub 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kapitana na statkach morskich o pojemności brutto powyżej 100 oraz złożenie egzaminu na ten dyplom.

2. Za równorzędny z egzaminem na dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej uznaje się egzamin dyplomowy złożony w akademii morskiej na kierunku nawigacja w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania.



§ 41. Praktykę pływania nabytą na statkach morskich bez własnego napędu zalicza się do praktyki wymaganej do uzyskania dyplomów szypa 1 i 2 klasy w wymiarze: 2 miesiące tej praktyki liczone jako 1 miesiąc praktyki wymaganej, w ilości nie większej niż 1/3 wymiaru wymaganej praktyki.

§ 42. Ustala się następujące uprawnienia zawodowe posiadaczy dyplomów w dziale pokładowym w żegludze krajowej:

- 1) dyplom szypa 2 klasy żeglugi krajowej upoważnia do zajmowania stanowiska:
  - a) oficera wachtowego na każdym statku o pojemności brutto poniżej 3 000 w żegludze krajowej,
  - b) kapitana:
    - na statku bez własnego napędu o pojemności brutto poniżej 3 000 w żegludze krajowej,
    - na statku o pojemności brutto poniżej 200 w żegludze krajowej, w tym na statku pasażerskim o pojemności brutto poniżej 50, pod warunkiem odbycia 6-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach pasażerskich w charakterze dublera na stanowisku kapitana albo 12-miesięcznej praktyki pływania jako oficer wachtowy na statkach pasażerskich, na których oficer wachtowy pełni wachtę na mostku.
- 
- 2) dyplom szypa 1 klasy żeglugi krajowej upoważnia do zajmowania stanowiska kapitana na każdym statku w żegludze krajowej, w tym na statku pasażerskim o pojemności brutto poniżej 1500, pod warunkiem odbycia 6-miesięcznej praktyki pływania na statkach pasażerskich w charakterze dublera na stanowisku kapitana albo 12-miesięcznej praktyki pływania jako oficer wachtowy na statkach pasażerskich, na których oficer wachtowy pełni wachtę na mostku.

## **Rozdział 4**

### **Dział maszynowy - specjalność mechaniczna**

§ 43. W dziale maszynowym w specjalności mechanicznej ustala się następujące stanowiska:

- 1) na poziomie operacyjnym - oficera mechanika wachtowego;
- 2) na poziomie zarządzania:

- a) drugiego oficera mechanika,
- b) starszego oficera mechanika.

**§ 44.** W dziale maszynowym w specjalności mechanicznej ustala się następujące dyplomy:

- 1) dyplom oficera mechanika;
- 2) dyplom oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej;
- 3) dyplom drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3 000 kW;
- 4) dyplom drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3 000 kW i powyżej;
- 5) dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3 000 kW;
- 6) dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3 000 kW i powyżej.

**§ 45.** 1. Do uzyskania dyplomu oficera mechanika wymagane jest posiadanie:

- 1) świadectw:
    - a) motorzysty wachtowego,
    - b) ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego,
    - c) pierwszej pomocy medycznej;
  - 2) dodatkowej praktyki pływania na stanowisku motorzysty wachtowego na statkach morskich w wymiarze:
    - a) 6 miesięcy - przy spełnieniu wymagań określonych w § 17 ust. 1 pkt 1-5,
    - b) 18 miesięcy - przy spełnieniu wymagań określonych w § 17 ust. 1 pkt 6-13.
2. Przy spełnieniu warunków, o których mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b, wymagane jest dodatkowo złożenie egzaminu na ten dyplom.

**§ 46.** 1. Do uzyskania dyplomu oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej wymagane jest posiadanie świadectw ratownika, ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, pierwszej pomocy medycznej, indywidualnych technik ratunkowych, elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej,

ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej, oraz:

- 1) ukończenie akademii morskiej kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym na kierunku mechanika i budowa maszyn w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, potwierdzonej w wydany przez uczelnię zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, oraz złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym albo
- 2) ukończenie nauki w jednostce dydaktycznej kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym na kierunku mechanika i budowa maszyn w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, potwierdzonej w wydany przez jednostkę dydaktyczną zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, oraz złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym, albo
- 3) ukończenie nauki w szkole ponadgimnazjalnej, kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, potwierdzonej w wydany przez szkołę zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk oraz złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym, albo
- 4) posiadanie dyplomu oficera elektroautomatyka okrętowego oraz dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym, w tym 6 miesięcy praktyki na stanowisku motorzysty na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym, albo
- 5) ukończenie uczelni technicznej w specjalności budowa maszyn albo budowa i eksploatacja siłowni okrętowych, posiadanie 18-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej w dziale maszynowym, w tym co najmniej 12 miesięcy takiej praktyki potwierdzonej w

wydanym przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, oraz złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym, albo

- 6) ukończenie szkoły w zakresie: budowy, eksploatacji, obsługi, remontów maszyn i urządzeń okrętowych lub siłowni okrętowych, posiadanie 24-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej na stanowisku motorzysty, w tym co najmniej 12 miesięcy takiej praktyki potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym, albo
  - 7) posiadanie 36-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale maszynowym, w tym co najmniej 24 miesięcy praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym,
2. Za równorzędny z egzaminem na poziomie operacyjnym uznaje się egzamin dyplomowy złożony w akademii morskiej na kierunku mechanika i budowa maszyn w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania.
  3. Warunkiem uznania egzaminu, o którym mowa w ust. 2, za równorzędny z egzaminem na poziomie operacyjnym, jest możliwość udziału w egzaminie, w charakterze obserwatora, przedstawiciela dyrektora urzędu morskiego, będącego członkiem komisji egzaminacyjnej.
  4. Praktyka pływania, o której mowa w ust. 1 pkt 4-7, powinna zawierać okres pełnienia obowiązków wachtowych pod nadzorem starszego mechanika albo oficera mechanika wachtowego przez co najmniej 6 miesięcy, udokumentowany w zaświadczeniu o pełnieniu wachty . Wzór zaświadczenia określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.
  5. Przy ubieganiu się o dyplom oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej 6 m-cy wymaganej praktyki pływania, o której mowa w ust. 1 pkt 1-7 może być zastąpiona praktyką przy budowie, naprawie lub obsłudze maszyn okrętowych w stoczniach, zakładach produkcyjnych, warsztatach mechanicznych.

**§ 47.** 1. Do uzyskania dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3000 kW wymagane jest posiadanie dyplomu oficera

mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej na stanowisku oficera mechanika wachtowego oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie zarządzania.

2. Obowiązek ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy absolwentów akademii morskich i jednostek dydaktycznych kształcących na poziomie zarządzania na kierunku mechanika i budowa maszyn w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania. .

**§ 48.** 1. Do uzyskania dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3 000 kW i powyżej wymagane jest:

- 1) posiadanie dyplomu oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, dodatkowej 18-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 3 000 kW i powyżej na stanowisku oficera mechanika wachtowego oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie zarządzania albo
  - 2) posiadanie dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3 000 kW, dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku co najmniej oficera mechanika wachtowego na statkach morskich o mocy maszyn głównych 3 000 kW i powyżej oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie zarządzania.
2. Obowiązek ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy absolwentów akademii morskich i jednostek dydaktycznych kształcących na poziomie zarządzania na kierunku mechanika i budowa maszyn w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania .
  3. Obowiązek ukończenia szkolenia i złożenia egzaminu, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, nie dotyczy osób, które posiadają zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożeniu egzaminu na poziomie zarządzania.

**§ 49.** 1. Do uzyskania dyplomu starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3 000 kW wymagane jest:

- 1) posiadanie dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3 000 kW, dodatkowej 18-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej na stanowisku drugiego oficera mechanika oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie zarządzania albo
  - 2) posiadanie dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3 000 kW i powyżej oraz dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej na stanowisku drugiego oficera mechanika.
2. Obowiązek ukończenia szkolenia i złożenia egzaminu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, nie dotyczy osób, które posiadają zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożeniu egzaminu na poziomie zarządzania.

**§ 50.** Do uzyskania dyplomu starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3 000 kW i powyżej wymagane jest posiadanie dyplomu drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3 000 kW i powyżej, dodatkowej 18-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 3 000 kW i powyżej na stanowisku drugiego oficera mechanika oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na ten dyplom, przy czym 6 miesięcy wymaganej praktyki może być zastąpione praktyką pływania na stanowisku starszego oficera mechanika na statkach morskich o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3 000 kW.

**§ 51.** W dziale maszynowym w specjalności mechanicznej ustala się następujące uprawnienia zawodowe posiadaczy dyplomów.

- 1) dyplom oficera mechanika upoważnia do zajmowania stanowiska:
  - a) motorzysty wachtowego - na każdym statku,
  - b) oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 1 100 kW,
  - c) starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 750 kW;
- 2) dyplom oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej upoważnia do zajmowania stanowiska:
  - a) oficera mechanika wachtowego - na każdym statku,
  - b) drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 1 100 kW,

- c) starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 750 kW,
  - d) starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 1 500 kW w żegludze krajowej;
- 3) dyplom drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3 000 kW upoważnia do zajmowania stanowiska:
- a) drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 3 000 kW,
  - b) starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 1 100 kW,
  - c) starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 3 000 kW w żegludze krajowej;
- 4) dyplom drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3 000 kW i powyżej upoważnia do zajmowania stanowiska:
- a) drugiego oficera mechanika - na każdym statku,
  - b) starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 6 000 kW w żegludze krajowej,
  - c) starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 1 100 kW;
- 5) dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3 000 kW upoważnia do zajmowania stanowiska starszego oficera mechanika:
- a) na statkach o mocy maszyn głównych poniżej 3 000 kW,
  - b) na każdym statku w żegludze krajowej;
- 6) dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3 000 kW i powyżej upoważnia do zajmowania stanowiska starszego oficera mechanika - na każdym statku.

## **Rozdział 5**

### **Dział maszynowy - specjalność elektryczna**

**§ 52.** W dziale maszynowym w specjalności elektrycznej ustala się następujące stanowiska:

- 1) na poziomie pomocniczym – stanowisko asystenta elektroautomatyka,

2) na poziomie operacyjnym – stanowisko oficera elektroautomatyka.

**§ 53.** W dziale maszynowym w specjalności elektrycznej ustala się świadectwo asystenta elektroautomatyka na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej.

**§ 54.** Do uzyskania świadectwa asystenta elektroautomatyka wymagane jest:

- 1) zaliczenie pierwszego roku studiów w akademii morskiej kształcącej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym na kierunku elektrotechnika lub mechatronika albo drugiego roku studiów na kierunku mechanika i budowa maszyn, w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania oraz posiadanie 3-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, albo
- 2) ukończenie pierwszego roku nauki w szkole ponadgimnazjalnej, kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w zakresie budowy, eksploatacji, obsługi, remontów maszyn i urządzeń elektrycznych na statku, zgodnie z certyfikatem uznania oraz posiadanie 3-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, albo
- 3) ukończenie nauki w szkole ponadgimnazjalnej, kształcącej co najmniej na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym w zakresie budowy, eksploatacji, obsługi, remontów maszyn i urządzeń elektrycznych na statku, zgodnie z certyfikatem uznania oraz posiadanie 3-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, albo
- 4) ukończenie uczelni technicznej na kierunku elektrotechnika, elektronika i telekomunikacja lub automatyka i robotyka oraz posiadanie 3-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, albo
- 5) posiadanie dyplomu oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, albo
- 6) posiadanie wykształcenia co najmniej zasadniczego zawodowego w zakresie: budowy, eksploatacji, obsługi, remontów maszyn i urządzeń elektrycznych na statku oraz 6-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, albo



- 7) posiadanie wykształcenia co najmniej zasadniczego zawodowego w zakresie elektrycznym, elektronicznym lub mechanicznym, 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej oraz złożenie egzaminu na poziomie pomocniczym, albo
- 8) posiadanie 6-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie pomocniczym, albo
- 9) posiadanie stopnia podoficera lub chorążego Marynarki Wojennej lub Straży Granicznej, 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej oraz złożenie egzaminu na poziomie pomocniczym.

2. Przy ubieganiu się o świadectwo asystenta elektroautomatyka 1/3 ogólnej wymaganej praktyki pływania, o której mowa w ust. 1, może być zastąpiona praktyką przy budowie, naprawie lub obsłudze elektrycznych maszyn okrętowych w stoczniach, zakładach produkcyjnych lub warsztatach elektrycznych.

**§ 55.** Świadectwo asystenta elektroautomatyka upoważnia do zajmowania stanowiska asystenta elektroautomatyka na każdym statku.

**§ 56.** W dziale maszynowym w specjalności elektrycznej ustala się dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego na statkach o mocy maszyn 750 kW i powyżej.

**§ 57.1.** Do uzyskania dyplomu oficera elektryka okrętowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej wymagane jest posiadanie świadectw ratownika, ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, pierwszej pomocy medycznej, indywidualnych technik ratunkowych, elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej, oraz:

- 1) ukończenie akademii morskiej kształcącej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym na kierunku elektrotechnika lub mechatronika w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym

na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, w tym co najmniej 6 miesięcy praktyki potwierdzonej w wydany przez akademię morską zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, oraz złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym, albo

- 2) ukończenie akademii morskiej kształcącej na kierunku elektronika i telekomunikacja, posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, w tym co najmniej 6 miesięcy praktyki potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, oraz ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym, albo
- 3) ukończenie nauki w szkole ponadgimnazjalnej, kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w zakresie budowy, eksploatacji, obsługi, remontów maszyn i urządzeń elektrycznych na statku, zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, w tym co najmniej 6 miesięcy praktyki potwierdzonej w wydany przez szkołę zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, oraz złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym, albo
- 4) ukończenie uczelni technicznej na kierunku elektrotechnika, automatyka i robotyka lub elektronika i telekomunikacja, posiadanie 18-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, w tym co najmniej 6 miesięcy praktyki potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk oraz ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym, albo
- 5) posiadanie wykształcenia średniego zawodowego w zakresie elektrycznym lub elektronicznym, 24-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, w tym co najmniej 6 miesięcy praktyki potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk oraz ukończeniu kursu w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym, albo
- 6) posiadanie dyplomu oficera mechanika wachtowego oraz dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej w specjalności elektrycznej w dziale maszynowym, w tym co najmniej 6 miesięcy praktyki potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk oraz ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym, albo

- 7) posiadanie 36-miesięcznej praktyki pływania w dziale maszynowym na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej oraz ukończenie kursu w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na poziomie operacyjnym.
2. Za równorzędny z egzaminem na poziomie operacyjnym uznaje się egzamin dyplomowy złożony w akademii morskiej na kierunku elektronika lub mechatronika w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania.
3. Warunkiem uznania egzaminu, o którym mowa w ust. 2, za równorzędny z egzaminem na poziomie operacyjnym, jest możliwość udziału w egzaminie, w charakterze obserwatora, przedstawiciela dyrektora urzędu morskiego, będącego członkiem komisji egzaminacyjnej.
4. Przy ubieganiu się o dyplom oficera elektryka 6 miesięcy wymaganej praktyki pływania, o której mowa w ust. 1 pkt 1-7 może być zastąpiona praktyką przy budowie lub remontach okrętowych maszyn i urządzeń elektrycznych w stoczniach, zakładach produkcyjnych i warsztatach mechanicznych.

**§ 58.** Dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego upoważnia do zajmowania stanowiska oficera elektroautomatyka na każdym statku.

## **DZIAŁ IV**

### **Kwalifikacje zawodowe w rybołówstwie morskim**

**§ 59.** Ustala się następujące stanowiska w dziale pokładowym na statkach rybackich:

- 1) kapitana;
- 2) oficera wachtowego;
- 3) kierownika jednostki;
- 4) marynarza pokładowego.

**§ 60.** W dziale pokładowym w rybołówstwie morskim ustala się następujące świadectwa i dyplomy:

- 1) świadectwo rybaka rybołówstwa morskiego;

- 2) świadectwo starszego rybaka rybołówstwa morskiego;
- 3) dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego;
- 4) dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego;
- 5) dyplom szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego.

**§ 61.** Do uzyskania świadectwa rybaka rybołówstwa morskiego wymagane jest:

- 1) posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym, albo
- 2) zaliczenie pierwszego roku studiów w akademii morskiej kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym na kierunku nawigacja w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym, albo
- 3) zaliczenie pierwszego roku studiów w jednostce dydaktycznej kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym na kierunku nawigacja w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym, albo
- 4) zaliczenie pierwszego roku nauki w szkole ponadgimnazjalnej, kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym zgodnie z certyfikatem uznania, oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym, albo
- 5) ukończenie nauki w szkole ponadgimnazjalnej kształcącej na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym zgodnie z certyfikatem uznania oraz posiadanie 2-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich w dziale pokładowym.

**§ 62.** Do uzyskania świadectwa starszego rybaka rybołówstwa morskiego wymagane jest posiadanie świadectwa ratownika morskiego oraz:

- 1) posiadanie świadectwa rybaka rybołówstwa morskiego oraz dodatkowej 18-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym, albo
- 2) ukończenie nauki w akademii morskiej lub jednostce dydaktycznej kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym na kierunku nawigacja w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania oraz posiadanie 6-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym, albo
- 3) ukończenie nauki w zakresie rybołówstwa w szkole ponadgimnazjalnej kształcącej na poziomie co najmniej operacyjnym w dziale pokładowym zgodnie z certyfikatem

uznania oraz posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym, albo

- 4) ukończenie nauki w zakresie rybołówstwa w szkole ponadgimnazjalnej kształcącej na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym zgodnie z certyfikatem uznania oraz posiadanie 18-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym, albo
- 5) posiadanie świadectwa starszego marynarza oraz 12 miesięcznej praktyki na statkach rybackich w dziale pokładowym, albo–
- 6) posiadanie 30-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich w dziale pokładowym.

**§ 63.** 1. Do uzyskania dyplomu szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego wymagane jest:

- 1) posiadanie świadectwa starszego rybaka rybołówstwa morskiego, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich o długości powyżej 15 m w dziale pokładowym oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na ten dyplom, albo
- 2) posiadanie dyplomu szypra 2 lub 1 klasy żeglugi krajowej, dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich o długości powyżej 15 m w dziale pokładowym, oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu z zakresu wiedzy rybackiej oraz stateczności statku rybackiego, albo
- 3) ukończenie nauki w akademii morskiej lub jednostce dydaktycznej kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym na kierunku nawigacja w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania, posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich o długości powyżej 15 m w dziale pokładowym oraz złożenie egzaminu z zakresu wiedzy rybackiej, albo
- 4) ukończenie nauki w szkole ponadgimnazjalnej kształcącej co najmniej na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym zgodnie z certyfikatem uznania, posiadanie 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich o długości powyżej 15 m w dziale pokładowym oraz ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu w zakresie wiedzy rybackiej.

2. Obowiązek złożenia egzaminu z zakresu wiedzy rybackiej, o którym mowa w ust. 1 pkt 3) nie dotyczy absolwentów akademii morskich i jednostek dydaktycznych, którzy ukończyli studia w specjalności połowy morskie.

3. Obowiązek ukończenia szkolenia i złożenia egzaminu z zakresu wiedzy rybackiej, o którym mowa w ust. 1 pkt 4) nie dotyczy absolwentów szkół ponadgimnazjalnych kształcących w zakresie rybołówstwa morskiego.

**§ 64. 1** Do uzyskania dyplomu szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego wymagane jest posiadanie dyplomu szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kapitana lub 18-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku oficera na statkach rybackich o długości powyżej 15 m, oraz

- 1) ukończenie szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu na ten dyplom, albo
- 2) ukończenie nauki w akademii morskiej lub jednostce dydaktycznej kształcącej co najmniej na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym na kierunku nawigacja w specjalności wskazanej w certyfikacie uznania oraz odbycie szkolenia z zakresu wiedzy rybackiej oraz stateczności statku rybackiego i złożenie egzaminu, albo
- 3) Ukończenie nauki w szkole ponadgimnazjalnej kształcącej co najmniej na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym zgodnie z certyfikatem uznania oraz odbycie szkolenia z zakresu wiedzy rybackiej oraz stateczności statku rybackiego i złożenie egzaminu, albo
- 4) posiadanie dyplomu kapitana żeglugi przybrzeżnej, dodatkowej 6 miesięcznej praktyki pływania na statkach rybackich o długości powyżej 15 m w dziale pokładowym, oraz złożenie egzaminu z zakresu wiedzy rybackiej, stateczności statku rybackiego i żeglugi na wodach nieograniczonych, albo
- 5) posiadanie dyplomu na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej, dodatkowej 6 miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym na statkach rybackich o długości powyżej 15 m, oraz złożenie egzaminu z zakresu wiedzy rybackiej oraz stateczności statku rybackiego.

2. Obowiązek ukończenia szkolenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 i 3 nie dotyczy absolwentów akademii morskich i jednostek dydaktycznych, którzy ukończyli studia w specjalności połowy

morskie oraz absolwentów szkół ponadgimnazjalnych kształcących w zakresie rybołówstwa morskiego

**§ 65.** Do uzyskania dyplomu szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego wymagane jest posiadanie:

- 1) dyplomu szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego, dodatkowej 12 miesięcznej praktyki pływania na stanowisku oficerskim na statkach rybackich o długości powyżej 24m oraz złożenie egzaminu, albo
- 2) posiadanie dyplomu na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej, dodatkowej 6 miesięcznej praktyki pływania w dziale pokładowym na statkach rybackich o długości powyżej 24 m, oraz złożenie egzaminu z zakresu wiedzy rybackiej i stateczności statku rybackiego.

**§ 66.** Ustala się następujące uprawnienia zawodowe w rybołówstwie morskim:

- 1) świadectwo rybaka rybołówstwa morskiego upoważnia do zajmowania stanowiska:
  - a) marynarza pokładowego - na każdym statku rybackim,
  - b) kierownika jednostki - na łodzi rybackiej o długości całkowitej do 9 m i mocy silnika do 200 kW w żegludze krajowej - pod warunkiem złożenia egzaminu z zakresu obsługi silników spalinowych, o ile moc silnika przekracza 100 kW;
- 2) świadectwo starszego rybaka rybołówstwa morskiego upoważnia do zajmowania stanowiska:
  - a) marynarza pokładowego - na każdym statku rybackim,
  - b) kierownika jednostki - na łodzi rybackiej o długości całkowitej do 15 m i mocy silnika do 200 kW w żegludze na wodach ograniczonych - pod warunkiem ukończenia odpowiedniego szkolenia i złożenia egzaminu z zakresu obsługi silników spalinowych, bezpieczeństwa żeglugi i wiedzy nautycznej, o ile moc silnika przekracza 100 kW. Wymóg ukończenia szkolenia i zdania egzaminu nie dotyczy absolwentów: akademii morskich, jednostek dydaktycznych i szkół ponadgimnazjalnych o kierunku nawigacyjnym ,
  - c) oficera wachtowego- na statku rybackim do 24 m w żegludze na wodach ograniczonych pod warunkiem ukończenia odpowiedniego szkolenia i złożenia egzaminu z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i wiedzy nautycznej. Wymóg ukończenia szkolenia i zdania

egzaminu nie dotyczy absolwentów: akademii morskich, jednostek dydaktycznych i szkół ponadgimnazjalnych o kierunku nawigacyjnym;

3) dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego upoważnia do zajmowania stanowiska :

- a) kapitana - na statku rybackim o długości całkowitej do 24 m na wodach ograniczonych,
- b) b) oficera wachtowego - na statku rybackim długości całkowitej do 24 m w każdej żegludze,
- c) oficera wachtowego na każdym statku rybackim na wodach ograniczonych,
- d) kapitana na statku rybackim o długości 15 m i poniżej w każdej żegludze;

4) dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego upoważnia do zajmowania stanowiska:

- a) kapitana - na każdym statku rybackim na wodach ograniczonych,
- b) kapitana – na statkach rybackich o długości do 24 m na wodach nieograniczonych,
- c) oficera wachtowego – na każdym statku rybackim, w każdej żegludze;

5) dyplom szypra żeglugi nieograniczonej upoważnia do zajmowania stanowiska kapitana na każdym statku rybackim, w każdej żegludze.

## **DZIAŁ V**

### **Obowiązkowe przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa**

#### **Rozdział 1**

##### **Przeszkolenia ogólne**

- § 67. 1. Każdy członek załogi statku obowiązany jest posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych oraz odbyć na statku przeszkolenie zapoznawcze obejmujące zagadnienia związane z ochroną przeciwpożarową, ochroną środowiska morskiego, bezpieczeństwem i higieną pracy oraz wyposażeniem ratunkowym.
2. Niezależnie od wymogów określonych w ust. 1, każdy marynarz jest obowiązany, z zastrzeżeniem ust. 3 i 4, posiadać dodatkowo świadectwa przeszkoleń w zakresie:



- 1) ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego;
  - 2) elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej;
  - 3) bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej.
3. Wymogi określone w ust. 2 pkt 1 oraz 2 nie dotyczą oficerów posiadających świadectwa przeszkolenia wyższego stopnia, z zastrzeżeniem § 71 ust. 2.
  4. Wymogi określone w ust. 2 pkt 3 nie dotyczą członków załóg statków żeglugi krajowej innych niż pasażerskie i statków rybackich.
  5. Świadectwa przeszkoleń, o których mowa w ust. 1 i 2, zachowują ważność przez okres 5 lat i podlegają odnowieniu przez ukończenie szkolenia uaktualniającego.
  6. Na łodziach rybackich w żegludze krajowej przeszkolenie w zakresie indywidualnych technik ratunkowych, ochrony przeciwpożarowej i elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy może być zastąpione zintegrowanym, uproszczonym szkoleniem w zakresie przestrzegania zasad bezpieczeństwa na łodzi rybackiej.
  7. Świadectwo przeszkolenia, o którym mowa w ust. 6, zachowuje ważność przez okres 5 lat i podlega odnowieniu pod warunkiem:
    - 1) posiadania 12-miesięcznej praktyki pływania odbytej w okresie ostatnich 5 lat, albo
    - 2) ukończenia szkolenia uaktualniającego, albo
    - 3) posiadania 6-miesięcznej praktyki pływania odbytej w okresie ostatnich 12 miesięcy ważności świadectwa przeszkolenia.

**§ 68.** Na statku rybackim wyposażonym w radar i ARPA kapitan i każdy oficer pełniący wachtę nawigacyjną obowiązani są posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym i odpowiednie świadectwo upoważniające do obsługi urządzeń radiokomunikacyjnych.

- § 69.**
1. Każdy członek załogi wyznaczony do kierowania zbiorczym środkiem ratunkowym obowiązany jest posiadać świadectwo ratownika, z zastrzeżeniem ust. 2.
  2. Na statkach wyposażonych w szybkie łodzie ratownicze każdy członek załogi wyznaczony do kierowania tą łodzią obowiązany jest posiadać świadectwo starszego ratownika.
  3. Do uzyskania świadectwa ratownika wymagane jest posiadanie co najmniej 6-miesięcznej praktyki pływania na statkach morskich, ukończenie szkolenia na to świadectwo w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu.

4. Do uzyskania świadectwa starszego ratownika wymagane jest posiadanie świadectwa ratownika, ukończenie przedmiotowego szkolenia w ośrodku szkoleniowym i złożenie egzaminu.

§ 70. Na statkach wyposażonych w urządzenia radiokomunikacyjne kapitan i oficerowie w dziale pokładowym powinni posiadać odpowiednie świadectwo operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej morskiej.

- § 71. 1. Na morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej kapitan i starszy oficer powinni posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym.
2. Świadectwo przeszkolenia, o którym mowa w ust. 1, zachowuje ważność przez okres 5 lat i podlega odnowieniu przez ukończenie szkolenia uaktualniającego.

- § 72. 1. Osoby nieposiadające odpowiednich świadectw przeszkoleń i kwalifikacji wymaganych przepisami nie mogą zostać dopuszczone do pracy na statku.
2. Odpowiedni wyznaczony oficer nadzoruje szkolenie w zakresie:
    - 1) zapoznania nowo okrętowanych członków załogi ze statkiem w zakresie zagadnień związanych z ochroną przeciwpożarową, ochroną środowiska morskiego, bezpieczeństwem i higieną pracy oraz wyposażeniem ratunkowym;
    - 2) realizacji programu objętego dziennikiem praktyk.
  3. Na statkach pasażerskich, w tym pasażerskich ro-ro, przewożących powyżej 400 pasażerów powinien być wyznaczony oficer o specjalności pokładowej posiadający dyplom na poziomie zarządzania odpowiedzialny za sprawy bezpieczeństwa i ochrony oraz stan sprzętu ratunkowego i pożarowego, a także szkolenie załogi w zakresie bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego.
  4. Zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW na statkach w żegludze międzynarodowej powinien być wyznaczony oficer posiadający odpowiednie świadectwo przeszkolenia do pełnienia funkcji oficera ochrony statku, zgodnie z wymaganiami Konwencji STCW.

## **Rozdział 2**

### **Dodatkowe przeszkolenia specjalistyczne**

§ 73. Na statkach przewożących ładunki niebezpieczne każdy oficer działu pokładowego obowiązany jest posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych.

- § 74. 1. Na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych lub chemikaliów każdy marynarz zatrudniony na poziomie pomocniczym obowiązany jest posiadać świadectwo przeszkolenia stopnia podstawowego na zbiornikowce do przewozu produktów naftowych i chemikaliów.
2. Na zbiornikowcach do przewozu gazów skroplonych każdy marynarz zatrudniony na poziomie pomocniczym obowiązany jest posiadać świadectwo przeszkolenia stopnia podstawowego na zbiornikowce do przewozu gazów skroplonych.
3. Do zajmowania na zbiornikowcach stanowiska oficera wachtowego i oficera mechanika wachtowego wymagane jest posiadania świadectwa przeszkolenia stopnia wyższego na dany typ zbiornikowca.
4. Do zajmowania na zbiornikowcach stanowiska kapitana, starszego oficera, starszego oficera mechanika i drugiego oficera mechanika wymagane jest posiadanie zezwolenia.
5. Do uzyskania zezwolenia, o którym mowa w ust. 3, wymagane jest posiadanie świadectwa przeszkolenia stopnia wyższego na dany typ zbiornikowca oraz odbycie co najmniej 3-miesięcznej praktyki pływania na odpowiednim typie zbiornikowca
6. Świadectwa przeszkolenia, o których mowa w ust. 1 podlegają odnowieniu co 5 lat, pod warunkiem posiadania 12-miesięcznej praktyki pływania na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych lub chemikaliów, odbytej w okresie ostatnich 5 lat albo ukończenia odpowiedniego szkolenia uaktualniającego
7. Świadectwa przeszkolenia, o których mowa w ust. 2 i 3, oraz zezwolenia, o którym mowa w ust. 4, podlegają odnowieniu co 5 lat, pod warunkiem posiadania 12-miesięcznej praktyki pływania na danym typie zbiornikowca odbytej w okresie ostatnich 5 lat albo ukończenia odpowiedniego szkolenia uaktualniającego . Wzory zezwoleń określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 75. 1. Na statkach pasażerskich:

- 1) każdy członek załogi obowiązany jest posiadać świadectwo w zakresie bezpieczeństwa, kierowania tłumem, bezpieczeństwa pasażerów, dla personelu zajmującego się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich o na statku pasażerskim .
- 2) kapitan, starszy oficer, starszy mechanik, drugi oficer mechanik i inni członkowie załogi odpowiedzialni za zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów, załadunek, wyładunek i mocowanie ładunku oraz zamknięcie kadłuba obowiązani są posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie dowodzenia w sytuacjach kryzysowych, o zachowaniach ludzkich, bezpieczeństwie pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim.
2. Świadectwa z przeszkoleń, o których mowa w ust. 1, podlegają odnowieniu co 5 lat, pod warunkiem posiadania 12-miesięcznej praktyki pływania na statkach pasażerskich odbytej w okresie ostatnich pięciu lat albo ukończenie szkolenia uaktualniającego.
3. Wymogi określone w ust. 1 pkt 2 nie dotyczą członków załóg statków pasażerskich odbywających żeglugę na wodach portowych, pod warunkiem że każdy członek załogi zostanie na statku zapoznany z zagadnieniami z zakresu bezpieczeństwa pasażerów i ładunku oraz kierowania tłumem.

§ 76. Na statkach o nietypowych charakterystykach manewrowych i na statkach o pojemności brutto powyżej 50 000 kapitan jest obowiązany posiadać odpowiednie świadectwo przeszkolenia w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych.

- § 77. 1. Do zajmowania stanowisk starszego oficera mechanika i drugiego oficera mechanika na statkach napędzanych turbiną parową lub gazową wymagane jest posiadanie zezwolenia.
2. Do uzyskania zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, wymagane jest posiadanie świadectwa przeszkolenia w zakresie obsługi siłowni o napędzie innym niż tłokowy silnik spalinowy oraz odbycie 3-miesięcznej praktyki pływania na statku

posiadającym siłownię tego typu co najmniej na stanowisku oficera mechanika wachtowego.

3. Zezwolenia i świadectwa przeszkolenia, o których mowa w ust. 1 i 2, podlegają odnowieniu co 5 lat, pod warunkiem posiadania 12-miesięcznej praktyki pływania w okresie ostatnich pięciu lat na statkach o napędzie innym niż tłokowy silnik spalinowy albo ukończenie szkolenia uaktualniającego.
4. Wzór zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

**§ 78.** 1. Wzory świadectw przeszkoleń w zakresie bezpieczeństwa określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

2. Świadectwa przeszkoleń, które nie posiadają daty ważności, mogą na wniosek zainteresowanego zostać odnowione na zasadach określonych w § 82 ust. 1

## **DZIAŁ VI**

### **Dokumenty kwalifikacyjne, sposób zaliczania praktyki pływania na poszczególnych typach statków oraz warunki odnawiania dyplomów kwalifikacyjnych**

**§ 79.** 1. Dowodem odbycia wymaganej praktyki pływania jest, z zastrzeżeniem ust. 2, wpis w książeczce żeglarskiej.

2. Dla osób nieposiadających książeczki żeglarskiej dowodem odbycia praktyki pływania jest zaświadczenie wydane przez kapitana statku. Wzór zaświadczenia określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.
3. W uzasadnionych przypadkach dyrektor urzędu morskiego może żądać dodatkowego potwierdzenia wpisu dokonanego do książeczki żeglarskiej lub zaświadczenia, o którym mowa w ust. 2. W takim przypadku sporządza się protokół, którego kopię doręcza się zainteresowanemu.

**§ 80.** Praktykę pływania na statkach obsługiwanych w układzie zmianowym oraz statkach pełniących specjalną służbę państwową zalicza się w stosunku 3 miesiące pływania za 2 miesiące wymaganej praktyki.

**§ 81.** 1. Dyplomy zachowują ważność przez okres 5 lat i podlegają odnowieniu na zasadach określonych w § 82, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Termin ważności, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy dyplomów:

- a) szypra 1 i 2 klasy żeglugi krajowej
- b) szypra 1 i 2 klasy rybołówstwa morskiego

§ 82. 1. Warunkiem odnowienia dyplomu jest odbycie co najmniej 12-miesięcznej praktyki pływania w okresie ostatnich 5 lat na stanowisku oficerskim w swojej specjalności na statkach morskich określonych w rozporządzeniu.

2. W razie niespełnienia wymagań określonych w ust. 1 dopuszcza się możliwość odnowienia dyplomu poprzez:

- 1) odbycie w ostatnich sześciu miesiącach ważności dyplomu co najmniej 3-miesięcznej praktyki pływania w charakterze co najmniej oficera dodatkowego w swojej specjalności lub na stanowisku o stopień niższym od stanowiska, do którego zajmowania uprawnia posiadany ważny dyplom, albo
- 2) zastosowanie zamiany praktyki pływania w wymiarze jeden miesiąc praktyki za dwa miesiące pracy:
  - a) w pilotażu morskim, lub
  - b) w stocznich na statkach morskich w dziale mechanicznym podczas prób na uwięzi, albo
- 3) złożenie egzaminu na odnowienie dyplomu.

§ 83. 1. Dyrektorzy urzędów morskich prowadzą ewidencje wydanych dokumentów kwalifikacyjnych.

2. Ewidencję dokumentów kwalifikacyjnych prowadzi się w postaci akt ewidencyjnych i w systemie informatycznym.

3. Akta ewidencyjne osób powinny być:

- 1) oprawione w teczki i usystematyzowane według numerów ewidencyjnych; w teczkach dokumenty powinny być ułożone według kolejności ich wpływu;
- 2) przechowywane w specjalnie do tego celu przeznaczonym archiwum.

4. Urządzenia i systemy informatyczne służące do prowadzenia ewidencji, o której mowa w ust. 2, oraz przetwarzania danych w bazie danych powinny spełniać warunki określone w przepisach w sprawie dokumentacji, przetwarzania danych osobowych oraz warunków technicznych i organizacyjnych, jakim powinny

odpowiadać urządzenia i systemy informatyczne służące do przetwarzania danych osobowych.

5. Na wniosek właściwych organów administracji morskiej innych państw, armatorów lub ich przedstawicieli informacje dotyczące wydanych dokumentów kwalifikacyjnych zawarte w ewidencji, o której mowa w ust. 1, są potwierdzane w formie pisemnej.

## **DZIAŁ VII**

### **Przepisy przejściowe i końcowe**

- § 84.** 1. Dyplomy wydane na podstawie przepisów dotychczasowych, na wniosek zainteresowanego, mogą być wymienione, na odpowiednie dyplomy określone w rozporządzeniu, z zastrzeżeniem ust. 3 i 5:
- 1) dyplom szypra III klasy żeglugi krajowej, szypra II klasy żeglugi krajowej oraz szypra II klasy rybołówstwa morskiego na:
    - a) dyplom szypra 2 klasy żeglugi krajowej lub
    - b) dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego;
  - 2) dyplom szypra I klasy żeglugi krajowej oraz szypra I klasy rybołówstwa morskiego na:
    - a) dyplom kapitana żeglugi przybrzeżnej - pod warunkiem posiadania 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kapitana na statkach morskich w żegludze międzynarodowej lub
    - b) dyplom oficera wachtowego w żegludze przybrzeżnej - pod warunkiem posiadania 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku oficerskim na statkach morskich w żegludze międzynarodowej, lub
    - c) dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej, lub
    - d) dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego;
  - 3) dyplom oficera pokładowego III klasy oraz oficera pokładowego III klasy rybołówstwa morskiego na:
    - a) dyplom oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej lub

- b) dyplom kapitana żeglugi przybrzeżnej - pod warunkiem posiadania 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kapitana na statkach morskich w żegludze międzynarodowej;
- 4) dyplom oficera pokładowego II klasy oraz oficera pokładowego II klasy rybołówstwa morskiego na:
  - a) dyplom oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej lub
  - b) dyplom kapitana żeglugi przybrzeżnej, lub
  - c) dyplom starszego oficera na statkach o pojemności brutto od 500 do 3 000 - pod warunkiem posiadania 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku starszego oficera na statkach morskich w żegludze międzynarodowej o pojemności brutto 500 i powyżej, lub
  - d) dyplom kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3 000 - pod warunkiem posiadania 24-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku starszego oficera na statkach morskich o pojemności 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej i złożenia egzaminu na poziomie zarządzania;
- 5) dyplom oficera pokładowego I klasy oraz oficera pokładowego I klasy rybołówstwa morskiego na:
  - a) dyplom starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3 000 i powyżej lub
  - b) dyplom kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3 000;
- 6) dyplom kapitana żeglugi wielkiej oraz kapitana żeglugi wielkiej rybołówstwa morskiego - na dyplom kapitana żeglugi wielkiej;
- 7) dyplom oficera mechanika okrętowego V klasy - na dyplom oficera mechanika;
- 8) dyplom oficera mechanika okrętowego IV klasy - na dyplom oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej;
- 9) dyplom oficera mechanika okrętowego III klasy na:
  - a) dyplom oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej lub
  - b) dyplom drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3 000 kW - pod warunkiem posiadania 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku drugiego oficera



mechanika na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 i powyżej, lub

- c) dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3 000 kW - pod warunkiem posiadania 24-miesięcznej praktyki pływania na stanowiskach oficerskich w dziale maszynowym na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, w tym 12 miesięcy na stanowisku starszego oficera mechanika na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, lub drugiego oficera mechanika na statkach morskich o mocy maszyn głównych 1 100 kW i powyżej, lub oficera mechanika wachtowego na statkach morskich o mocy maszyn głównych powyżej 3 000 kW - pod warunkiem złożenia egzaminu na poziomie zarządzania;

10) dyplom oficera mechanika okrętowego II klasy - na dyplom drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3 000 kW i powyżej albo na dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3 000 kW;

11) dyplom oficera mechanika okrętowego I klasy - na dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3 000 kW i powyżej;

12) dyplom oficera elektryka okrętowego I, II i III klasy - na dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego.

2. Dyplomy oficerów uzyskane na podstawie przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 maja 1992 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg polskich statków morskich (Dz. U. Nr 49, poz. 227 oraz z 1998 r. Nr 9, poz. 34 i Nr 45, poz. 285), na wniosek zainteresowanego, mogą być wymienione na odpowiednie dyplomy określone w rozporządzeniu, z zastrzeżeniem ust. 3 i 5:

1) dyplom szypra II klasy na:

a) dyplom szypra 2 klasy żeglugi krajowej lub

b) dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego;

2) dyplom szypra I klasy na:

- a) dyplom kapitana żeglugi przybrzeżnej - pod warunkiem posiadania 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kapitana na statkach morskich w żegludze międzynarodowej lub
  - b) dyplom oficera wachtowego w żegludze przybrzeżnej - pod warunkiem posiadania 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku oficerskim na statkach morskich w żegludze międzynarodowej, lub
  - c) dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej, lub
  - d) dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego;
- 3) dyplom oficera pokładowego III klasy na:
- a) dyplom oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej lub
  - b) dyplom kapitana żeglugi przybrzeżnej - pod warunkiem posiadania 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kapitana na statkach morskich w żegludze międzynarodowej;
- 4) dyplom oficera pokładowego II klasy na:
- a) dyplom oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej lub
  - b) dyplom kapitana żeglugi przybrzeżnej, lub
  - c) dyplom starszego oficera na statkach o pojemności brutto od 500 do 3 000 - pod warunkiem posiadania 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku starszego oficera na statkach morskich w żegludze międzynarodowej o pojemności brutto 500 i powyżej, lub
  - d) dyplom kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3 000 - pod warunkiem posiadania 24-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku starszego oficera na statkach morskich o pojemności 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej i złożenia egzaminu na poziomie zarządzania;
- 5) dyplom starszego oficera pokładowego na:
- a) dyplom starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3 000 i powyżej lub
  - b) dyplom kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3 000;
- 6) dyplom kapitana żeglugi wielkiej - na dyplom kapitana żeglugi wielkiej;
- 7) dyplom oficera mechanika V klasy - na dyplom oficera mechanika;

- 8) dyplom oficera mechanika IV klasy - na dyplom oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej;
- 9) dyplom oficera mechanika III klasy na:
  - a) dyplom oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej lub
  - b) dyplom drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3 000 kW - pod warunkiem posiadania 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku drugiego oficera mechanika na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 i powyżej, lub
  - c) dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3 000 kW - pod warunkiem posiadania 24-miesięcznej praktyki pływania na stanowiskach oficerskich w dziale maszynowym na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, w tym 12 miesięcy na stanowisku starszego oficera mechanika na statkach morskich o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, lub drugiego oficera mechanika na statkach morskich o mocy maszyn głównych 1 100 kW i powyżej, lub oficera mechanika wachtowego na statkach morskich o mocy maszyn głównych powyżej 3 000 kW - pod warunkiem złożenia egzaminu na poziomie zarządzania;
- 10) dyplom oficera mechanika II klasy - na dyplom drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3 000 kW i powyżej albo na dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3 000 kW;
- 11) dyplom starszego oficera mechanika okrętowego - na dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3 000 kW i powyżej;
- 12) dyplom oficera elektryka okrętowego - na dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego.

3. Dla dokonania wymiany dyplomów:

- 1) w dziale pokładowym należy przedłożyć świadectwa:
  - a) w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego,
  - b) przeszkolenia w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej,
  - c) ratownika,

- d) operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej morskiej, odpowiednie dla danego dyplomu,
  - e) przeszkolenia w zakresie wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym lub na poziomie zarządzania, odpowiednie dla danego dyplomu;
- 2) w dziale maszynowym należy przedłożyć świadectwa:
- a) przeszkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego,
  - b) przeszkolenia w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej,
  - c) ratownika.
4. Warunek, o którym mowa w ust. 3 pkt 2 lit. c, nie dotyczy posiadacza dyplomu oficera mechanika V klasy.
5. Wymiana dyplomów, o których mowa w ust. 1 i 2, może zostać dokonana na zasadach określonych w § 82 ust. 1 albo ust. 2 pkt 3.
6. Wymóg, o którym mowa w ust. 3 pkt 1 lit. e, nie dotyczy osób wymienających posiadany dyplom na dyplom szypa 1 lub 2 klasy rybołówstwa morskiego

**§ 85.** 1. Świadectwa uzyskane na podstawie przepisów, o których mowa w § 84 ust. 2, podlegają wymianie na odpowiednie świadectwa określone w rozporządzeniu:

- 1) świadectwo marynarza na:
  - a) świadectwo marynarza wachtowego lub
  - b) świadectwo rybaka - pod warunkiem złożenia egzaminu ze znajomości narzędzi połowowych;
- 2) świadectwo starszego marynarza na:
  - a) świadectwo starszego marynarza lub
  - b) starszego rybaka - pod warunkiem złożenia egzaminu ze znajomości narzędzi połowowych;
- 3) świadectwo motorzysty okrętowego – na świadectwo motorzysty wachtowego;
- 4) świadectwo kucharza okrętowego - na świadectwo kucharza okrętowego;
- 5) świadectwo rybaka – na świadectwo rybaka;
- 6) świadectwo starszego rybaka – na świadectwo starszego rybaka;
- 7) świadectwo kucharza okrętowego – na świadectwo kucharza okrętowego;
- 8) świadectwo ratownika – na świadectwo ratownika.

2. Obowiązek złożenia egzaminu ze znajomości narzędzi połowowych, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy osób, które świadectwo marynarza lub starszego marynarza uzyskały na podstawie praktyki pływania odbytej na statkach rybackich.

§ 86. 1. Wydane na podstawie przepisów, o których mowa w § 84 ust. 1 i 2, świadectwa marynarza, starszego marynarza, kucharza okrętowego oraz dyplomy szypra I i II klasy i wynikające z nich uprawnienia zawodowe zachowują swoją ważność w żegludze krajowej i na statkach rybackich w żegludze przybrzeżnej.

2. Świadectwa i dyplomy, o których mowa w ust. 1, mogą być wymieniane na świadectwa i dyplomy przewidziane w rozporządzeniu.

§ 87. 1. Dyplomy i świadectwa kwalifikacji wydane na podstawie przepisów rozporządzeń Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 24 sierpnia 2000 r. w sprawie wykształcenia i kwalifikacji zawodowych, pełnienia wacht oraz składu załóg statków morskich o polskiej przynależności (Dz. U. Nr 105, poz. 1117) oraz Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie wykształcenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy (Dz. U. Nr 81, poz. 734) zachowują swoją ważność na czas, na jaki zostały wydane.

2. Na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie:

- 1) dyplom kapitana żeglugi bałtyckiej - na dyplom kapitana żeglugi przybrzeżnej;
- 2) dyplom oficera wachtowego żeglugi bałtyckiej - na dyplom oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej;
- 3) dyplom kapitana w żegludze krajowej - na dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej;
- 4) świadectwo starszego marynarza w żegludze krajowej - na świadectwo starszego marynarza;
- 5) świadectwo marynarza w żegludze krajowej - na świadectwo marynarza wachtowego;
- 6) dyplom szypra II klasy żeglugi krajowej – na dyplom szypra II klasy żeglugi krajowej;
- 7) dyplom szypra I klasy żeglugi krajowej – na dyplom szypra I klasy żeglugi krajowej.

3. Świadectwa obserwatora radarowego i upoważniające do użycia ARPA, wydane na podstawie przepisów, o których mowa w ust. 1, zachowują swoją ważność do czasu

upływu ważności dyplomu oficerskiego i na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie:

- 1) świadectwo obserwatora radarowego - na świadectwo przeszkolenia w zakresie wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym;
- 2) świadectwo przeszkolenia w zakresie użycia ARPA - na świadectwo przeszkolenia w zakresie wykorzystania radaru i ARPA na poziomie zarządzania.

**§ 88.** Dyplomy oficera elektroautomatyka okrętowego, wydane na podstawie przepisów rozporządzeń Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 24 sierpnia 2000 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych, pełnienia wacht oraz składu załóg statków morskich o polskiej przynależności (Dz. U. Nr 105, poz. 1117), Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy (Dz. U. nr 81 poz. 734) oraz Ministra Infrastruktury z dnia 4 lutego 2005 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy (Dz. U. nr 47 poz. 445) zachowują swoją ważność na czas, na jaki zostały wydane, jednak nie dłużej niż do dnia 1 stycznia 2017 roku i na wniosek zainteresowanego podlegają wymianie na dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego na statkach o mocy maszyn 750 kW i powyżej z zastrzeżeniem § 84 ust. 3 pkt 2 i § 84 ust. 5.

- § 89.** 1. Dyplomy wydane na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy z dnia 4 lutego 2005 r. (Dz.U. nr 47 poz. 445 oraz z 2010 r. nr 249 poz. 1669), zachowują swoją ważność na czas, na jaki zostały wydane.
2. Wydane na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy z dnia 4 lutego 2005 r. (Dz.U. nr 47 poz. 445 oraz z 2010 r. nr 249 poz. 1669) świadectwa rybaka, starszego rybaka oraz dyplomy szypra 1 i 2 klasy rybołówstwa morskiego zachowują swoją ważność i wynikające z nich uprawnienia.
3. Dyplomy, o których mowa w ust. 1, na wniosek zainteresowanego, mogą być wymienione na odpowiednie dyplomy określone w rozporządzeniu, z zastrzeżeniem ust. 4.
4. Wymiana dyplomów szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego i szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego może zostać dokonana pod warunkiem posiadania 6-

miesięcznej praktyki pływania na stanowisku oficerskim na statku rybackim powyżej 24 m, nabytej w okresie ostatnich 5 lat.

- § 90. 1. Zaświadczenia o złożeniu egzaminów wymagane do uzyskania dokumentów kwalifikacyjnych tracą ważność po upływie 5 lat od daty ich wystawienia.
2. Dyrektor Urzędu Morskiego, właściwy dla siedziby ośrodka szkoleniowego, dokona wymiany bezterminowych świadectw ukończenia przeszkoleń wydanych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia na świadectwa określone w załącznikach do rozporządzenia, jeżeli ośrodki, które je wydały, posiadały w dniu wydania tych świadectw zezwolenie na prowadzenie szkoleń, wydane na podstawie dotychczasowych przepisów; pod warunkiem posiadania 12-miesięcznej praktyki pływania.

- § 91. 1. W indywidualnych, szczególnie uzasadnionych przypadkach dyrektor urzędu morskiego może wyrazić zgodę na uzyskanie określonego dokumentu kwalifikacyjnego przez osobę, której specjalność wyuczona lub rodzaj praktyki pływania w danej specjalności nie odpowiadają ściśle określonym w rozporządzeniu wymaganiom do uzyskania tego dokumentu kwalifikacyjnego, jeżeli okres posiadanej praktyki pływania jest nie krótszy od wymaganego.
2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się przy ubieganiu się o dyplomy: kapitana żeglugi wielkiej i starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3 000 kW i powyżej.

§ 92. Wniosek o wydanie zezwolenia, o którym mowa w art. 66 pkt 1 ustawy z dnia ..... o bezpieczeństwie morskim, powinien określać: dane i kwalifikacje osoby ubiegającej się o wydanie zezwolenia uprawniającego do zajmowania stanowiska, którego dotyczy wniosek, nazwę i pojemność brutto statku oraz typ i moc maszyn statku. Wzór zezwolenia określa załącznik nr 9 do rozporządzenia, a wzór wniosku - załącznik nr 10 do rozporządzenia.

- § 93. 1. W sprawach o wydanie dyplomu lub świadectwa, wszczętych, lecz niezakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, stosuje się przepisy tego rozporządzenia.
2. Postępowanie o wydanie dyplomu lub świadectwa nieobjętego przepisami rozporządzenia umarza się.

3. Osoby biegające się o wydanie:

- a) dyplomu oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej, albo
- b) dyplomu oficera mechanika na statkach o mocy maszyn 750 kW i powyżej, albo
- c) dyplom oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej,

które rozpoczęły cykl szkolenia przed dniem 1 sierpnia 1998 r., są zwolnione z obowiązku przedkładania dziennika praktyk przed przystąpieniem do odpowiedniego egzaminu.

4. Osoby ubiegające się o wydanie dyplomu oficera elektroautomatyka okrętowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej, które rozpoczęły cykl szkolenia przed dniem 1 stycznia 2012 r., są zwolnione z obowiązku przedkładania dziennika praktyk przed przystąpieniem do odpowiedniego egzaminu.

**§ 94.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**



## WZORY DYPLOMÓW I ŚWIADECTW

- 1) świadectwo młodszego marynarza pokładowego;
- 2) świadectwo marynarza wachtowego;
- 3) świadectwo starszego marynarza.
- 4) świadectwo młodszego motorzysty;
- 5) świadectwo motorzysty wachtowego,
- 6) świadectwo starszego motorzysty
- 7) świadectwo młodszego kucharza okrętowego;
- 8) świadectwo kucharza okrętowego.
- 9) dyplom oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto 500 i powyżej;
- 10) dyplom starszego oficera na statkach o pojemności brutto od 500 do 3 000;
- 11) dyplom starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3 000 i powyżej;
- 12) dyplom kapitana na statkach o pojemności brutto od 500 do 3 000;
- 13) dyplom kapitana żeglugi wielkiej na statkach o pojemności brutto 3 000 i powyżej.
- 14) dyplom oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej;
- 15) dyplom kapitana żeglugi przybrzeżnej.
- 16) dyplom szypra 2 klasy żeglugi krajowej;
- 17) dyplom szypra 1 klasy żeglugi krajowej.
- 18) dyplom oficera mechanika;
- 19) dyplom oficera mechanika wachtowego na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej;
- 20) dyplom drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3 000 kW;
- 21) dyplom drugiego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3 000 kW i powyżej;
- 22) dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych od 750 kW do 3 000 kW;
- 23) dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3 000 kW i powyżej.

- 24) świadectwo asystenta elektroautomatyka na statkach o mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej
- 25) dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego na statkach o mocy maszyn 750 kW i powyżej
- 26) świadectwo rybaka rybołówstwa morskiego;
- 27) świadectwo starszego rybaka rybołówstwa morskiego;
- 28) dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego;
- 29) dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego;
- 30) dyplom szypra żeglugi nieograniczonej rybołówstwa morskiego

**Załącznik 2** do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia .... w sprawie wykszolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy

Potwierdzenie uznania zagranicznego dyplomu lub świadectwa

**Załącznik 3** do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia .... w sprawie wykszolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy

Wniosek armatora o potwierdzenia uznania zagranicznego dyplomu lub świadectwa

**Załącznik 4** do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia .... w sprawie wykszolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy

- 1) Zaświadczenie o pełnieniu wachty nawigacyjnej
- 2) Zaświadczenie o pełnieniu wachty maszynowej

**Załącznik 5** do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia .... w sprawie wykszolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy

- 1) Zezwolenie na zajmowanie na zbiornikowcach stanowiska na poziomie zarządzania w dziale pokładowym
- 2) Zezwolenie na zajmowanie na zbiornikowcach stanowiska na poziomie zarządzania w dziale maszynowym

**Załącznik 6** do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia .... w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy

Zezwolenie na zajmowanie na statkach napędzanych turbiną parową lub gazową stanowiska na poziomie zarządzania w dziale maszynowym

**Załącznik 7** do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia .... w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy

## WZORY ŚWIADECTW PRZESZKOLEŃ

- 1) świadectwo przeszkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych
- 2) świadectwo ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego
- 3) świadectwo ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego
- 4) świadectwo elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej
- 5) świadectwo przeszkolenia w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej
- 6) świadectwo przeszkolenia w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym
- 7) świadectwo bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej
- 8) świadectwo ratownika
- 9) świadectwo starszego ratownika
- 10) świadectwo przeszkolenia w zakresie wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym
- 11) świadectwo przeszkolenia w zakresie wykorzystania radaru i ARPA na poziomie zarządzania
- 12) świadectwo przeszkolenia w zakresie obsługi i wykorzystania ECDIS
- 13) świadectwo oficera ochrony statku
- 14) świadectwo przeszkolenia w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych
- 15) świadectwo przeszkolenia stopnia podstawowego na zbiornikowce do przewozu produktów naftowych i chemikaliów
- 16) świadectwo przeszkolenia stopnia podstawowego na zbiornikowce do przewozu gazów skroplonych
- 17) świadectwo przeszkolenia stopnia podstawowego na zbiornikowce do przewozu produktów naftowych i chemikaliów – stopień wyższy

- 18) świadectwo przeszkolenia stopnia podstawowego na zbiornikowce do przewozu gazów skroplonych – stopień wyższy
- 19) świadectwo w zakresie bezpieczeństwa, kierowania tłumem, bezpieczeństwa pasażerów, dla personelu zajmującego się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich o na statku pasażerskim
- 20) świadectwo przeszkolenia w zakresie dowodzenia w sytuacjach kryzysowych, o zachowaniach ludzkich, bezpieczeństwie pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim.
- 21) świadectwo przeszkolenia w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych

**Załącznik 8** do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia .... w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy

Zaświadczenie praktyki pływania

**Załącznik 9** do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia .... w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy

Zezwolenie uprawniające do zajmowania stanowiska bezpośrednio wyższego niż to, do którego uprawnia posiadany dyplom lub świadectwo

**Załącznik 10** do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia .... w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy

Wniosek o wydanie zezwolenia uprawniającego do zajmowania stanowiska bezpośrednio wyższego niż to, do którego uprawnia posiadany dyplom lub świadectwo

NIE ZAŁĄCZONO WZORÓW W ZAŁĄCZNIKU ZE WZGLĘDU NA ICH OBJĘTOŚĆ  
PONAD 50 STRON

(wzory są zgodne z tymi w obecnie obowiązującym rozporządzeniu MI w kwalifikacji  
zawodowych marynarzy)

## UZASADNIENIE

W związku z wejściem w życie nowej ustawy bezpieczeństwie morskim, zaistniała konieczność opracowania nowych przepisów wykonawczych regulujących kwalifikacje zawodowe marynarzy.

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wykształcenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 68 ustawy z dnia ..... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ....., poz. ....), zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe wymagania kwalifikacyjne do zajmowania stanowisk na statkach morskich, warunki przyznawania i odnawiania dokumentów kwalifikacyjnych, wzory tych dokumentów oraz sposób ich ewidencji, a także sposób obliczania czasu praktyki pływania na statkach. Zgodnie z ww. delegacją ustawową, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi również warunki, jakie powinny spełniać osoby posiadające zagraniczne dyplomy lub świadectwa wydane na podstawie Konwencji STCW, ubiegające się o stanowiska oficerskie lub nieoficerskie na statkach o polskiej przynależności.

Projekt rozporządzenia dostosowuje polskie przepisy z zakresu wydawania dokumentów kwalifikacyjnych i kwalifikacji zawodowych marynarzy do zmian do Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, sporządzonej w Londynie 7 lipca 1978 r., zwanej Konwencją STCW, uchwalonych w czerwcu 2010 r. Zmiany do Konwencji STCW wejdą w życie 1 stycznia 2012 r. i będą obowiązywać we wszystkich państwach będących jej stronami, a więc również w Polsce.

Projekt rozporządzenia równocześnie implementuje dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy, która w art. 3 ust. 1 wymaga, by szkolenia marynarzy w państwach członkowskich prowadzone były zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie podlega konsultacjom w celu uzyskania opinii z Europejskim Bankiem Centralnym lub innym właściwym instytucjom i organom Unii

Europejskiej, o których mowa w §12a Uchwały Rady Ministrów Nr 49 z dnia 19 marca 2002 r. „Regulamin pracy Rady Ministrów” (M. P. nr 13 z 2002 r., poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z przepisami prawa Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI**

### **I. Cel wprowadzenia rozporządzenia**

W związku z wejściem w życie nowej ustawy bezpieczeństwie morskim, zaistniała konieczność opracowania nowych przepisów wykonawczych regulujących kwalifikacje zawodowe marynarzy. Projekt rozporządzenia dostosowuje również przepisy z zakresu wydawania dokumentów kwalifikacyjnych i kwalifikacji zawodowych marynarzy do zmian do Konwencji STCW, które wejdą w życie 1 stycznia 2012 r.

### **II. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie**

Przepisy projektu rozporządzenia będą oddziaływać na urzędy morskie, jako terenowe organy administracji morskiej, wydające dokumenty kwalifikacyjne, na osoby ubiegające się o uzyskanie lub wymianę dyplomów oficerskich w dziale pokładowym i maszynowym w żegludze międzynarodowej oraz na osoby chcące uzyskać lub wymienić dyplomy w żegludze krajowej i rybołówstwie.

### **III. Wyniki konsultacji społecznych**

Projekt rozporządzania zostanie skierowany do uzgodnień z następującymi podmiotami:

- 1) Akademia Morska w Gdyni,
- 2) Akademia Morska w Szczecinie,
- 3) Akademia Marynarki Wojennej,
- 4) Studium Doskonalenia Kadr Sp. z o.o.,
- 5) Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich Akademii Morskiej w Szczecinie,
- 6) Ośrodek Szkoleniowy Akademii Marynarki Wojennej,
- 7) Szkoła Morska w Gdyni Sp. z o.o.,
- 8) Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej w Gdyni,
- 9) Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej w Szczecinie,
- 10) Centrum Szkolenia Morskiego „ZENIT”,
- 11) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
- 12) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
- 13) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy.

#### **IV. Skutki wprowadzenia regulacji**

1. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych.

2. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

3. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. Nie będzie miało również wpływu na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

4. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.



**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg jachtów komercyjnych oraz  
warunków ich uzyskiwania**

Na podstawie art. 70 ust. 4 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1  
Przepisy ogólne**

**§ 1.** Przepisy rozporządzenia określają:

- 1) kwalifikacje, przeszkolenia wymagane do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych;
- 2) tryb oraz szczegółowe kryteria uznawania ośrodków szkolących załogi jachtów komercyjnych oraz sposób prowadzenia audytów tych ośrodków;
- 3) ramowe programy szkoleń;
- 4) wymagania dotyczące wyposażenia bazy szkoleniowej oraz kwalifikacji kadry;
- 5) wymagania egzaminacyjne dla poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych;
- 6) wzory dokumentów kwalifikacyjnych dla członków załóg jachtów komercyjnych i sposób ewidencji tych dokumentów.

2. Kwalifikacje osób uprawnionych do obsługi urządzeń radiokomunikacyjnych określają przepisy w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych.

**§ 2.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) port schronienia – port, do którego dany jacht może zawinąć w celu schronienia;
- 2) odległość do portu schronienia – najmniejszą odległość do główek portu schronienia;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

- 3) żegluga w zasięgu widoczności lądu – żeglugę w granicach widoczności lądu z pokładu jachtu w aktualnie panujących warunkach widzialności;
- 4) żegluga mała – żeglugę uprawianą do 150 Mm od miejsca schronienia;
- 5) żegluga wielka – żeglugę uprawianą bez ograniczeń;
- 6) żeglarz zawodowy - osobę posiadającą kwalifikacje zawodowe wymagane przepisami niniejszego rozporządzenia;
- 7) członek załogi – osobę wpisaną na listę załogi morskiego jachtu komercyjnego;
- 8) praktyka pływania – okres pływania na jachcie komercyjnym w charakterze członka załogi, wykonywana na stanowisku, do którego upoważnia dany dyplom lub świadectwo, liczona od daty przyznania świadectwa lub dyplomu, chyba że szczegółowe wymagania stanowią inaczej;

**§ 3.** 1. Jacht komercyjny o dowolnym napędzie powinien być obsadzony załogą o odpowiednich kwalifikacjach zawodowych.

2. W przypadku jachtów komercyjnych czarterowanych bez załogi oraz skuterów wodnych nie wymaga się aby załoga spełniała wymagania niniejszego rozporządzenia.

**§ 4.** Zawodowym dokumentem kwalifikacyjnym uprawniającym do zajmowania stanowiska na jachcie komercyjnym jest odpowiedni dyplom stwierdzający posiadane kwalifikacje, z zastrzeżeniem § 7.

**§ 5.** 1. Dokumenty kwalifikacyjne wydaje się w języku polskim i angielskim.

2. W sprawach wydawania dokumentów kwalifikacyjnych stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.

3. Dokumenty kwalifikacyjne wystawia się z datą ważności od dnia spełnienia ostatniego warunku niezbędnego do uzyskania danego dokumentu kwalifikacyjnego.

4. Wzory dyplomów określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

**§ 6.** Osoby ubiegające się o uzyskanie lub wymianę dyplomu albo świadectwa, albo o odnowienie dyplomu powinny posiadać ważne świadectwo zdrowia, wydane przez uprawnionego lekarza.

**§ 7.** Kwalifikacje sportowe uzyskane zgodnie z przepisami polskiego związku sportowego o zasięgu ogólnokrajowym w zakresie żeglarstwa uzupełnione o

świadczenia przeszkolenia specjalistycznego, zgodnego z Konwencją STCW w zakresie:

- a) Indywidualnych Technik Ratunkowych;
  - b) Ochrony Przeciwpowodziowej;
  - c) Elementarnych Zasad Udzielania Pierwszej Pomocy Medycznej,
- uznaje się za odpowiednie do zajmowania stanowiska na jachtach komercyjnych.

**§ 8.** Ustala się następujące stanowiska na jachtach komercyjnych:

- 1) załogant pokładowy,
- 2) oficer wachtowy,
- 3) starszy oficer wachtowy,
- 4) kapitan.

**§ 9.** Na jachtach komercyjnych ustala się, następujące dyplomy zawodowe:

- 1) Załogant Pokładowy;
- 2) Jachtowy Kapitan Żeglugi Przybrzeżnej;
- 3) Jachtowy Kapitan Żeglugi Małej na jachtach o pojemności brutto do 200;
- 4) Jachtowy Kapitan Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 200;
- 5) Oficer Wachtowy na jachtach o pojemności brutto do 3000;
- 6) Starszy Oficer na jachtach o pojemności brutto do 3000;
- 7) Jachtowy Kapitan Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 500;
- 8) Jachtowy Kapitan Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 3 000.

## **Rozdział 2**

### **Zawodowe kwalifikacje żeglarskie**

- § 10.** 1. Osoby ubiegające się o uzyskanie dyplomu Jachtowego Kapitana Żeglugi Wielkiej na jachcie o pojemności brutto do 3000 powinny mieć ukończone 23 lata.
2. Osoby ubiegające się o uzyskanie dyplomu Jachtowego Kapitana Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 500 powinny mieć ukończone 21 lat.
3. Osoby ubiegające się o uzyskanie dyplomów: Jachtowego Kapitana Żeglugi Przybrzeżnej, Jachtowego Kapitana Żeglugi Małej na jachtach o pojemności brutto do

200; Jachtowego Kapitana Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 200 powinny mieć ukończone 19 lat.

4. Osoby ubiegające się o uzyskanie dyplomu Załoganta Pokładowego, powinny mieć ukończone 16 lat.

**§ 11.** Do uzyskania dyplomu Załoganta Pokładowego wymagane jest posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie: indywidualnych technik ratunkowych, elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, oraz kursu załoganta pokładowego, odbycie 6-miesięcznej praktyki pływania na jachcie, w tym co najmniej 2 miesiące praktyki na jachcie o długości powyżej 15 m, potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, oraz złożenie egzaminu na ten dyplom.

**§ 12.** Do uzyskania dyplomu Jachtowego Kapitana Żeglugi Przybrzeżnej wymagane jest:

- 1) posiadanie dyplomu załoganta pokładowego, świadectwa Operatora Łączności Bliskiego Zasięgu SRC GMDSS, odbycie dodatkowej 25 dobowej praktyki pływania, lecz nie mniej niż 1200 Mm podróży, na stanowisku załoganta pokładowego, na jachtach o długości powyżej 15 m, potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, lub
- 2) posiadanie patentu jachtowego sternika morskiego lub morskiego sternika motorowodnego, świadectw przeszkoleń w zakresie: indywidualnych technik ratunkowych, elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, posiadanie świadectwa Operatora Łączności Bliskiego Zasięgu SRC GMDSS, odbycie dodatkowej 15 dobowej praktyki pływania, lecz nie mniej niż 1000 Mm podróży, na stanowisku załoganta pokładowego, na jachtach o długości powyżej 15 m, potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, lub
- 3) posiadanie patentu kapitana jachtowego lub motorowodnego, świadectw przeszkoleń w zakresie: indywidualnych technik ratunkowych, elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, posiadanie świadectwa Operatora Łączności Bliskiego Zasięgu SRC GMDSS, odbycie dodatkowej 10 dobowej praktyki pływania, lecz nie mniej niż 500 Mm

podróży, na stanowisku załoganta pokładowego, na jachtach o długości powyżej 15 m, potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk,  
oraz ukończenie kursu i złożenie egzaminu na ten dyplom

**§ 13.** Do uzyskania dyplomu Jachtowego Kapitana Żeglugi Małej na jachtach o pojemności brutto do 200 wymagane jest:

- 1) posiadanie dyplomu Jachtowego Kapitana Żeglugi Przybrzeżnej, posiadanie świadectwa Operatora Łączności Dalekiego Zasięgu LRC GMDSS, odbycie dodatkowej 50 dobowej praktyki pływania, lecz nie mniej niż 3000 Mm podróży, w tym co najmniej 2000 Mm w żegludze przybrzeżnej, w tym co najmniej 5 podróży na stanowisku kapitana na jachtach o długości powyżej 15 m, potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, lub
- 2) posiadanie patentu jachtowego sternika morskiego lub morskiego sternika motorowodnego, świadectw przeszkoleń w zakresie: indywidualnych technik ratunkowych, elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, posiadanie świadectwa Operatora Łączności Dalekiego Zasięgu LRC GMDSS, odbycie dodatkowej 30 dobowej praktyki pływania, lecz nie mniej niż 2300 Mm podróży, w tym co najmniej 1200 Mm w żegludze przybrzeżnej, w tym co najmniej 3 podróży na stanowisku kapitana na jachtach o długości powyżej 15 m, potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, lub
- 3) posiadanie patentu kapitana jachtowego lub motorowodnego, świadectw przeszkoleń w zakresie: indywidualnych technik ratunkowych, elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, posiadanie świadectwa Operatora Łączności Dalekiego Zasięgu LRC GMDSS, odbycie dodatkowej 20 dobowej praktyki pływania, lecz nie mniej niż 1800 Mm podróży, w tym co najmniej 800 Mm w żegludze przybrzeżnej, w tym co najmniej 2 podróży na stanowisku kapitana na jachtach o długości powyżej 15 m, potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk,  
oraz ukończenie kursu i złożenie egzaminu na ten dyplom.

- § 14.** Do uzyskania dyplomu Jachtowego Kapitana Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 200 wymagane jest posiadanie dyplomu Jachtowego Kapitana Żeglugi Małej na jachtach o pojemności brutto do 200, posiadanie świadectwa Operatora Łączności Dalekiego Zasięgu LRC GMDSS, odbycie dodatkowej 50-dobowej praktyki pływania na jachtach o długości powyżej 15 m w linii wodnej, lecz nie mniej niż 3000 Mm podróży, w tym co najmniej 2000 Mm w żegludze przybrzeżnej, w tym co najmniej 5 podróży na stanowisku kapitana na jachtach o długości powyżej 15 m, potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, ukończenie kursu oraz złożenie egzaminu na ten dyplom.
- § 15.** Do uzyskania dyplomu Oficera Wachtowego na jachtach o pojemności brutto do 3000 wymagane jest posiadanie dyplomu Jachtowego Kapitana Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 200, posiadanie świadectw: ogólnego Operatora Łączności GOC GMDSS; ukończenia kursu wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym; ukończenia kursu pierwszej pomocy medycznej; ukończenia kursu ratownika morskiego, odbycie 36 miesięcznej praktyki pływania na jachtach (po ukończeniu 16 roku życia), w tym co najmniej 12 miesięcy na jachtach o długości powyżej 15 m z czego minimum 250 dni w podróży morskiej, a pozostałe 115 dni może odbywać się w porcie lub stoczni, potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, ukończenie kursu oraz złożenie egzaminu na ten dyplom.
- § 16.** Do uzyskania dyplomu Starszego Oficera Pokładowego na jachtach o pojemności brutto do 3000 wymagane jest posiadanie dyplomu Oficera Wachtowego na jachtach o pojemności brutto do 3000, posiadanie dodatkowo świadectw;; ukończenia kursu wykorzystania radaru i ARPA na poziomie zarządzania, ukończenia kursu ochrony pożarowej na poziomie zarządzania.
- § 17.** Do uzyskania dyplomu Jachtowego Kapitana Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 500 wymagane jest posiadanie dyplomu Starszego Oficera Pokładowego na jachtach o pojemności brutto do 3000 posiadanie dodatkowo świadectw: opieki medycznej, odbycie dodatkowej 12 miesięcznej

praktyki pływania na jachtach o długości powyżej 15 m, w tym co najmniej 120 dni podróży morskiej na stanowisku co najmniej oficera wachtowego, potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, ukończenie kursu oraz złożenie egzaminu na ten dyplom.

**§ 18.** Do uzyskania dyplomu Jachtowego Kapitana Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 3000 wymagane jest posiadanie dyplomu Starszego Oficera Pokładowego na jachtach o pojemności brutto do 3000, odbycie dodatkowej 24 miesięcznej praktyki pływania - liczonej od daty uzyskania dyplomu oficera wachtowego - na jachtach o długości powyżej 15 m, na stanowisku co najmniej oficera wachtowego, w tym co najmniej 12 miesięcy na jachtach o długości powyżej 24 m, 240 dni całej praktyki pływania musi odbyć się w podróży morskiej, potwierdzonej w wydany przez ośrodek szkoleniowy zaświadczeniu o zaliczeniu książki praktyk, ukończenie kursu oraz złożenie egzaminu na ten dyplom.

**§ 19.** Posiadacze dyplomów: Jachtowy Kapitan Żeglugi Przybrzeżnej, Jachtowy Kapitan Żeglugi Małej na jachtach o pojemności brutto do 200, Jachtowy Kapitan Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 200, Oficer Wachtowy na jachtach o pojemności brutto do 3000, Starszy Oficer na jachtach o pojemności brutto do 3000, Jachtowy Kapitan Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 500, Jachtowy Kapitan Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 3 000, jeżeli chcą pełnić funkcje na jachtach żaglowych, na stanowiskach: oficera wachtowego, starszego oficera wachtowego, kapitana, powinni ukończyć kurs i zdać egzamin na uprawnienia do prowadzenia jachtów żaglowych.

**§ 20.** Ustala się następujące uprawnienia zawodowe posiadaczy dyplomów żeglarzy zawodowych:

- 1) dyplom Załoganta Pokładowego upoważnia do zajmowania stanowisk załoganta pokładowego na każdym jachcie;

- 2) dyplom Jachtowego Kapitana Żeglugi Przybrzeżnej upoważnia dodatkowo do zajmowania stanowisk:
  - a) oficera wachtowego i starszego oficera wachtowego – na jachcie o pojemności brutto do 500, w odległości do 60 Mm od portu schronienia,
  - b) kapitana na jachcie o długości mniejszej niż 24 m w linii wodnej, do 20 Mm od portu schronienia;
- 3) dyplom Jachtowego Kapitana Żeglugi Małej na jachtach o pojemności brutto do 200, upoważnia dodatkowo do zajmowania stanowisk:
  - a) oficera wachtowego na jachcie o pojemności brutto do 500, w żegludze bez ograniczeń,
  - b) starszego oficera wachtowego na jachcie o pojemności brutto do 500 w żegludze do 150 Mm od portu schronienia,
  - c) kapitana na jachcie o pojemności brutto do 200 w żegludze do 150 Mm od portu schronienia;
- 4) dyplom Jachtowego Kapitana Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 200, upoważnia dodatkowo do zajmowania stanowisk:
  - a) starszego oficera wachtowego na jachcie o pojemności brutto do 500, w żegludze bez ograniczeń,
  - b) kapitana na jachcie o pojemności brutto do 200, w żegludze bez ograniczeń;
- 5) dyplom Oficera Wachtowego na jachtach o pojemności brutto do 3000, upoważnia do zajmowania stanowisk:
  - a) oficera wachtowego na jachcie o pojemności brutto do 3000,
  - b) starszego oficera wachtowego na jachcie o pojemności brutto do 500, w żegludze bez ograniczeń, oraz na jachcie o pojemności brutto do 3000 w żegludze do 60 Mm od portu schronienia,
  - c) kapitana na jachcie o pojemności brutto do 200;
- 6) dyplom Starszego Oficera Wachtowego na jachtach o pojemności brutto do 3000 upoważnia dodatkowo do zajmowania stanowisk:
  - a) starszego oficera wachtowego na jachcie o pojemności brutto do 3000,
  - b) kapitana na jachcie o pojemności brutto do 200;



- 7) dyplom Jachtowego Kapitana Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 500 upoważnia do zajmowania stanowiska kapitana na jachcie o pojemności brutto do 500;
- 8) dyplom Jachtowego Kapitana Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 3000 upoważnia do zajmowania stanowiska kapitana na jachcie o pojemności brutto do 3000.

### **Rozdział 3**

#### **Obowiązkowe przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa**

**§ 21.** Każdy członek załogi jachtu komercyjnego obowiązany jest posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych; ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego; elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, oraz odbyć na jachcie przeszkolenie zapoznawcze obejmujące zagadnienia związane z ochroną przeciwpożarową, ochroną środowiska morskiego, bezpieczeństwem i higieną pracy oraz wyposażeniem ratunkowym.

**§ 22.** 1. Każdy członek załogi jachtu wyznaczony do kierowania zbiorczym środkiem ratunkowym obowiązany jest posiadać świadectwo ratownika.

2. Na jachtach wyposażonych w szybkie łodzie ratownicze każdy członek załogi wyznaczony do kierowania tą łodzią obowiązany jest posiadać świadectwo starszego ratownika.

3. Do uzyskania świadectwa ratownika wymagane jest posiadanie, co najmniej 6-miesięcznej praktyki pływania na jachtach lub statkach morskich, ukończenie szkolenia na to świadectwo w uznanym ośrodku szkoleniowym.

4. Do uzyskania świadectwa starszego ratownika wymagane jest posiadanie świadectwa ratownika, ukończenie przedmiotowego szkolenia w uznanym ośrodku szkoleniowym.

- § 23. Na jachtach wyposażonych w urządzenia radiokomunikacyjne kapitan i oficerowie powinni posiadać odpowiednie świadectwo operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej morskiej.
- § 24. Na jachtach morskich o pojemności brutto 500 i większej w żegludze bez ograniczeń kapitan i jeden z członków załogi powinni posiadać świadectwo przeszkolenia w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym.
- § 25. Odpowiedni wyznaczony oficer nadzoruje szkolenie w zakresie:
- 1) zapoznania nowo okrętowanych członków załogi ze statkiem w zakresie zagadnień związanych z ochroną przeciwpożarową, ochroną środowiska morskiego, bezpieczeństwem i higieną pracy oraz wyposażeniem ratunkowym;
  - 2) realizacji programu objętego książką praktyk.
- § 26. Osoby nieposiadające odpowiednich świadectw przeszkoleń i kwalifikacji wymaganych przepisami nie mogą zostać członkiem załogi jachtu.
- § 27. Wszystkie świadectwa są wydawane i odnawiane zgodnie z przepisami o świadectwach bezpieczeństwa i specjalistycznych zgodnych z Konwencją STCW.
- § 28. Wzory świadectw przeszkoleń w zakresie bezpieczeństwa określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

#### **Rozdział 4**

##### **Dokumenty kwalifikacyjne, sposób zaliczania praktyki pływania na poszczególnych typach statków oraz warunki odnawiania dyplomów kwalifikacyjnych**

- § 29. 1. Dowodem odbycia wymaganej praktyki pływania jest, z zastrzeżeniem ust. 2, wpis w książeczce żeglarskiej.
2. Dla osób nieposiadających książeczki żeglarskiej dowodem odbycia praktyki pływania jest zaświadczenie wydane przez kapitana statku. Wzór zaświadczenia określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

3. W uzasadnionych przypadkach dyrektor urzędu morskiego może żądać dodatkowego potwierdzenia wpisu dokonanego do książeczki żeglarskiej lub zaświadczenia, o którym mowa w ust. 2. W takim przypadku sporządza się protokół, którego kopię doręcza się zainteresowanemu.

**§ 30.** Dyplomy za wyjątkiem Załoganta Pokładowego zachowują ważność przez okres 5 lat i podlegają odnowieniu na zasadach określonych w § 3.

**§ 31.** 1. Warunkiem odnowienia dyplomu oficerskiego jest odbycie co najmniej 12-miesięcznej praktyki pływania w okresie ostatnich 5 lat na stanowisku oficerskim na jachtach morskich.

2. W razie niespełnienia wymagań określonych w ust. 1 dopuszcza się możliwość odnowienia dyplomu poprzez:

1) odbycie w ostatnich sześciu miesiącach ważności dyplomu co najmniej 3-miesięcznej praktyki pływania w charakterze oficera dodatkowego lub na stanowisku o stopień niższym od stanowiska, do którego zajmowania uprawnia posiadany ważny dyplom, albo

2) złożenie egzaminu na odnowienie dyplomu.

**§ 32.** 1. Dyrektorzy urzędów morskich prowadzą ewidencje wydanych dokumentów kwalifikacyjnych.

2. Ewidencję dokumentów kwalifikacyjnych prowadzi się w postaci akt ewidencyjnych i w systemie informatycznym.

3. Akta ewidencyjne osób powinny być:

1) oprawione w teczki i usystematyzowane według numerów ewidencyjnych; w teczkach dokumenty powinny być ułożone według kolejności ich wpływu;

2) przechowywane w specjalnie do tego celu przeznaczonym archiwum.

4. Urządzenia i systemy informatyczne służące do prowadzenia ewidencji, o której mowa w ust. 2, oraz przetwarzania danych w bazie danych powinny spełniać warunki określone w przepisach w sprawie dokumentacji, przetwarzania danych osobowych oraz warunków technicznych i organizacyjnych, jakim powinny odpowiadać urządzenia i systemy informatyczne służące do przetwarzania danych osobowych.

5. Dyrektorzy urzędów morskich, obok czynności wymienionych w ust. 2, na wniosek właściwych organów administracji morskiej innych państw, armatorów lub ich przedstawicieli, wydają w formie pisemnej potwierdzenie autentyczności dokumentów kwalifikacyjnych, wydanych przez urzędy morskie.

## **Rozdział 5**

### **Przepis końcowy**

- § 33.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

## Załącznik Pokładowy

## Jachtowy Kapitan Żeglugi Przybrzeżnej

  
**RZECZPOSPOLITA POLSKA**  
**REPUBLIC OF POLAND**

**DYPLOM JACHTOWEGO KAPITANA**  
**ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ**  
**Yacht Master Certificate**  
*near coastal voyages*

Nr:.....

.....  
Podpis posiadacza dyplomu/signature of a certificate holder

hologram  
urzędu  
morskiego

.....  
Imię/Name

.....  
Nazwisko/Surname

Zaświadczam, że  
ww. został przeszkolony i zdał egzamin w zakresie  
*yachtowego kapitana żeglugi przybrzeżnej* na jachtach  
komercyjnych i może zajmować odpowiednie stanowisko  
zgodnie z rozporządzeniem .....

*This is to certify that*  
*a/m Has been duly trained and passed the exam in Yacht*  
*Master near coastal voyage on commercial yachts and may*  
*serve in accordance with the provisions of .....*

.....  
Nazwisko i podpis osoby upoważnionej  
Name and signature of duly authorized person

.....  
Data i miejsce wystawienia/  
Date and place of issue









# WZORY ŚWIADECTW PRZESZKOLEŃ W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

## WZÓR

świadcstwo przeszkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <br>RZECZPOSPOLITA POLSKA<br>REPUBLIC OF POLAND<br><br><b>ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA<br/>         W ZAKRESIE<br/>         INDYWIDUALNYCH TECHNIK<br/>         RATUNKOWYCH</b><br><br><i>Certificate of Basic Safety Training<br/>         in Personal Survival Techniques</i><br><br>Wystawione na podstawie postanowień<br>Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,<br>z powołaniem na Rozdział Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w .....<br>Issued under the provisions<br>of the STCW Convention 1978 as amended,<br>under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office .....<br><br>Hologram<br>Urzędu<br>Morskiego<br><br>No. .... | Zaświadcza się niniejszym, że:<br><i>This is to certify that:</i><br><br>.....<br>Nazwisko / Surname ..... Imię / Name .....<br>.....<br>Data i miejsce urodzenia / Date and place of birth .....<br><br>jest odpowiednio przeszkolony w zakresie podstawowym z<br>Indywidualnych Technik Ratunkowych zgodnie z wymaga-<br>niami prawidła VI/1 Konwencji STCW.<br><br><i>has been duly trained in Personal Survival Techniques in<br/>         accordance with the provisions of Reg. VI/1 of the STCW<br/>         Convention.</i><br><br>.....<br>Miejsce i data wydania / Place and date of issue of this Certificate .....<br><br>Wstąpił do .....<br>Voznik / .....<br><br><div style="text-align: center;"> <br/>         pieczęć urzędu<br/>         official seal       </div><br>.....<br>Nazwisko i podpis upoważnionej osoby<br>Name and signature of duly authorized official |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## WZÓR

świadcstwo ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <br>RZECZPOSPOLITA POLSKA<br>REPUBLIC OF POLAND<br><br><b>ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA<br/>         W ZAKRESIE<br/>         OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ<br/>         STOPIEŃ PODSTAWOWY</b><br><br><i>Certificate of Basic Safety Training<br/>         in Fire Prevention &amp; Fire Fighting</i><br><br>Wystawione na podstawie postanowień<br>Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,<br>z powołaniem na Rozdział Rzeczypospolitej Polskiej przez Urząd Morski w .....<br>Issued under the provisions<br>of the STCW Convention 1978 as amended,<br>under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office .....<br><br>Hologram<br>Urzędu<br>Morskiego<br><br>No. .... | Zaświadcza się niniejszym, że:<br><i>This is to certify that:</i><br><br>.....<br>Nazwisko / Surname ..... Imię / Name .....<br>.....<br>Data i miejsce urodzenia / Date and place of birth .....<br><br>jest odpowiednio przeszkolony w zakresie ochrony<br>przeciwpożarowej zgodnie z wymaganiami prawidła VI/1<br>Konwencji STCW.<br><br><i>has been duly trained in fire prevention and fire fighting<br/>         techniques in accordance with the provisions of Reg. VI/1 of<br/>         the STCW Convention.</i><br><br>.....<br>Miejsce i data wydania / Place and date of issue of this Certificate .....<br><br>Wstąpił do .....<br>Voznik / .....<br><br><div style="text-align: center;"> <br/>         pieczęć urzędu<br/>         official seal       </div><br>.....<br>Nazwisko i podpis upoważnionej osoby<br>Name and signature of duly authorized official |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

# WZÓR

## świadectwo elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <br><b>RZECZPOSPOLITA POLSKA</b><br><b>REPUBLIC OF POLAND</b><br><br><b>ŚWIADECTWO PRZESZKOLENIA</b><br><b>W ZAKRESIE UDZIELANIA</b><br><b>PIERWSZEJ POMOCY MEDYCZNEJ</b><br><br><i><b>Certificate of Training</b></i><br><i><b>in Medical First Aid</b></i><br><br><p style="font-size: small;">Wystawiane na podstawie postanowień<br/>         Konwencji STCW 1978 z późniejszymi zmianami,<br/>         z powołaniem na Rozdział Rzecypopolitej Polskiej przez Urząd Morski w .....<br/> <i>Issued under the provisions<br/>         of the STCW Convention 1978 as amended,<br/>         under the authority of the Government of the Republic of Poland by Maritime Office .....</i></p> <div style="border: 1px dashed black; display: inline-block; padding: 2px; margin-top: 10px;">             Miejsce<br/>             Urzędu<br/>             Morskiego         </div> <div style="margin-top: 10px;">             No. ....         </div> | <p>Zaświadcza się niniejszym, że:<br/> <i>This is to certify that:</i></p> <div style="border-top: 1px dashed black; margin-top: 10px; display: flex; justify-content: space-between;"> <span>Nazwisko / Surname</span> <span>Imię / Name</span> </div> <div style="border-top: 1px dashed black; margin-top: 10px; text-align: center;">             Data i miejsce urodzenia / Date and place of birth         </div> <p>jest odpowiednio przeszkolony zgodnie z wymaganiami<br/>         przepisów VI/4.1 Konwencji STCW i może udzielać pierwszej<br/>         pomocy medycznej na statku.<br/> <i>has been duly trained in acc. with the provisions of Reg.<br/>         VI/4.1 of the STCW Convention and may provide medical<br/>         first aid on board.</i></p> <div style="border-top: 1px dashed black; margin-top: 20px; text-align: center;">             Miejsce i data wydania / Place and date of issue of this Certificate         </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  </div> <div style="border-top: 1px dashed black; margin-top: 20px; text-align: right;">             Nazwisko i podpis upoważnionej osoby<br/> <i>Name and signature of duly authorized official</i> </div> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## WZÓR ZAŚWIADCZENIA ODBYCIA PRAKTYKI PŁYWANIA

### WZÓR

### WZÓR

.....  
nazwa statku / ship's name data / date

### **Zaświadczenie praktyki pływania** **Certificate of sea service**

Zaświadcza się niniejszym, że .....  
This is to certify that nazwisko / surname imię / name  
był zatrudniony na stanowisku .....  
served in capacity of

na statku .....  
on board nazwa statku / ship's name numer IMO / IMO number

.....  
typ statku / type of vessel pojemność brutto / gross tonnage

.....  
moc maszyn / propulsion power [kW]

od / from ..... do / till .....

Ww. marynarz był zatrudniony przez: .....

The a/m seafarer was employed by: nazwa i adres armatora /  
company name and address

.....  
.....

numer faksu i telefonu / fax and phone number

Kapitan / Master

.....  
Nazwisko i imię / podpis

Pieczętka statku / Ship's stamp Full name and signature

## RAMOWE PROGRAMY SZKOLEŃ

### MODEL KURSU JACHTOWEGO KAPITANA ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ

**Czas trwania :** 100 godzin teorii i 3 dni zajęć praktycznych.

**Treść:** praca na mapie ,prawo drogi morskiej , urządzenia nawigacyjne , meteorologia, elementy prawa morskiego , bezpieczeństwo na morzu język angielski.

**Egzamin:** po zakończeniu każdego tematu przewiduje się testy , po zaliczeniu których , następuje pisemny egzamin z całości materiału.

#### TEMAT 1 Praca na mapie.

- budowa i konstrukcja mapy,
- magnetyzm ziemski i jego wpływ na kompas
- kierunki na morzu i ich przeliczanie
- określanie pozycji obserwowanej, identyfikacja obiektów nawigacyjnych,
- prądy i pływy,
- żegluga na prądzie,
- pomoce i publikacje nawigacyjne,
- korekta wydawnictw nawigacyjnych,
- planowanie trasy
- kurs obserwatora radarowego IMO 1.07

#### TEMAT 2 Prawo drogi morskiej.

- znajomość pełnego tekstu Przepisów,
- interpretacja prawideł,
- sygnały wzywania pomocy.
- 

#### TEMAT 3 Urządzenia nawigacyjne.

- obsługa odbiorników GPS,DGPS,LORAN C i pogodowych ,
- ECDIS,
- echosondy i logi,
- żyrokompas,
- plottingi.

#### TEMAT 4 Meteorologia.

- cyrkulacja niżowa,
- chmury,
- zjawiska meteorologiczne,
- zasady sztormowania,

- czytanie map pogodowych,
- komunikaty meteorologiczne.
- TEMAT 5 Elementy prawa morskiego.
- czartery,
- umowa o ratownictwo,
- konwencje: MARPOL, SOLAS,
- odpowiedzialność kapitana.

#### TEMAT 6 Bezpieczeństwo na morzu.

- bezpieczeństwo pracy na pokładzie i w ( w tym poprawnie pełniona wachta )
- żegluga w warunkach sztormowych,
- żegluga po akwenach niebezpiecznych,
- zasady holowania,
- alarmy oraz ich przeprowadzanie (część teoretyczna ).

#### TEMAT 7 Język angielski

- IMO standard vocabulary.

#### CZĘŚĆ PRAKTYCZNA

- manewry odcumowania i zacumowania,
- cumowanie do beczki,
- MOB ,
- alarmy, część praktyczna,
- stany awaryjne,
- holowanie.

## **MODEL KURSU JACHTOWEGO KAPITANA ŻEGLUGI WIELKIEJ**

**Czas trwania :** 45 godzin.

**Treść:** nawigacja terestryczna , astronawigacja , nawigacja techniczna , meteorologia , planowanie podróży.

TEMAT 1 nawigacja terestryczna:

- przypomnienie wiadomości podstawowych,
- trójkąt drogowy,
- żegluga po ortodromie.

TEMAT 2 astronawigacja:

- sfera niebieska,
- budowa i zasada działania sekstantu ,
- identyfikacja ciał niebieskich, pomiar ich wysokości,
- Alp, jej obliczanie i wykreślenie.

TEMAT 3 nawigacja techniczna:

- systemy satelitarne,
- pomocnicze urządzenia nawigacyjne ( echosondy , logi, plotery) TEMAT 4  
METEOROLOGIA,
- wybór odpowiednich stacji,
- wykorzystanie wiadomości komunikatów meteorologicznych,
- przewidywanie pogody na podstawie posiadanych informacji.

TEMAT 5 planowanie podróży:

- posługiwanie się odpowiednimi pomocami nawigacyjnymi,
- znajomość lokalnych warunków nawigacyjnych ,
- przygotowanie dokumentów jachtu i załogi.

## MODEL KURSU OFICERA WACHTOWEGO NA JACHTACH

**Czas trwania:** 120 godzin, zawiera kurs radarowy na poziomie operacyjnym.

**Treść:** część 1. nawigacja: kompas magnetyczny: żyrokompasy: praca na mapie, „notice to mariners”, pływy i prądy urządzenia nawigacyjne kurs radarowy ,IMO 1.07 MPDM, język angielski,

część 2. wiedza okrętowa , budowa jachtu, stateczność meteorologia, wiedza okrętowa.

część 3. przygotowanie do egzaminu ustnego ( odświeżenie ): nawigacja, działanie w niebezpieczeństwie konwencje i przepisy.

**Egzamin :** po zakończeniu każdego tematu przewiduje się testy, po zaliczeniu których, następują egzaminy z całości materiału : pisemny oraz ustny.

Część 3 jest nieobowiązkowa.

### TEMAT 1 Kompas magnetyczny

- magnetyzm ziemski,
- deklinacja i jej obliczanie,
- dewiacja i jej korekta,
- przeliczanie kursów i namiarów.
- 

### TEMAT 2 Żyrokompasy:

- ogólna znajomość zasad pracy żyrokompasu’
- kontrola pracy żyrokompasu,
- obliczanie poprawki żyrokompasu
- wpływ szerokości geograficznej na pracę żyrokompasu

### TEMAT 3 Praca na mapie

- interpretacja informacji zawartych na mapach morskich,
- mapy uzyskane sposobem odmiennych projekcji (mapy gnomoniczne , Mercatora , inne oraz plany portów,
- linie pozycyjne ,ich przenoszenie (linie i okręgi pozycyjne),
- określanie pozycji obserwowanej różnymi metodami ( w tym z trzech katów poziomych, okręgów odległości,użycie kąta pionowego ),
- dryf i znos , uwzględnianie ich w obliczaniu i wykreślaniu kursów,
- linia niebezpiecznych namiarów , niebezpieczna odległość,
- pozycja z linii namiaru oraz izobaty,
- żegluga na prądzie,
- korekta mapy.

### TEMAT 4 „Notice to mariners”:

- korzystanie z wiadomości i szukanie poprawek ,
- użycie NAVTEX'u,
- rodzaje poprawek (T , P),
- Annual Summary of N to M.

#### TEMAT 5 Pływy i prądy pływowe:

- teoria powstawania pływów,
- rodzaje pływów,
- pojęcia i skróty występujące przy kalkulacji pływów,
- porty zasadnicze,
- porty dołączone,
- obliczanie wysokości pływów na dany moment,
- obliczanie czasu wystąpienia żądanej wysokości pływów,

#### TEMAT 6 Urządzenia nawigacyjne:

- hiperboliczne systemy nawigacyjne ( LORAN C), zakłócenia w propagacji,
- GPS , DGPS,
- echosondy,
- ECDIS,

#### TEMAT 7 Kurs radarowy IMO.

#### TEMAT 8 Język angielski:

- IMO standard vocabulary.

#### TEMAT 9 Budowa jachtu:

używana terminologia

- metody konstrukcji jachtów,
- praca kadłuba
- czytanie planów
- korozja galwaniczna i chemiczna , metody zapobiegania
- towarzystwa klasyfikacyjne
- linie ładunkowe , pływalność zapasowa i stany awaryjne
- systemy pomp balastowo-zenzowych

#### TEMAT 9 Stateczność:

- podstawowe pojęcia hydrostatyczne ,ich zastosowanie ,
- pojęcie stateczności początkowej



- stateczność statyczna i dynamiczna
- stateczność awaryjna

#### TEMAT 10 Meteorologia:

- rozkład ciśnienia wokół Ziemi,
- układy wiatrów lokalnych,
- obieg wody w atmosferze ,
- instrumenty meteorologiczne,
- źródła prognoz pogodowych, mapy ,
- sztormowanie ,
- manewr uniknięcia cyklonu tropikalnego

#### TEMAT 11 Wiedza okrętowa:

- zasady prowadzenia wachty nawigacyjnej
- odpowiedzialność kapitana i współpraca z pilotem,
- przygotowanie jachtu do wyjścia w morze,
- przeglądy i konserwacja lin,
- MKS.

#### TEMAT 12 Nawigacja cz.3

- planowanie podróży
- bezpieczna wachta nawigacyjna,
- manewrowanie.

#### TEMAT 13 Działanie w niebezpieczeństwie cz 3:

- sytuacje niebezpieczne
- łączność w niebezpieczeństwie

#### TEMAT 14 Konwencje i przepisy cz.3:

- MARPOL ,SOPEP,dzielność morską jachtu,
- poprawki do publikacji nawigacyjnych ,
- zasady BHP,
- SOLAS
- ISM Code
- PSC

## **MODEL KURSU STARSZY OFICER NA JACHTACH**

- kurs p.poż IMO 2.03
- kurs pomocy medycznej IMO 1.14
- kurs ARPA/Radar IMO 1.08

## MODEL KURSU JACHTOWEGO KAPITANA DO 500 GT

**Czas trwania** : 120 godzin

**Egzamin** :Po zakończeniu każdego tematu przewiduje się testy,po zaliczeniu których,następują egzaminy z całości materiałów : pisemny i ustny.

**Treść** :

część 1 :wiedza okrętowa 30 godzin: Wiedza okrętowa, Nawigacja, Meteorologia, MARPOL, BHP;

część 2 :nawigacja (z użyciem symulatora mostka nawigacyjnego ) 30 godzin;

część 3 : stateczność 30 godzin

część 4 : zarządzanie 30 godzin

część 5 : przygotowanie do egzaminu 5 dni.

Część 5 jest nieobowiązkowa

### TEMAT 1 Wiedza okrętowa

- niebezpieczeństwo żeglugi w ciężkich warunkach pogodowych,
- manewrowanie w trudnych warunkach pogodowych, S
- holowanie,
- manewrowanie, S
- kotwiczenia, S
- niebezpieczeństwa nawigacyjne,
- działania w sytuacjach niebezpiecznych , S
- odpowiedzialność w niebezpieczeństwie,
- postępowanie w sytuacjach awaryjnych. S
- prawidłowe pełnienie wachty nawigacyjnej, S
- meteorologia (kontrola warunków pogodowych ,warunki lokalne, cyrkulacja powietrza na świecie, prawidłowa analiza prognozy pogody , zjawisko powstawania cyklonów)
- MARPOL ( wymagania dotyczące akwenów , gospodarka odpadami, SOPEP, Książka Zapisów Olejowych ,postępowanie w przypadku rozlewu).
- BHP ( higiena osobista i bezpieczeństwo , odzież ochronna przygotowanie stanowiska pracy , pozwolenie na pracę , praca w przestrzeniach zamkniętych ,dobór narzędzi, prewencja).
- odpowiedzialność i nadzór ,
- raport powypadkowy,
- szkolenia BHP załogi.

"S" użycie symulatora mostka nawigacyjnego

### TEMAT 2 Nawigacja

- planowanie podróży,

- korzystanie z odpowiednio dobranych publikacji nawigacyjnych,
- określenie wszystkich czynników determinujących nawigację,
- informacja dla załogi przed opuszczeniem portu,
- wykorzystanie ECDIS-u do planowania podróży, S
- określanie ilości niezbędnego paliwa na burcie ,
- faza żeglugi-wykorzystanie planu i jego korekta, S
- podsumowanie podróży po zawinięciu do portu,
- przepisy prawa drogi morskiej , ich interpretacja i wykorzystanie,
- SAR
- rozumienie IAMSAR, postępowanie wg jego zaleceń, współpraca ze śmigłowcem. S „S”  
użycie symulatora mostka nawigacyjnego.

### TEMAT 3 Stateczność

- pojęcia podstawowe,
- reakcje kadłuba jachtu będącego w ruchu,
- stateczność w stanie spoczynku ,
- stateczność początkowa,
- wykres ramion stateczności,
- przechył od przjętego lub zdanego ładunku ,
- swobodne powierzchnie,
- stateczność dynamiczna , od uderzenia wiatru,
- dokowanie.

### TEMAT 4 Zarządzanie

- obowiązujące akty prawne; podstawowe pojęcia używane w prawie cywilnym i karnym,  
struktura Administracji  
Morskiej, rola Dziennika  
Jachtowego
- odprawy portowe na zawinięcie do portu , wypłynięcie i ochrona jachtu,
- prawo międzynarodowe: wody międzynarodowe , przepisy UNCLOS  
prawa i obowiązki bandery  
jurysdykcja państwa bandery  
prawo swobodnego przepływu  
dokumenty jachtu,
- prawo międzynarodowe: certyfikaty i dokumenty  
certyfikat Linii Ładunkowych  
certyfikaty wydane wg Konwencji SOLAS  
pojęcia : jednostka turystyczna,  
wypoczynkowa statek zatrudniony, statek  
komercyjny służący żeglarzom

wypoczywającym na morzu, statek pasażerski

MARPOL w zastosowaniu do jachtów  
SOPEP w zastosowaniu do jachtów

Książka Zapisów Olejowych bezpieczeństwo żegluga: sygnały wzywania pomocy, wynikające z ww. obowiązki kapitana i załogi

obowiązki kapitana po kolizji

definicje :wypadek podlegający zgłoszeniu, poważne zranienie dokumentacja i zgłoszenie powypadkowe zgłaszanie niebezpieczeństw nawigacyjnych pilotaż obowiązkowy i dobrowolny, odpowiedzialność kapitana i pilota , współpraca pomiędzy nimi.

organizacja bezpieczeństwa żegluga: ISM Code

BHP pracy na morzu Zdarność do żegluga i prawidłowa obsada załogi: odpowiedzialność kapitana w tym zakresie,

Książka Poleceń Kapitana kontrola pracy oficerów

umowy :umowa o ratownictwo, umowa o pracę umowa czarterowa, umowa ubezpieczeniowa , ich rodzaje i przykłady.

#### TEMAT 5 Przygotowanie do egzaminu.

- nawigacja :planowanie i wykonanie planu podróży,  
procedury nawigacyjne,  
kompasy,  
manewrowanie,  
przeglądy i obsługa siłowni okrętowej.
- procedury w sytuacjach awaryjnych :przecieki,  
holowanie, sterowanie awaryjne, SAR  
IAMSAR GMDSS  
pożar na jachcie,  
użycie sprzętu ratunkowego,  
alarmy,  
utrata pływalności, opieka nad pasażerami,  
niebezpieczeństwo zaistniałe w porcie, służba medyczna osiągalna dla jachtu.
- na burcie:rozlewy:  
zdolność jachtu do żegluga, dokowanie , stateczność.

- wymagania prawne :niezbędne publikacje nawigacyjne,  
BHP  
SOLAS  
MARPOL  
dokumentacja przeglądów i pełnienia wacht oraz służb,  
dokumentacja powypadkowa,  
dokumentacja ładunkowa, ILO  
ISM  
obowiązki kapitana, FSC i PSC  
(inspekcje).

## **PROGRAM KURSU JACHTOWEGO KAPITANA DO 3000 GT**

Kurs jest nieobowiązkowy przygotowujący do egzaminu.

**Czas trwania** : 50 godzin.

**Treść:** wybrane problemy z nawigacji, odpowiedzialność w sytuacjach kryzysowych ,  
prowadzenie jachtu .

### TEMAT 1 Nawigacja

- planowanie i przeprowadzenie bezpiecznej żeglugi
- ustalenie bezpiecznej żeglugi z uwzględnieniem możliwości oficerów z zachowaniem wszystkich procedur,
- kompasy
- manewrowanie jachtem S.

### TEMAT 2 Odpowiedzialność w sytuacjach kryzysowych

- kolizja i jej następstwa
- stateczność awaryjna
- holowanie
- opuszczanie szalupy
- alarmy -SAR
- współpraca ze śmigłowcem .S
- odświeżenie wiadomości z GMDSS

### TEMAT 3 Prowadzenie jachtu

- ochrona środowiska
- zdolność jachtu do żeglugi
- zarządzanie załogą -bezpieczeństwo załogi i pasażerów
- akty prawne.

„S” zajęcia z użyciem symulatora mostka nawigacyjnego.

## **MODEL KURSU ZAŁOGANTA POKŁADOWEGO**

**Czas : 18 godzin.**

**Treść :** alarmy, łodzie ratunkowe, pierwsza pomoc , osobisty sprzęt ratunkowy ,techniki przeżycia , sygnały wzywania pomocy i ich odbiór ,ćwiczenia w wodzie.

### **TEMAT 1 Alarmy**

- sytuacje alarmowe
- podjęcie odpowiednich kroków w przypadku zagrożenia,
- systemy ewakuacyjne,
- drogi ewakuacji,
- znaczenie ćwiczeń i alarmów dla załogi,
- przydział w alarmach,
- rola załogi w opiece nad pasażerami.

### **TEMAT 2 Łodzie ratunkowe**

- typy łodzi i tratw
- rodzaje żurawików łodziowych
- zwalniaiki hydrostatyczne,
- przepisy SOLAS dotyczące sprzętu ratunkowego.

### **TEMAT 3 Pierwsza pomoc**

- pomoc w przypadku oparzenia, zdercia skóry, przecięcia , przemrożenia
- hipotermia,
- gaszenie pragnienia,
- terminy ważności i przydatność używanych leków,
- ratowanie nieprzytomnych rozbitków.

### **TEMAT 3 Osobisty Sprzęt ratunkowy**

- rodzaje kamizelek ratunkowych,
- rodzaje kombinezonów wypornościowych ,
- środki ochrony termicznej ,
- użycie koła ratunkowego.

### **TEMAT 4 Techniki przeżycia**

- opuszczanie wysokiej burty,
- wchodzenie do tratwy z wody lub z pokładu jachtu,
- stawianie przewróconej tratwy,



- wsiadanie do łodzi ratunkowej,
- podejmowanie z wody osób rannych,
- procedury w czasie akcji z użyciem śmigłowca,
- transfer chorych lub rannych na ląd lub na statek.

#### TEMAT 5 Sygnały wzywania pomocy i ich odbiór

- sygnały wzywania pomocy ,
- urządzenia i środki do wzywania pomocy,
- użycie podręcznika IAMSAR.

#### TEMAT 6 Ćwiczenia w wodzie

- wodowanie tratwy,
- skok do wody z kamizelką ratunkową z wysokości 3 m,
- stawianie przewróconej tratwy ,
- metody przeżycia w wodzie (indywidualnie i grupowo ),
- wyjście z tratwy i wejście z wody do tratwy,
- zachowanie się po wejściu do łodzi ratunkowej lub tratwy,
- przygotowanie do podjęcia z wody przez śmigłowiec - manewrowanie łodzią ratunkową,
- kontrola pracy silnika ,
- podjęcie człowieka za burtą, manewrowanie przy dużej prędkości, holowanie innej łodzi lub tratwy,
- udzielenie pierwszej pomocy ,
- transfer rozbitka na pokład lub na ląd.

**Wzór certyfikatu uznania ośrodka szkoleniowego**



**CERTYFIKAT UZNANIA**

.....  
(nazwa i adres ośrodka szkoleniowego)

**wydany przez .....**

Na podstawie art. .... r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr....., poz....., z późn. zm.) przyznaje się z dniem ..... uprawnienia do szkolenia kadr morskich w zakresie określonym w załączniku do niniejszego certyfikatu.

Certyfikat utrzymuje ważność przez okres ..... lat od daty wydania.

.....  
(podpis ministra właściwego do  
spraw gospodarki morskiej)

Załącznik:

1. Zakres usług szkoleniowych

*Ośrodek szkoleniowy jest uznany w zakresie objętym postanowieniami rozporządzenia do .....*

Nr .....

**ZAŁĄCZNIK DO CERTYFIKATU UZNANIA**

**ZAKRES USŁUG SZKOLENIOWYCH**

PROWADZONYCH PRZEZ

.....  
(nazwa i adres ośrodka szkoleniowego)

| Lp. |  |
|-----|--|
| 1.  |  |
| 2.  |  |
| 3.  |  |

.....  
data

.....  
(podpis ministra właściwego do spraw  
gospodarki morskiej)

## Wzór sprawozdania z audytu morskiego ośrodka szkoleniowego oraz wzór karty niezgodności

Ministerstwo Infrastruktury

....., dnia .....

Oznaczenie dokumentu .....

### Sprawozdanie z audytu ośrodka szkoleniowego

w przedmiocie:

- |                                   |                          |
|-----------------------------------|--------------------------|
| 1) uznania                        | <input type="checkbox"/> |
| 2) odnowienia ważności uznania    | <input type="checkbox"/> |
| 3) potwierdzenia ważności uznania | <input type="checkbox"/> |
| 4) rozszerzenia zakresu uznania   | <input type="checkbox"/> |
| 5) dodatkowy                      | <input type="checkbox"/> |

Kierunku:.....

Specjalności:.....

Szkolenia:.....

*nazwa ośrodka**adres**tytuł, imię i nazwisko dyrektora ośrodka**tytuł, imię i nazwisko osoba odpowiedzialna za proces szkolenia w zakresie spraw objętych postanowieniami rozporządzenia**data rozpoczęcia działalności**obowiązującego uznania udzielił\*<sup>2</sup>**w ..... w dniu .....**data i rodzaj ostatniego audytu**komisja audytująca*

|    |       |                |
|----|-------|----------------|
| 1. | ..... | przewodniczący |
| 2. | ..... | audytor        |
| 3. | ..... | audytor        |
| 4. | ..... | audytor        |
|    |       |                |

#### I. Audyt spełnienia wymagań formalno – prawnych działalności ośrodka szkoleniowego:

---

<sup>2</sup> Jeśli dotyczy

spełnione

☐

Niespełnione

☐

## II. Zakres działalności ośrodka szkoleniowego

Wpisz znak „X” we właściwej kolumnie.

| Szkolenia kwalifikacyjne                                                   |  |
|----------------------------------------------------------------------------|--|
| Załogant Pokładowy;                                                        |  |
| Jachtowy Kapitan Żeglugi Przybrzeżnej;                                     |  |
| Jachtowy Kapitan Żeglugi Małej na jachtach o pojemności brutto do 200;     |  |
| Jachtowy Kapitan Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 200;  |  |
| Oficer Wachtowy na jachtach o pojemności brutto do 3000;                   |  |
| Starszy Oficer na jachtach o pojemności brutto do 3000;                    |  |
| Jachtowy Kapitan Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 500;  |  |
| Jachtowy Kapitan Żeglugi Wielkiej na jachtach o pojemności brutto do 3 000 |  |
| inne:                                                                      |  |

## III. Kontrola organizacji pracy ośrodka szkoleniowego

| Lp. | Zagadnienia                                           | Tak / Nie /<br>Nie dotyczy | Uwagi |
|-----|-------------------------------------------------------|----------------------------|-------|
| 1.  | Statut ośrodka i akt założycielski                    |                            |       |
| 2.  | Dokumentacja posiadanego systemu zarządzania jakością |                            |       |
| 3.  | Wpis do rejestru szkół i ośrodków                     |                            |       |

## IV. Kontrola i ocena programów kształcenia i procesu szkolenia

| Lp. | Zagadnienia                                                                                     | Tak / Nie /<br>Nie dotyczy | Uwagi |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-------|
| 1.  | Zgodność programów szkoleń realizowanych przez ośrodek z zatwierdzonymi programami szkoleń      |                            |       |
| 2.  | Wykaz prowadzonych szkoleń.                                                                     |                            |       |
| 3.  | Prowadzenie dzienników zajęć zgodnie z planem zajęć oraz lista frekwencji uczestników szkolenia |                            |       |
| 4.  | Zgodność realizowanych godzin dydaktycznych z programami szkoleń                                |                            |       |
| 5.  | Protokoły zaliczeń /egzaminów szkoleń i przedmiotów w szkoleniach                               |                            |       |

|                                        |                                                                                                                                                                               |  |  |
|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
|                                        | poszczególnych słuchaczy                                                                                                                                                      |  |  |
| 6.                                     | Zgodność zapisów w protokołach zaliczeń z listami uczestników szkoleń                                                                                                         |  |  |
| 7.                                     | Dysponowanie przez wykładowców ośrodka zestawami opracowanych pytań (zadań testowych do poszczególnych przedmiotów) wykorzystywanych podczas sprawdzania wiadomości słuchaczy |  |  |
|                                        | Zgodność rejestru uczestników szkolenia, rejestru wydawanych zaświadczeń i świadectw z listami uczestników szkoleń                                                            |  |  |
| 8.                                     | Organizacja procesu kształcenia, plan zajęć, organizacja zastępstw                                                                                                            |  |  |
| 9.                                     | Realizacja programów z poszczególnych przedmiotów z uwzględnieniem frekwencji poszczególnych słuchaczy                                                                        |  |  |
| 10.                                    | Praktyka morska stanowi integralną część programu nauczania                                                                                                                   |  |  |
| 11.                                    | Realizacja praktyk morskich zgodnie z wymaganiami rozporządzenia                                                                                                              |  |  |
| 12.                                    | Realizowanie programów praktyk lądowych wynikających z rozporządzenia                                                                                                         |  |  |
| 13.                                    | Nadzór nad realizacją praktyk morskich, zaliczenie dzienników praktyk                                                                                                         |  |  |
| 14.                                    | Rejestr wydanych dzienników praktyk                                                                                                                                           |  |  |
| 15.                                    | Rejestr wydanych zaświadczeń o zaliczeniu dziennika praktyk                                                                                                                   |  |  |
| 16.                                    | Wykaz i kontrola posiadania i wykorzystania środków dydaktycznych w procesie szkolenia, określonych odrębnymi przepisami                                                      |  |  |
| 17.                                    |                                                                                                                                                                               |  |  |
| 18. Uwagi dodatkowe osób audytujących: |                                                                                                                                                                               |  |  |

**V. Kontrola kwalifikacji zawodowych i dydaktycznych kadry oraz sposobu administrowania ośrodkiem szkoleniowym**

| <b>Lp.,</b> | <b>Zagadnienia</b>                                                                                                                                                                            | <b>Tak / Nie / Nie dotyczy</b> | <b>Uwagi</b> |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------|
| 1           | Określenie wymagań kwalifikacyjnych osób mogących prowadzić zajęcia szkoleniowe z przedmiotów konwencyjnych na lądzie i na morzu i czy wymagania te odpowiadają postanowieniom rozporządzenia |                                |              |
| 2           | Zgodność kwalifikacji zawodowych i morskich wykładowców z wymaganiami odrębnych przepisów                                                                                                     |                                |              |
| 3           | Prowadzenie i aktualizacja dokumentów personalnych (kartoteka) wykładowców zatrudnionych w ośrodku szkoleniowym                                                                               |                                |              |
| 4           | Podział zadań kierownictwa ośrodka szkoleniowego i pozostałych pracowników                                                                                                                    |                                |              |
| 5           | Prowadzenie przez kierownictwo ośrodka szkoleniowego bieżącej kontroli procesu szkolenia i pracy ośrodka oraz dokumentacji z tego zakresu                                                     |                                |              |
| 6           | Uwagi dodatkowe osób audytujących:                                                                                                                                                            |                                |              |

**VI. Kontrola i ocena pomieszczeń szkoleniowych, a także wyposażenia ośrodka szkoleniowego w środki dydaktyczne**

| <b>Lp.</b> | <b>Zagadnienia</b>                                                                        | <b>Tak / Nie / Nie dotyczy</b> | <b>Uwagi</b> |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------|
| 1          | Wykorzystywanie sal wykładowych, audytoryjnych, seminaryjnych itp. w procesie kształcenia |                                |              |
| 2          | Wyposażenie ośrodka szkoleniowego w środki dydaktyczne i pomoce naukowe                   |                                |              |

|                                      |                                                                                       |  |  |
|--------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
|                                      | a) sal wykładowych                                                                    |  |  |
|                                      | b) laboratoriów                                                                       |  |  |
|                                      | c) poligonów                                                                          |  |  |
|                                      | d) symulatorów                                                                        |  |  |
|                                      | e) technicznych środków<br>dydaktycznych                                              |  |  |
|                                      | f) archiwum                                                                           |  |  |
|                                      | g) biblioteczki zawierającej aktualną<br>literaturę, wymaganą odrębnymi<br>przepisami |  |  |
| 4.Uwagi dodatkowe osób audytujących: |                                                                                       |  |  |
| 5.Wnioski końcowe:                   |                                                                                       |  |  |



Zespół audytujący w składzie:

1. .... przewodniczący
2. .... członek
3. .... członek
4. .... członek

w wyniku przeprowadzonego audytu wystąpi do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej  
o **uznanie / potwierdzenie ważności uznania / rozszerzenie zakresu uznania / ograniczenie  
zakresu uznania / zawieszenie uznania / cofnięcie uznania / \***

Szkolenia: .....

.....  
data

.....  
podpisy członków zespołu audytującego

\*niepotrzebne skreślić

**Zapoznałem się ze sprawozdaniem i otrzymałem kopię**

.....  
podpis kierownika/dyrektora  
(pieczęć, data)

**Zapoznałem się ze sprawozdaniem i otrzymałem kopię**

.....  
(podpis kierownika ośrodka)

(pieczęć)

.....  
(data)

# KARTA NIEZGODNOŚCI

nr .....

Audyt w przedmiocie:

- 1) uznania ☐
- 2) odnowienia ważności uznania ☐
- 3) potwierdzenia ważności uznania ☐
- 4) rozszerzenia zakresu uznania ☐
- 5) dodatkowy ☐

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| 1. Nazwa i adres ośrodka szkoleniowego<br>.....<br>.....<br>.....<br>Przedstawiciel ośrodka <sup>1)</sup><br>.....                                                                                                                                                                                                                  | 2. Skład zespołu audytującego<br>1. ....<br>2. ....<br>3. ....<br>4. .... |
| 3. Data: .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 4. Miejsce audytu: .....                                                  |
| 5. Szczegóły niezgodności<br><br><br>                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                           |
| 6. Wymóg<br><br>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                           |
| 7. Wniosek<br><br><br><div style="text-align: right; margin-top: 20px;">           .....<br/>           podpis audytującego         </div>                                                                                                                                                                                          |                                                                           |
| 8. Działania korygujące, termin usunięcia niezgodności<br><br><br><div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 20px;"> <div>           .....<br/>           Osoba odpowiedzialna<sup>1)</sup> - imię i nazwisko, funkcja         </div> <div>           .....<br/>           podpis         </div> </div> |                                                                           |
| 9. Działania korygujące: <b>nie wykonano</b> / <b>wykonano</b> *<br><br><div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 20px;"> <div>           .....<br/>           data         </div> <div>           .....<br/>           podpis audytującego         </div> </div>                                      |                                                                           |

\* niepotrzebne skreślić

<sup>1)</sup> Osoba odpowiedzialna za proces szkolenia w zakresie spraw objętych postanowieniami rozporządzenia

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg jachtów komercyjnych oraz warunki ich uzyskiwania, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 70 ust. 4 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z ... Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Celem projektu rozporządzenia jest uregulowanie kwestii związanych z:

- 1) szczegółowymi wymaganiami kwalifikacyjnymi do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych;
- 2) trybem oraz szczegółowymi kryteriami uznawania ośrodków szkolących załogi jachtów komercyjnych oraz sposób prowadzenia audytów tych ośrodków;
- 3) ramowymi programami szkoleń;
- 4) wymaganiami dotyczącymi wyposażenia bazy szkoleniowej oraz kwalifikacji kadry;
- 5) wymaganiami egzaminacyjnymi dla poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych;
- 6) wzorami dokumentów kwalifikacyjnych dla członków załóg jachtów komercyjnych i sposobem ewidencji tych dokumentów.

W związku z wejściem w życie ustawy oraz koniecznością uregulowania spraw związanych z kwalifikacjami załóg jachtów komercyjnych, istnieje potrzeba wprowadzenia przedmiotowego projektu rozporządzenia w życie.

Uregulowanie kwalifikacji załóg jachtów komercyjnych nie będą obejmowały jachtów czarterowanych bez załogi. Dla jachtów komercyjnych czarterowanych bez załogi, wynajmowanych do rejsów rekreacyjnych przepisy dotyczące kwalifikacji i składu załogi nie ulegną zmianie. Osoby czarterujące takie jachty będą uprawiać żeglugę zgodnie z przepisami kwalifikacyjnymi dla załóg jachtów określonych przez ministra właściwego ds. sportu (patenty żeglarskie wydawane przez właściwy polski związek sportowy). Uprawnienia amatorskie (sportowe) nie regulują kwestii m. in. przewozu pasażerów lub innych czynności związanych ze specyfiką żeglarstwa zawodowego.

Dla podniesienia bezpieczeństwa żeglugi oraz osób przebywających na jachtach podczas rejsów komercyjnych z udziałem pasażerów, proponuje się wprowadzić regulacje w zakresie kierowania oraz bezpiecznej obsługi jachtów komercyjnych. Ponadto, rozwijający się światowy rynek żeglarstwa komercyjnego stwarza zapotrzebowanie na osoby posiadające żeglarskie kwalifikacje zawodowe. W Polsce prowadzone są już szkolenia takiego rodzaju, na podstawie programów szkoleniowych administracji Wielkiej Brytanii.

Nie oznacza to, że załoga będzie musiała posiadać jedynie ww. kwalifikacje. W celu ułatwienia zdobycia uprawnień niezbędnych dla załóg jachtów komercyjnych proponuje się rozwiązania alternatywne. Możliwość posiadania przez członków załogi kwalifikacji sportowych uzupełnionych o 3 świadectwa przeszkolenia specjalistyczne zgodnych z wymaganiami Konwencji STCW.

Wprowadzenie takich minimalnych wymagań dla załóg jachtów komercyjnych znacząco poprawi bezpieczeństwo pasażerów przewożonych na takich jachtach, a także samych załóg oraz zmniejszy zagrożenie żeglugowe na wodach morskich przez takie jednostki.

Pozostawienie możliwości wyboru przez członków załogi odpowiednich kwalifikacji obowiązujących na jachtach komercyjnych pozwoli na łagodne wprowadzenie zawodowych kwalifikacji żeglarskich na rynek krajowy i nie powinno spowodować znaczącego wzrostu kosztów prowadzenia działalności przez armatorów.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) urzędy morskie;
- 2) armatorzy jachtów komercyjnych;
- 3) uznane ośrodki szkoleniowe;
- 4) załogi jachtów komercyjnych.

### **2. Konsultacje społeczne**

(...)

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

**z dnia**

**w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych w zakresie  
kwalifikacji zawodowych marynarzy<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 74 ust. 4 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa się ramowe programy szkoleń i przeszkoleń oraz wymagania egzaminacyjne w zakresie kwalifikacji zawodowych marynarzy.

**§ 2.** 1. Ramowe programy szkoleń i przeszkoleń oraz odpowiadające im wymagania egzaminacyjne określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Wzory książek praktyk zawierające programy praktyk morskich, stanowiących integralną część szkoleń w dziale pokładowym i maszynowym morskich, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

**§ 3.** Szkolenia w zakresie kwalifikacji zawodowych marynarzy rozpoczęte przed dniem wejścia w życie rozporządzenia prowadzi się na podstawie dotychczasowych przepisów.

**§ 4.** Traci moc rozporządzenie Ministra infrastruktury z dnia 13 lipca 2005 r. w sprawie programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych w zakresie kwalifikacji zawodowych marynarzy (Dz. U. Nr 173, poz. 1445, z 2009 r. Nr 44, poz. 355 oraz z 2010 r. Nr 55, poz. 334).

**§ 5.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 03.12.2008 r., str. 33).

## **PROGRAMY SZKOLEŃ i WYMAGAŃ EGZAMINACYJNYCH W ZAKRESIE KWALIFIKACJI ZAWODOWYCH MARYNARZY**

### **ROZDZIAŁ I. KWALIFIKACJE NIEOFICERSKIE**

- 1.1. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym na świadectwo marynarza wachtowego
- 1.2. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym na świadectwo starszego marynarza wachtowego
- 1.3. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym na świadectwo motorzysty wachtowego
- 1.4. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym na świadectwo starszego motorzysty wachtowego
- 1.5. Wymagania egzaminacyjne na świadectwo kucharza okrętowego
- 1.6. Wymagania egzaminacyjne z zakresu obsługi silników spalinowych o mocy do 200 kW

### **ROZDZIAŁ II. KWALIFIKACJE OFICERSKIE. DZIAŁ POKŁADOWY W ŻEGLUDZE MIĘDZYNARODOWEJ**

- 2.1. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym
- 2.2. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie zarządzania w dziale pokładowym
- 2.3. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie zarządzania i operacyjnym w dziale pokładowym

### **ROZDZIAŁ III. KWALIFIKACJE OFICERSKIE. DZIAŁ POKŁADOWY W ŻEGLUDZE PRZYBRZEŻNEJ**

- 3.1. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie operacyjnym
- 3.2. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie zarządzania

## ROZDZIAŁ IV. KWALIFIKACJE OFICERSKIE. DZIAŁ POKŁADOWY W ŻEGLUDZE KRAJOWEJ

- 4.1. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na dyplom szypa 1 klasy żeglugi krajowej
- 4.2. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na dyplom szypa 2 klasy żeglugi krajowej

## ROZDZIAŁ V. KWALIFIKACJE OFICERSKIE. DZIAŁ MASZYNOWY - SPECJALNOŚĆ MECHANICZNA I ELEKTRYCZNA

- 5.1. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej
- 5.2. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej – tryb kursowy
- 5.3. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie zarządzania w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej
- 5.4. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na poziomie operacyjnym i zarządzania w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej
- 5.5. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego.
- 5.6. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego – tryb kursowy

## ROZDZIAŁ VI. WYMAGANIA EGZAMINACYJNE NA ODNOWIENIE DYPLOMÓW W DZIALE POKŁADOWYM I MASZYNOWYM

- 6.1. Wymagania egzaminacyjne na odnowienie dyplomów w dziale pokładowym
- 6.2. Wymagania egzaminacyjne na odnowienie dyplomów w dziale maszynowym

## ROZDZIAŁ VII. KWALIFIKACJE ZAWODOWE W RYBOŁÓWSTWIE MORSKIM

- 7.1. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na świadectwo rybaka rybołówstwa morskiego,
- 7.2. Program szkolenia i wymagania egzaminacyjne na świadectwo starszego rybaka rybołówstwa morskiego
- 7.3. Wymagania egzaminacyjne dla starszego rybaka rybołówstwa morskiego do uzyskania świadectwa uprawniającego do pełnienia samodzielnej wachty morskiej



## ROZDZIAŁ VIII. SZKOLENIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

- 8.1. Program szkolenia w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej
- 8.2. Program szkolenia w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej - szkolenie uaktualniające
- 8.3. Program szkolenia w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej
- 8.4. Program szkolenia w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym
- 8.5. Program szkolenia w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym - szkolenie uaktualniające
- 8.6. Program szkolenia w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej
- 8.7. Program szkolenia w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej - szkolenie uaktualniające
- 8.8. Program szkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych
- 8.9. Program szkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych - szkolenie uaktualniające
- 8.10. Program szkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej - stopień podstawowy
- 8.11. Program szkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej - stopień podstawowy - szkolenie uaktualniające
- 8.12. Program szkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej - stopień wyższy
- 8.13. Program szkolenia w zakresie zintegrowanego przeszkolenia załóg łodzi rybackiej o długości poniżej 9 m
- 8.14. Program szkolenia na świadectwo ratownika
- 8.15. Program szkolenia na świadectwo starszego ratownika
- 8.16. Program szkolenia oficera ochrony statku

## ROZDZIAŁ IX. SZKOLENIA SPECJALISTYCZNE

- 9.1. Program szkolenia w zakresie eksploatacji zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych – stopień podstawowy
- 9.2. Program szkolenia w zakresie eksploatacji zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych – stopień wyższy
- 9.3. Program szkolenia w zakresie eksploatacji chemikaliowców i zbiornikowców do przewozu ropy – stopień podstawowy

- 9.4. Program szkolenia w zakresie eksploatacji zbiornikowców do przewozu produktów naftowych – stopień wyższy
- 9.5. Program szkolenia w zakresie eksploatacji chemikaliowców – stopień wyższy
- 9.6. Program szkolenia w zakresie zarządzania kryzysowego i dotyczącego zachowań ludzkich
- 9.7. Program szkolenia w zakresie kierowania tłumem
- 9.8. Program szkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla personelu bezpośrednio obsługującego pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich
- 9.9. Program szkolenia w zakresie bezpieczeństwa pasażerów, ładunku i szczelności kadłuba
- 9.10. Program szkolenia w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych
- 9.11. Program szkolenia w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem
- 9.12. Program szkolenia w zakresie dowodzenia siłownią okrętową
- 9.13. Program szkolenia w zakresie współpracy ze służbami SAR
- 9.14. Program szkolenia w zakresie znajomości Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniom
- 9.15. Program szkolenia w zakresie obsługi i wykorzystania ECDIS
- 9.16. Program szkolenia w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych
- 9.17. Program szkolenia w zakresie wykorzystania radaru i arpa na poziomie operacyjnym
- 9.18. Program szkolenia w zakresie wykorzystania radaru i arpa na poziomie zarządzania
- 9.19. Program szkolenia w zakresie obsługi siłowni o napędzie innym niż tłokowy silnik spalinowy

## ROZDZIAŁ X. SZKOLENIA DODATKOWE

- 10.1. Program szkolenia dydaktycznego dla instruktorów
- 10.2. Program szkolenia podstawowego na świadectwo operatora VTS (dla osób nieposiadających odpowiednich kwalifikacji morskich)
- 10.3. Program szkolenia podstawowego na świadectwo operatora VTS (dla osób posiadających odpowiednie kwalifikacje morskie)

## ROZDZIAŁ XI. SZKOLENIA GMDSS

- 11.1. Program szkolenia na świadectwo ogólne operatora GMDSS

11.2. Program szkolenia na świadectwo ograniczone operatora GMDSS

11.3. Program szkolenia na świadectwo radioelektronika II klasy GMDSS

**KSIĄŻKI PRAKTYK MORSKICH**

- 1.1. Książka praktyk morskich dla praktykantów pokładowych
- 1.2. Książka praktyk morskich dla praktykantów działu maszynowego
- 1.3. Książka praktyk morskich dla kandydatów na dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego
- 1.4. Zaświadczenie o zaliczeniu książki praktyk morskich

NIE ZAŁĄCZONO WZORÓW W ZAŁĄCZNIKU ZE WZGLĘDU NA ICH OBJĘTOŚĆ PONAD 50 STRON

(wzory są zgodne z tymi w obecnie obowiązującym rozporządzeniu MI w sprawie programów szkoleń w zakresie kwalifikacji zawodowych marynarzy)

## UZASADNIENIE

W związku z wejściem w życie nowej ustawy bezpieczeństwie morskim i zmianą delegacji ustawowej, zaistniała konieczność opracowania nowych przepisów wykonawczych określających programy szkoleń i przeszkoleń oraz wymagań egzaminacyjnych wobec marynarzy.

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych w zakresie kwalifikacji zawodowych marynarzy stanowi wykonie delegacji zawartej w art. 74 ust. 4 ustawy z dnia ..... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ....., poz. ....), zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, ramowe programy szkoleń i przeszkoleń oraz wymagania egzaminacyjne wobec załóg statków morskich.

Projekt rozporządzenia dostosowuje programy szkoleń marynarzy w dziale pokładowym i maszynowym w żegludze międzynarodowej oraz programy przeszkoleń specjalistycznych i bezpieczeństwa do zmian do Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, sporządzonej w Londynie 7 lipca 1978 r., zwanej Konwencją STCW, uchwalonych w czerwcu 2010 r. Zmiany do Konwencji STCW wejdą w życie 1 stycznia 2012 r. i będą obowiązywać we wszystkich państwach będących jej stronami, a więc również w Polsce. Projekt uaktualnia również programy szkoleń w żegludze krajowej oraz rybołówstwie morskim, dostosowując je do aktualnego poziomu techniki na statku.

Projekt rozporządzenia równocześnie implementuje dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy, która w art. 3 ust. 1 wymaga, by szkolenia marynarzy w państwach członkowskich prowadzone były zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie podlega konsultacjom w celu uzyskania opinii z Europejskim Bankiem Centralnym lub innym właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, o których mowa w §12a Uchwały Rady Ministrów Nr 49 z dnia 19 marca 2002 r. „Regulamin pracy Rady Ministrów” (M. P. nr 13 z 2002 r., poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbiningowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z przepisami prawa Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI**

### **I. Cel wprowadzenia rozporządzenia**

W związku z wejściem w życie nowej ustawy bezpieczeństwie morskim, zaistniała konieczność opracowania nowych przepisów wykonawczych określających ramowe programy szkoleń i wymagań egzaminacyjnych wobec marynarzy. Projekt rozporządzenia dostosowuje również programy szkoleń do zmian do Konwencji STCW, które wejdą w życie 1 stycznia 2012 r.

### **II. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie**

Przepisy projektu rozporządzenia będą oddziaływać na morskie jednostki edukacyjne, jako podmioty, które będą chciały prowadzić kursy i szkolenia dla marynarzy oraz na osoby ubiegające się o uzyskanie dokumentów kwalifikacyjnych w żegludze międzynarodowej w dziale pokładowym i maszynowym, w żegludze krajowej oraz w rybołówstwie, zobligowane do ukończenia odpowiednich kursów.

### **III. Wyniki konsultacji społecznych**

Projekt rozporządzania zostanie skierowany do uzgodnień z następującymi podmiotami:

- 1) Akademia Morska w Gdyni,
- 2) Akademia Morska w Szczecinie,
- 3) Akademia Marynarki Wojennej,
- 4) Studium Doskonalenia Kadr Sp. z o.o.,
- 5) Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich Akademii Morskiej w Szczecinie,
- 6) Ośrodek Szkoleniowy Akademii Marynarki Wojennej,
- 7) Szkoła Morska w Gdyni Sp. z o.o.,
- 8) Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej w Gdyni,
- 9) Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej w Szczecinie,
- 10) Centrum Szkolenia Morskiego „ZENIT”,
- 11) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
- 12) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
- 13) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy.

#### **IV. Skutki wprowadzenia regulacji**

1. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych.

2. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

3. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. Nie będzie miało również wpływu na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

4. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.



**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>  
z dnia**

**w sprawie uznawania i nadzorowania morskich jednostek edukacyjnych**

Na podstawie art. 76 ust. 4 ustawy z dnia... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1**

**Postanowienia ogólne**

**§ 1.** Przepisy rozporządzenia określają:

- 1) warunki i tryb uznawania, zmiany zakresu, odnawiania, zawieszania i cofania uznania morskich jednostek edukacyjnych;
- 2) warunki i sposób przeprowadzania audytów;
- 3) sposób sporządzania i aktualizacji listy audytorów.

**§ 2.1.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) morskie jednostki edukacyjne, zwane dalej MJE – podmioty, o których mowa w art. 74 ust. 2 ustawy z dnia .... o bezpieczeństwie morskim;
- 2) akademie morskie – morskie uczelnie publiczne, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia .... o bezpieczeństwie morskim;
- 3) jednostki dydaktyczne – jednostki, o których mowa w art. 74 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia .... o bezpieczeństwie morskim;
- 4) ponadgimnazjalne szkoły morskie - szkoły średnie i policealne uznane w drodze decyzji i audytowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w zakresie zgodności z Konwencją STCW i przepisami ustawy o bezpieczeństwie morskim w zakresie szkolenia członków załóg statków morskich;
- 5) morskie ośrodki szkoleniowe - placówki kształcenia praktycznego, doskonalenia i doskonalenia zawodowego, umożliwiające uzyskanie i uzupełnienie wiedzy, umiejętności i kwalifikacji zawodowych, w tym ośrodki prowadzące działalność szkoleniową w Państwach Członkowskich UE lub państwach trzecich, uznane w drodze decyzji i audytowane przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w zakresie zgodności z Konwencją STCW i przepisami ustawy o bezpieczeństwie morskim w zakresie szkolenia członków załóg statków morskich;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

6) kierownik MJE – rektor akademii morskiej lub rektor uczelni, w której działa jednostka dydaktyczna, dyrektor ponadgimnazjalnej szkoły morskiej, dyrektor lub kierownik ośrodka szkoleniowego;

7) lista audytorów – lista zatwierdzona przez ministra właściwego ds. gospodarki morskiej zawierająca wykaz osób posiadających wiedzę ekspercką w określonej dziedzinie w zakresie objętym Konwencją STCW, popartą doświadczeniem zawodowym lub praktyką morską;

8) data rocznicowa – dzień i miesiąc każdego roku, taki sam, jak w dacie upływu ważności danego dokumentu;

9) symulator – urządzenie pozwalające na odtworzenie przebiegów, procesów i zjawisk rzeczywistych w warunkach sztucznie wytworzonych,

a. symulator sprzętowy (operacyjny) – rzeczywiste urządzenia sterowania, przeznaczone do nadzorowania przebiegu procesów pracy obiektu, symulowanych w czasie rzeczywistym, skonfigurowane w skali 1:1 lub wielkoskalowego modelu redukcyjnego lub bardzo zbliżonej zgodnie z nazwą obiektu,

b. symulator programowy – programy symulujące wybrane procesy pracy urządzenia możliwe do śledzenia przy pomocy komputera i środków multimedialnych;

9) niezgodność – stwierdzone odstępstwo poparte obiektywnymi dowodami wskazującymi na niewypełnienie określonych wymagań;

10) niezgodność duża – stwierdzone odstępstwo poparte obiektywnymi dowodami, które stanowi zagrożenie dla procesu szkolenia zgodnego z wymaganiami STCW i przepisami ustawy o bezpieczeństwie morskim w zakresie szkolenia członków załóg statków morskich;

11) program kształcenia – program nauczania realizowany przez MJE, w zakresie objętym Konwencją STCW.

2. Symulatory wykorzystywane podczas szkolenia, oceny lub egzaminowania muszą spełniać wymagania określone w Prawidle I/12 Konwencji STCW oraz A-I/12 i B-I/12 Kodeksu STCW.

## **Rozdział 2**

### **Organizacja i zakres działania komisji audytującej**

**§ 3.** 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej tworzy i zatwierdza listę audytorów.

2. Audytorzy, z upoważnienia ministra ds. spraw gospodarki morskiej, przeprowadzają audyty MJE.

3. W skład zespołu audytującego wchodzi:

- 1) przewodniczący;
- 2) audytorzy;
- 3) sekretarz.

4. Przewodniczącego i członków zespołu audytującego powołuje minister do spraw gospodarki morskiej na czas prowadzenia audytu kontrolowanej MJE, spośród ekspertów

umieszczonych na liście audytorów. Przewodniczący zespołu audytującego musi posiadać, co najmniej, świadectwo audytora wewnętrznego.

5. Audytorem, wpisanym na listę audytorów, może być osoba, która:

- 1) jest obywatelem polskim i korzysta w pełni z praw publicznych;
- 2) posiada pełną zdolność do czynności prawnych;
- 3) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za przestępstwa popełnione umyślnie;
- 4) spełnia wymagania w zakresie wykształcenia, zgodnie z ust. 6;
- 5) posiada dyplom morski co najmniej na poziomie operacyjnym.

6. Audytorami są specjaliści z następujących dziedzin:

- 1) nawigacji morskiej;
- 2) mechaniki, budowy i eksploatacji maszyn i urządzeń okrętowych;
- 3) eksploatacji statków handlowych i rybackich, w tym operacji ładunkowych;
- 4) radiokomunikacji morskiej;
- 5) elektroautomatyki okrętowej;
- 6) budowy i konstrukcji statków morskich;
- 7) pożarnictwa i ratownictwa chemicznego;

7. Wzór upoważnienia, o którym mowa w ust. 2, określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

**§ 4.** Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, wydzieli z części budżetu państwa, którego jest dysponentem, środki finansowe na prowadzenie działalności zespołu audytującego, jego obsługę i działalność administracyjną, w szczególności na:

- 1) wynagrodzenia za przeprowadzenie audytu MJE;
- 2) koszty przejazdów z/do miejsca audytowania MJE;
- 3) koszty diet i zakwaterowania w czasie trwania audytu MJE.

## **Rozdział 3**

### **Audyty**

**§ 5. 1.** Zespół audytujący prowadzi audyt MJE w zakresie kontroli zgodności szkolenia członków załóg statków morskich z wymaganiami Konwencji STCW i przepisami ustawy o bezpieczeństwie morskim, dla:

- 1) uznania MJE;
- 2) odnowienia ważności uznania MJE;
- 3) potwierdzenia ważności uznania MJE;
- 4) rozszerzenia zakresu uznania MJE;
- 5) dodatkowe.

2. Na podstawie przeprowadzanego audytu, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, wydaje decyzję o:

- 1) uznaniu MJE;
- 2) rozszerzeniu zakresu uznania MJE;

- 3) ograniczeniu zakresu uznania MJE;
- 4) zawieszeniu uznania MJE;
- 5) cofnięciu uznania MJE;
- 6) potwierdzenia ważności uznania MJE.

3. Uznany MJE wydaje się certyfikat uznania, którego wzór określa załącznik 6.

4. Certyfikat uznania MJE wydaje się na okres nie dłuższy niż 4 lata

**§ 6.** 1. Wniosek o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 1 - 4 składa Kierownik MJE do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

2. Audyty, o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 5 są przeprowadzane na zlecenie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, oraz wszystkie wymagane rozporządzeniem dokumenty, przesłane do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej winny być sporządzone w języku polskim lub angielskim.

4. Wniosek o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 2 winien być złożony nie później niż 3 miesiące przed upływem terminu ważności istniejącego uznania.

5. Wniosek o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 3 winien być złożony nie później niż 2 miesiące po dacie rocznicowej.

**§ 7.1.** Audyt, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 1 i 4, przeprowadza się nie później niż 1 miesiąc od daty złożenia wniosku.

2. Audyt, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 2, przeprowadza się nie później niż przed upływem terminu ważności istniejącego uznania.

3. Audyt, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 3 przeprowadza się w okresie 3 miesięcy przed i 3 miesiące po dacie rocznicowej, jeżeli proces szkoleniowy w MJE trwa poniżej 4 lat:

- 1) corocznie, jeżeli proces szkoleniowy w jednostce trwa do 2 lat, za wyjątkiem roku, w którym następuje odnowienie uznania;
- 2) w połowie okresu ważności uznania, jeżeli proces szkoleniowy w jednostce trwa 2 lata i dłużej.

4. Audyty, o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 5, przeprowadza się w terminie nie krótszym niż 14 dni od daty powiadomienia MJE o planowanym audycie.

**§ 8.** 1. Po zakończeniu audytu przewodniczący zespołu audytującego przekazuje sprawozdanie z przeprowadzonego audytu ministrowi do spraw gospodarki morskiej i zależnie od wyniku audytu udziela lub nie udziela rekomendacji do wydania certyfikatu. Kopia sprawozdania z przeprowadzonego audytu przekazywana jest Kierownikowi MJE.

2. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w działalności MJE w zakresie postanowień Konwencji STCW sporządza się karty niezgodności, których kopie przekazuje się, wraz ze sprawozdaniem z przeprowadzonego audytu, Kierownikowi MJE.

3. W karcie niezgodności należy wskazać działania korygujące i terminy ich wykonania.
4. W przypadku stwierdzenia przez zespół audytujący istnienia dużej niezgodności, przewodniczący zespołu występuje do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o zawieszenie uznania MJE.
5. Kierownik MJE po usunięciu wszystkich niezgodności wymienionych w karcie niezgodności zgłasza na piśmie przewodniczącemu zespołu audytującego wykonanie działań korygujących.
6. Przewodniczący zespołu audytującego po otrzymaniu zgłoszenia, o którym mowa w ust. 5, analizuje karaty niezgodności i w przypadku akceptacji wykonania działań korygujących zamyka wystawione karty niezgodności i przekazuje informacje o zamknięciu ministrowi do spraw gospodarki morskiej. Przed zamknięciem kart dużej niezgodności minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zleca wykonanie audytu dodatkowego na koszt MJE.
7. W przypadku braku akceptacji wykonanych działań korygujących ponownie wystawiane są karty niezgodności.
8. Wzór sprawozdania z audytu akademii morskiej, jednostki dydaktycznej, ponadgimnazjalnej szkoły morskiej i morskiego ośrodka szkoleniowego oraz wzór karty niezgodności określają odpowiednio załączniki nr 1, nr 2, nr 3 i nr 4 do rozporządzenia.

**§ 9.** MJE, których certyfikat uznania utracił ważność z powodu:

- 1) niepoddania MJE kontroli, w celu odnowienia/potwierdzenia ważności certyfikatu uznania,
  - 2) cofnięciu uznania lub,
  - 3) zawieszenia działalności
- mogą ponownie ubiegać się o uznanie.

**§ 10.** Za audyty, o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 1-4, jest pobierana opłata w wysokości określonej w załączniku Z do ustawy o bezpieczeństwie morskim. Audyty, o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 5, nie pobiera się opłaty, z wyłączeniem sytuacji, o której mowa w § 8. ust.6.

## **Rozdział 4**

### **Sposób uznawania, odnawiania uznania oraz nadzorowania akademii morskich**

**§ 11.** Zespół audytujący przeprowadza, na wniosek kierownika MJE, audyt zgodnie z § 5 ust. 1, pkt 1-4.

**§ 12. 1.** Do wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust. 1, pkt 1 i 2 należy dołączyć:

- 1) akt założycielski akademii morskiej;
- 2) statut akademii morskiej;
- 3) wykaz działalności dydaktycznej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW;

- 4) wykaz wyposażenia bazy szkoleniowej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW;
- 5) wykaz kadry kierowniczej i dydaktycznej prowadzącej zajęcia na szkoleniach w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW, z podaniem kwalifikacji;
- 6) kopię ważnego certyfikatu systemu zarządzania jakością w zakresie działalności szkoleniowej objętej postanowieniami Konwencji STCW, z zastrzeżeniem § 27 ust. 1 pkt 2;
- 7) aktualne programy kształcenia dotyczące kierunków, specjalności zgłoszonych do uznania;
- 8) wykaz zasad prowadzenia egzaminów oraz archiwizowania dokumentacji z tego zakresu;
- 9) wzory wydawanych zaświadczeń i dyplomów na kierunkach, specjalnościach na których kształcenie odbywa się zgodnie z Konwencją STCW;
- 10) opis systemu kontroli realizacji programów kształcenia z poszczególnych przedmiotów.

2. Do wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust.1 pkt 4, należy dołączyć:

- 1) wykaz działalności dydaktycznej w zakresie STCW, których dotyczy wnioski;
- 2) wykaz kadry kierowniczej i dydaktycznej prowadzącej zajęcia na szkoleniach w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW, z podaniem kwalifikacji;
- 3) aktualne programy kształcenia dotyczące kierunków i specjalności zgłoszonych do rozszerzenia;
- 4) wzory zaświadczeń i dyplomów wydawanych na kierunkach, specjalnościach, których dotyczy wnioski;
- 5) wykaz posiadanego wyposażenia bazy szkoleniowej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW.

**§ 13.** Po otrzymaniu kompletnego wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust. 1, pkt 1-4, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wyznacza zespół audytujący zgodnie z § 3.

**§ 14.** Audytowi podlega działalność akademii morskiej w zakresie postanowień Konwencji STCW, a w szczególności:

- 1) dokumentacja akademii morskiej, w tym:
  - a) akt założycielski oraz statut,
  - b) ewidencja wyników nauczania,
  - c) dokumentacja potwierdzająca posiadanie systemu zarządzania jakością,
  - d) protokoły egzaminów i zaliczeń,
  - e) ewidencja frekwencji na zajęciach;
- 2) programy kształcenia i ich zgodność z wymaganiami określonymi odrębnymi przepisami, w tym:
  - a) plany i programy kształcenia,
  - b) programy praktyk zawodowych oraz zasady ich realizacji i nadzoru,
  - c) rejestr wydanych dzienników praktyk,
  - d) rejestr wydanych zaświadczeń o zaliczeniu dziennika praktyk;
- 3) organizacja pracy uczelni morskiej, w tym:
  - a) kwalifikacje zawodowe i morskie kadry dydaktycznej prowadzącej zajęcia, w zakresie objętym postanowieniami konwencji STCW,

- b) struktura organizacyjna akademii morskiej, zasady archiwizacji, rejestry wydanych zaświadczeń,
  - c) wykaz prowadzonych kierunków i specjalności,
  - d) księga dyplomów, album studenta;
- 4) posiadane wyposażenie niezbędne do prowadzenia szkoleń objętych postanowieniami Konwencji STCW;
- 5) proces szkolenia, w szczególności:
- a) sposób i wyniki oceny wykładowców,
  - b) zgodność programów kształcenia realizowanych przez akademię morską z programami szkoleń określonych odrębnymi przepisami,
  - c) realizacja programu kształcenia z podziałem na przedmioty oraz wymiar godzinowy ich realizacji, z uwzględnieniem podziału na wykłady, ćwiczenia, zajęcia laboratoryjne i warsztatowe,
  - d) formy egzaminowania, realizacja i dokumentacja zaliczeń, egzaminów,
  - e) kwalifikacje egzaminatorów,
  - f) realizacja i ocena praktyki pływania.

## **Rozdział 5**

### **Sposób uznawania, potwierdzania uznania jednostek dydaktycznych**

**§ 15..** Zespół audytujący przeprowadza, na wniosek kierownika MJE, audyt zgodnie z § 5 ust. 1 pkt 1-4.

**§ 16. 1.** Do wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 1 i 2 należy dołączyć, jeśli dotyczy:

- 1) akt założycielski uczelni;
- 2) statut uczelni;
- 3) wykaz działalności dydaktycznej, usług szkoleniowych z wyszczególnieniem form działalności szkoleniowej, w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW;
- 4) wykaz wyposażenia bazy szkoleniowej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW;
- 5) wykaz kadry kierowniczej i dydaktycznej prowadzącej zajęcia na szkoleniach w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW, z podaniem kwalifikacji;
- 6) kopię ważnego certyfikatu systemu zarządzania jakością w zakresie działalności szkoleniowej objętej postanowieniami Konwencji STCW, z zastrzeżeniem § 27 ust. 1 pkt 2;
- 7) aktualne programy kształcenia dotyczące kierunków, specjalności, kursów zgłoszonych do uznania, które powinny zawierać w szczególności:
  - a) szczegółowe cele szkolenia określające poziom kompetencji, wynikające z wymagań egzaminacyjnych, które powinny być osiągnięte przez uczestnika szkolenia,
  - b) wykaz metod sprawdzania wiedzy i oceny kompetencji,
  - c) spis posiadanych pomocy dydaktycznych niezbędnych do szkolenia.
- 8) wykaz zasad prowadzenia egzaminów oraz archiwizowania dokumentacji z tego zakresu;
- 9) wzory zaświadczeń i dyplomów wydawanych na kierunkach, specjalnościach, kursach, na których kształcenie odbywa się zgodnie z Konwencją STCW;

10) opis systemu kontroli realizacji programów kształcenia z poszczególnych przedmiotów.

2. Do wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust.1 pkt 4, należy dołączyć:

- 1) wykaz działalności dydaktycznej, usług szkoleniowych, w zakresie STCW, których dotyczy wnioszek;
- 2) wykaz kadry kierowniczej i dydaktycznej prowadzącej zajęcia na szkoleniach w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW, z podaniem kwalifikacji;
- 3) aktualne programy kształcenia dotyczące kierunków, specjalności, kursów zgłoszonych do rozszerzenia, które powinny zawierać w szczególności:
  - a) szczegółowe cele szkolenia określające poziom kompetencji, wynikające z wymagań egzaminacyjnych, które powinny być osiągnięte przez uczestnika szkolenia,
  - b) wykaz metod sprawdzania wiedzy i oceny kompetencji,
  - c) spis posiadanych pomocy dydaktycznych niezbędnych do szkolenia.
- 4) wzory wydawanych zaświadczeń i dyplomów, o ile występują;
- 5) wykaz posiadanego wyposażenia bazy szkoleniowej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW.

**§ 17.** Po otrzymaniu kompletnego wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 1-4, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wyznacza zespół audytujący zgodnie z § 3.

**§ 18.** Audytowi podlega działalność jednostki dydaktycznej w zakresie postanowień Konwencji STCW, w tym jeśli dotyczy:

- 1) dokumentacja jednostki dydaktycznej, w tym:
  - a) statut oraz akt założycielski,
  - b) ewidencja wyników nauczania,
  - c) dokumentacja potwierdzająca posiadanie systemu zarządzania jakością,
  - d) protokoły egzaminów i zaliczeń,
  - e) ewidencja frekwencji na zajęciach;
- 2) zakres działalności jednostki dydaktycznej;
- 3) programy kształcenia i ich zgodność z wymaganiami określonymi odrębnymi przepisami, w tym:
  - a) plany i programy kształcenia,
  - b) programy praktyk zawodowych oraz zasady ich realizacji i nadzoru,
  - c) rejestr wydanych dzienników praktyk,
  - d) rejestr wydanych zaświadczeń o zaliczeniu dziennika praktyk;
- 4) organizacja pracy jednostki dydaktycznej, w tym:
  - a) wykaz kierunków, specjalności, szkoleń,
  - b) kwalifikacje zawodowe i morskie kadry dydaktycznej prowadzącej zajęcia, zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW,
  - c) struktura organizacyjna jednostki dydaktycznej, zasady archiwizacji, rejestry uczestników szkolenia, wydanych świadectw oraz zaświadczeń,
  - d) realizacja programów szkolenia z poszczególnych przedmiotów z uwzględnieniem frekwencji poszczególnych uczestników szkolenia,
  - e) księga dyplomów, album studenta;



- 5) proces szkolenia, w szczególności:
- a) sposób i wyniki oceny wykładowców,
  - b) formy egzaminowania, system oceniania, realizacja i dokumentacja zaliczeń, egzaminów, sprawdzanie poziomu kompetencji,
  - c) kwalifikacje egzaminatorów,
  - d) realizacja i ocena praktyki pływania,
  - e) zgodność programów kształcenia realizowanych przez jednostkę dydaktyczną z programami szkoleń określonych odrębnymi przepisami,
  - f) realizacja szkolenia z podziałem na przedmioty oraz wymiar godzinowy ich realizacji z uwzględnieniem podziału na wykłady, ćwiczenia, zajęcia laboratoryjne i warsztatowe;
  - g) dokumentacja bieżącej kontroli procesu szkolenia, plany zajęć, ewidencja zajęć, listy obecności, wzory zaświadczeń i świadectw i ich ewidencja;
- 6) posiadane wyposażenie niezbędne do prowadzenia szkoleń objętych postanowieniami Konwencji STCW.

## **Rozdział 6**

### **Sposób uznawania, potwierdzania uznania ponadgimnazjalnych szkół morskich**

**§ 19.** Zespół audytujący przeprowadza, na wniosek kierownika MJE, audyt zgodnie z § 5 ust. 1 pkt 1-4.

**§ 20.** 1. Do wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust. 1, pkt 1 i 2 należy dołączyć:

- 1) akt założycielski szkoły;
- 2) statut szkoły;
- 3) dokument potwierdzający wpis do rejestru szkół, prowadzonego przez organ samorządu terytorialnego w przypadku ośrodków zakładanych przez osoby prawne lub fizyczne;
- 4) wykaz działalności dydaktycznych w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW z uwzględnieniem: nazw zawodów zgodnie z klasyfikacją zawodów i specjalności, oraz uzyskiwanych tytułów zawodowych zgodnie z przepisami Ministra Edukacji Narodowej;
- 5) wykaz kursów i szkoleń w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW, zawartych w programach nauczania, oraz prowadzonych dodatkowo w trakcie nauczania, wymaganych do uzyskania świadectwa ukończenia szkoły;
- 6) wykaz posiadanego wyposażenia bazy szkoleniowej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW;
- 7) wykaz kadry kierowniczej i dydaktycznej prowadzącej zajęcia na szkoleniach w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW, z podaniem kwalifikacji;
- 8) kopię ważnego certyfikatu systemu zarządzania jakością w zakresie działalności szkoleniowej objętej postanowieniami Konwencji STCW, z zastrzeżeniem § 27 ust. 1 pkt 2;
- 9) aktualne programy kształcenia dotyczące kierunków, specjalności, kursów zgłoszonych do uznania, które powinny zawierać w szczególności:
  - a) szczegółowe cele szkolenia określające poziom kompetencji, wynikające z wymagań egzaminacyjnych, które powinny być osiągnięte przez uczestnika szkolenia,

- b) opis wewnątrzszkolnego systemu oceniania, zasad prowadzenia zaliczeń i egzaminów, metod sprawdzania wiedzy i oceny kompetencji,
  - c) spis posiadanych pomocy dydaktycznych niezbędnych do szkolenia.
- 10) opis zasad archiwizowania dokumentacji szkoleniowej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW;
- 11) wzory zaświadczeń, świadectw i dyplomów na kierunkach, na których kształcenie odbywa się zgodnie z Konwencją STCW;
- 12) opis systemu kontroli realizacji programów kształcenia z poszczególnych przedmiotów.

2. Do wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust.1 pkt 4, należy dołączyć:

- 1) wykaz działalności dydaktycznych, których dotyczy wnioski, w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW z uwzględnieniem: nazw zawodów zgodnie z klasyfikacją zawodów i specjalności, oraz uzyskiwanych tytułów zawodowych zgodnie z przepisami Ministra Edukacji Narodowej.
- 2) wykaz kadry kierowniczej i dydaktycznej prowadzącej zajęcia na szkoleniach, których dotyczy wnioski, w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW, z podaniem kwalifikacji;
- 3) aktualne programy kształcenia dotyczące kierunków, specjalności, kursów zgłoszonych do rozszerzenia, które powinny zawierać w szczególności:
  - a) szczegółowe cele szkolenia określające poziom kompetencji, wynikające z wymagań egzaminacyjnych, które powinny być osiągnięte przez uczestnika szkolenia,
  - b) opis wewnątrzszkolnego systemu oceniania, zasad prowadzenia zaliczeń i egzaminów, metod sprawdzania wiedzy i oceny kompetencji,
  - c) spis posiadanych pomocy dydaktycznych niezbędnych do szkolenia.
- 4) wzory wydawanych zaświadczeń, świadectw i dyplomów, o ile występują;
- 5) wykaz posiadanego wyposażenia bazy szkoleniowej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW.

**§ 21.** Po otrzymaniu kompletnego wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 1-4, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wyznacza zespół audytujący zgodnie z § 3.

**§ 22.** Audytowi podlega działalność jednostki dydaktycznej w zakresie postanowień Konwencji STCW, w tym jeśli dotyczy:

- 1) dokumentacja, w tym:
  - a) statut, akt założycielski,
  - b) wpis do rejestru szkół,
  - c) dokumentacja systemu jakości,
  - d) dokumentacja przebiegu procesu nauczania, w tym protokoły egzaminów i zaliczeń,
  - e) ewidencja frekwencji na zajęciach,
  - f) osobowa kadry kierowniczej, dydaktycznej oraz uczniów;
- 2) baza dydaktyczna, w tym:
  - a) baza lokalowa,
  - b) posiadane wyposażenie sal wykładowych, pracowni, laboratoriów, symulatorów, warsztatów i poligonów, niezbędne do szkoleń w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW;

- 3) organizacja pracy jednostki dydaktycznej, w tym:
  - a) struktura organizacyjna jednostki dydaktycznej,
  - b) obieg dokumentów i informacji,
  - c) zasady archiwizacji i przechowywania dokumentów,
  - d) zasady nadzoru i kontroli wewnętrznej;
- 4) proces szkolenia, w tym:
  - a) realizacja szkolenia z podziałem na przedmioty oraz wymiar godzinowy ich realizacji z uwzględnieniem podziału na wykłady, ćwiczenia, zajęcia laboratoryjne i warsztatowe,
  - b) wykorzystanie sprzętu, pomocy dydaktycznych w procesie szkolenia.
  - c) realizacja i ocena praktyki pływania, w tym rejestr wydanych dzienników praktyk i rejestr zaświadczeń o zaliczeniu dziennika praktyk,
  - d) formy egzaminowania, system oceniania, realizacja i dokumentacja zaliczeń, egzaminów, sprawdzanie poziomu kompetencji,
  - e) kwalifikacje wykładowców i egzaminatorów,
  - f) sposób i wyniki oceny wykładowców,
  - g) zgodność procesów kształcenia realizowanych przez jednostkę dydaktyczną z zatwierdzonymi programami szkoleń,
  - h) kontrola procesu szkolenia,
  - i) prowadzenie dokumentacji procesu szkolenia.

## **Rozdział 7**

### **Sposób uznawania, potwierdzania uznania morskich ośrodków szkoleniowych**

**§ 23.** Zespół audytujący przeprowadza, na wniosek kierownika MJE, audyt zgodnie z § 5 ust. 1 pkt 1-4.

**§ 24. 1.** Do wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 1 i 2 należy dołączyć:

- 1) statut ośrodka szkoleniowego;
- 2) akt założycielski ośrodka szkoleniowego;
- 3) dokument potwierdzający wpis do rejestru placówek, prowadzonego przez organ samorządu terytorialnego w przypadku ośrodków zakładanych przez osoby prawne lub fizyczne;
- 4) dokument potwierdzający wpis ośrodka do rejestru jednostek szkoleniowych zgodny z przepisami państw członkowskich UE i trzecich, w których został utworzony;
- 5) opis usług szkoleniowych w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW;
- 6) opis posiadanej bazy szkoleniowej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW;
- 7) wykaz kadry kierowniczej i dydaktycznej prowadzącej zajęcia na szkoleniach w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW, z podaniem kwalifikacji;
- 8) kopię ważnego certyfikatu systemu zarządzania jakością w zakresie działalności szkoleniowej objętej postanowieniami Konwencji STCW, z zastrzeżeniem § 27 ust. 1 pkt 2;

- 9) aktualne programy kształcenia dotyczące szkoleń i kursów zgłoszonych do uznania, które powinny zawierać w szczególności:
    - a) szczegółowe cele szkolenia określające poziom kompetencji, wynikające z wymagań egzaminacyjnych, które powinny być osiągnięte przez uczestnika szkolenia,
    - b) opis metod sprawdzania wiedzy i oceny kompetencji,
    - c) spis posiadanych pomocy dydaktycznych niezbędnych do szkolenia w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW;
  - 10) wzory wydawanych zaświadczeń, o ile występują;
  - 11) opis systemu archiwizowania dokumentacji,
  - 12) wzory wydawanych świadectw i zaświadczeń ukończenia kursów, na których kształcenie odbywa się zgodnie z Konwencją STCW,
  - 13) opis systemu kontroli realizacji programów nauczania z poszczególnych przedmiotów.
2. Do wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust.1 pkt 4, należy dołączyć:
- 1) wykaz usług dydaktycznych lub szkoleniowych, których dotyczy wniosek;
  - 2) wykaz kadry kierowniczej i dydaktycznej prowadzącej zajęcia na szkoleniach których dotyczy wniosek, z podaniem kwalifikacji;
  - 3) programy kształcenia dotyczące specjalności, kursów zgłoszonych do rozszerzenia, które powinny zawierać w szczególności:
    - a) szczegółowe cele szkolenia określające poziom kompetencji, wynikające z wymagań egzaminacyjnych, które powinny być osiągnięte przez uczestnika szkolenia,
    - b) opis metod sprawdzania wiedzy i oceny kompetencji,
    - c) spis posiadanych pomocy dydaktycznych niezbędnych do szkolenia;
  - 4) wzory wydawanych zaświadczeń, o ile występują;
  - 5) opis systemu kontroli realizacji programów nauczania z poszczególnych przedmiotów;
  - 6) opis bazy szkoleniowej w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW o ile ulega poszerzeniu.

**§ 25.** Po otrzymaniu kompletnego wniosku o przeprowadzenie audytu, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 1 -4, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wyznacza zespół audytujący zgodnie z § 3.

**§ 26.** Audytowi podlega działalność ośrodka szkoleniowego w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW, a w szczególności:

Audytowi podlega działalność jednostki dydaktycznej w zakresie postanowień Konwencji STCW, w tym jeśli dotyczy:

- 1) dokumentacja, w tym:
  - a) statut, akt założycielski,
  - b) wpis do rejestru szkół,
  - c) dokumentacja systemu jakości,
  - d) dokumentacja przebiegu procesu nauczania, w tym protokoły egzaminów i zaliczeń,
  - e) ewidencja frekwencji na zajęciach,
  - f) osobowa kadry kierowniczej, dydaktycznej oraz uczniów,
- 2) baza dydaktyczna, w tym:
  - a) baza lokalowa,
  - b) posiadane wyposażenie sal wykładowych, pracowni, laboratoriów, symulatorów, warsztatów i poligonów, niezbędne do szkoleń w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW;

- 3) organizacja pracy jednostki dydaktycznej, w tym:
  - a. struktura organizacyjna jednostki dydaktycznej,
  - b. obieg dokumentów i informacji,
  - c. zasady archiwizacji i przechowywania dokumentów,
  - d. zasady nadzoru i kontroli wewnętrznej;
- 4) proces szkolenia, w tym:
  - i. realizacja szkolenia z podziałem na przedmioty oraz wymiar godzinowy ich realizacji z uwzględnieniem podziału na wykłady, ćwiczenia, zajęcia laboratoryjne i warsztatowe,
  - ii. wykorzystanie sprzętu, pomocy dydaktycznych w procesie szkolenia.
  - iii. realizacja i ocena praktyki pływania, w tym rejestr wydanych dzienników praktyk i rejestr zaświadczeń o zaliczeniu dziennika praktyk,
  - iv. formy egzaminowania, system oceniania, realizacja i dokumentacja zaliczeń, egzaminów, sprawdzanie poziomu kompetencji,
  - v. kwalifikacje wykładowców i egzaminatorów,
  - vi. sposób i wyniki oceny wykładowców,
  - vii. zgodność procesów kształcenia realizowanych przez jednostkę dydaktyczną z zatwierdzonymi programami szkoleń,
  - viii. kontrola procesu szkolenia,
  - ix. prowadzenie dokumentacji procesu szkolenia.

## **Rozdział 8**

### **Kryteria i warunki uznawania oraz odnowienia uznania**

**§ 27.** 1. MJE zostają uznane w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW, jeżeli:

- 1) szkolenia kwalifikacyjne, bezpieczeństwa i specjalistyczne prowadzone są w oparciu o programy szkoleń, zawierające kwalifikacje kadry, wymagane wyposażenie i treści programowe, określone na podstawie odrębnych przepisów;
- 2) posiada system zarządzania jakością zgodny z normami ISO serii 9000 w zakresie działalności objętej postanowieniami Konwencji STCW, potwierdzony odpowiednim certyfikatem, przy czym w nowo tworzonych MJE system zarządzania jakością powinien być potwierdzony certyfikatem w okresie 1 roku od rozpoczęcia działalności szkoleniowej.

**§ 28.** Kierownik MJE ustanawia osobę odpowiedzialną za proces szkolenia w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW.

## **Rozdział 9**

### **Przepisy przejściowe i końcowe**

**§ 29.** Certyfikaty uznania wydane na podstawie dotychczasowych przepisów podlegają wymianie na certyfikaty uznania, określone w niniejszym rozporządzeniu, po

przeprowadzeniu kontroli w celu potwierdzenia uznania, o której mowa w § 5 ust. 1, nie później niż w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

**§30.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

**Załącznik 1** do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ..... do w sprawie uznawania i nadzorowania morskich jednostek edukacyjnych

**Wzór sprawozdania z audytu akademii morskiej oraz wzór karty niezgodności**

Ministerstwo .....

....., dnia .....

dokument nr .....

**Sprawozdanie z audytu akademii morskiej**

w przedmiocie:

- 1) uznania ☐
- 2) odnowienia ważności uznania ☐
- 3) potwierdzenia ważności uznania ☐
- 4) rozszerzenia zakresu uznania ☐
- 5) dodatkowy ☐

Kierunku:.....

Specjalności:.....

Szkolenia:.....

*nazwa akademii*

*adres*

*tytuł, imię i nazwisko rektora*

*tytuł, imię i nazwisko osoby odpowiedzialnej za proces szkolenia w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW*

*data rozpoczęcia działalności*

*Obowiązującego uznania udzielił\*<sup>2</sup>*

*data i rodzaj ostatniego audytu*

w ..... w dniu .....

*komisja audytująca*

|    |       |                |
|----|-------|----------------|
| 1. | ..... | przewodniczący |
| 2. | ..... | audytor        |
| 3. | ..... | audytor        |
| 4. | ..... | audytor        |
|    |       |                |

<sup>2</sup> Jeśli dotyczy

Wstawić znak „X” we właściwej rubryce.

Czy podczas poprzedniej kontroli były wystawione karty niezgodności? Tak ☐ Nie ☐

Jeśli tak, czy niezgodności usunięto? Tak ☐ Nie ☐

### I. Audyt spełnienia wymagań formalno – prawnych działalności:

spełnione ☐ Niespełnione ☐

### II. Kontrola organizacji pracy akademii morskiej

| Lp. | Zagadnienia                                                         | Tak /<br>Nie / nie<br>dotyczy | Uwagi |
|-----|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------|
| 1.  | Akt założycielski i statut                                          |                               |       |
| 2.  | Dokumentacja potwierdzająca posiadanie systemu zarządzania jakością |                               |       |
| 3.  | Struktura organizacyjna                                             |                               |       |

### III. Kontrola i ocena programów nauczania i ich zgodności z wymaganiami określonymi odrębnymi przepisami

| Lp. | Zagadnienia                                                                                                                                  | Tak /<br>Nie / nie<br>dotyczy | Uwagi |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------|
| 4.  | Posiadanie programów kształcenia                                                                                                             |                               |       |
| 5.  | Prowadzenie szkolenia i sposób oceny zgodny z wymaganiami Konwencji STCW                                                                     |                               |       |
| 6.  | Programy kształcenia zawierają wszystkie elementy niezbędne do osiągnięcia co najmniej minimum norm kompetencji określonych w Konwencji STCW |                               |       |
| 7.  | Programy kształcenia zawierają szkolenie obowiązkowe wymagane Konwencją STCW                                                                 |                               |       |
| 8.  | Programowa praktyka morska stanowi integralną część programu kształcenia                                                                     |                               |       |
| 9.  | Stosowanie procedur przy opracowywaniu, sprawdzaniu i zatwierdzaniu programu kształcenia                                                     |                               |       |
| 10. | Umożliwienie zrealizowania praktyk morskich wszystkim studentom na kierunkach studiów, których programy wymagają odbycia takich praktyk      |                               |       |
| 11. | Wykorzystywanie statków szkolnych                                                                                                            |                               |       |



|                                          |                                                                                                                                                                       |  |  |
|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
|                                          | do realizacji programów kształcenia, zwłaszcza praktyk morskich                                                                                                       |  |  |
| 12.                                      | Realizowanie programów praktyk lądowych wynikających z Konwencji STCW                                                                                                 |  |  |
| 13.                                      | Określenie w programach kształcenia przedmiotów zawodowych, do których ma zastosowanie Konwencja STCW (tzw. przedmioty konwencyjne)                                   |  |  |
| 14.                                      | Stosunek wykładów do ćwiczeń i laboratoriów (wraz z praktykami) umożliwia szybkie nabycie kwalifikacji zawodowych na określonym poziomie kompetencji i w specjalności |  |  |
| 15. Uwagi dodatkowe osób kontrolujących: |                                                                                                                                                                       |  |  |

#### IV. Kontrola i ocena kształcenia oraz procesu egzaminowania

| Lp. | Zagadnienia                                                                                                                                                                                  | Tak / nie / nie dotyczy /Odpowiedź | Uwagi |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|-------|
| 16. | Kierunki kształcenia oraz formy studiów prowadzone przez akademię, do której ma zastosowanie Konwencja STCW                                                                                  |                                    |       |
| 17. | Aktualna liczba studentów na każdej z form studiów, do których ma zastosowanie Konwencja STCW                                                                                                |                                    |       |
| 18. | Stosowanie metod, środków przekazu, procedur i materiałów szkoleniowych dla zapewnienia opanowania przez studentów, co najmniej minimalnych norm kompetencji wymaganych przez Konwencję STCW |                                    |       |
| 19. | Stosowanie procedur wyznaczania, nadzoru oraz wykonywania obowiązków osoby odpowiedzialnej za przedmiot konwencyjny                                                                          |                                    |       |
| 20. | Określenie wymagań kwalifikacyjnych osób mogących prowadzić zajęcia szkoleniowe z przedmiotów konwencyjnych na lądzie i na morzu i czy wymagania te odpowiadają                              |                                    |       |

|     |                                                                                                                                                                                                                           |  |  |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
|     | postanowieniom Konwencji STCW                                                                                                                                                                                             |  |  |
| 21. | Posiadanie przez wydziały imiennej listy osób kompetentnych do egzaminowania z poszczególnych przedmiotów konwencyjnych na realizowanych poziomach kompetencji                                                            |  |  |
| 22. | Zapewnienie przez wydziały stałego zatrudnienia potrzebnej liczbie osób o odpowiednich kwalifikacjach zawodowych do prowadzenia i oceniania wyników zajęć z przedmiotów konwencyjnych na wszystkich poziomach kompetencji |  |  |
| 23. | Prowadzenie obowiązkowych programów szkoleń opartych na wykorzystaniu symulatorów                                                                                                                                         |  |  |
| 24. | Opracowanie procedur dotyczących szkolenia i egzaminowania na symulatorach                                                                                                                                                |  |  |
| 25. | Posiadanie przez nauczających i egzaminujących, którzy prowadzą zajęcia przy użyciu symulatorów, odpowiednich kwalifikacji                                                                                                |  |  |
| 26. | Określenie procedur przy zdobywaniu uprawnień kwalifikacyjnych do szkolenia na symulatorach                                                                                                                               |  |  |
| 27. | Symulatory spełniają wymagania eksploatacyjne określone w Konwencji STCW                                                                                                                                                  |  |  |
| 28. | Zapewnienie przez akademię osób o odpowiednich kwalifikacjach zawodowych zapewniających obiektywną ocenę egzaminu dyplomowego, co najmniej na poziomie operacyjnym                                                        |  |  |
| 29. | Wymaganie obowiązkowego uczestnictwa w zajęciach z przedmiotów zawodowych (konwencyjnych)                                                                                                                                 |  |  |
| 30. | Uwagi dodatkowe osób kontrolujących:                                                                                                                                                                                      |  |  |

**V. Kontrola i ocena wyposażenia niezbędnego do prowadzenia szkoleń objętych postanowieniami Konwencji STCW**

| <b>Lp.</b>                               | <b>Zagadnienia</b>                                                                                                                                  | <b>Tak / Nie / Nie dotyczy</b> | <b>uwagi</b> |
|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------|
| 31.                                      | Wykorzystywanie sal wykładowych, audytoryjnych, seminaryjnych itp. w procesie nauczania                                                             |                                |              |
| 32.                                      | Zapewnienie bazy zasobów bibliotecznych procesu kształcenia zawodowego                                                                              |                                |              |
| 33.                                      | Wyposażenie uczelni w środki dydaktyczne i pomoce naukowe zgodne z wymaganiami Konwencji STCW                                                       |                                |              |
| 34.                                      | Zapewnienie bazy laboratoryjnej, warsztatowej, symulatorów, poligonów ćwiczeniowych i statków szkolnych w realizacji procesu kształcenia zawodowego |                                |              |
|                                          | a) sale wykładowe                                                                                                                                   |                                |              |
|                                          | b) laboratoria                                                                                                                                      |                                |              |
|                                          | c) poligony                                                                                                                                         |                                |              |
|                                          | d) symulatory                                                                                                                                       |                                |              |
|                                          | e) techniczne środki dydaktyczne                                                                                                                    |                                |              |
|                                          | f) archiwum                                                                                                                                         |                                |              |
| 35. Uwagi dodatkowe osób kontrolujących: |                                                                                                                                                     |                                |              |

**VI. Kontrola procesu kształcenia**

| <b>Lp.</b> | <b>Zagadnienia</b>                                          | <b>Tak / Nie / Nie dotyczy</b> | <b>uwagi</b> |
|------------|-------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------|
| 36.        | Prowadzenie i dokumentowanie hospitacji zajęć dydaktycznych |                                |              |
| 37.        | Realizowanie wniosków pohospitacyjnych                      |                                |              |
| 38.        | Kontrola merytoryczna praktyk morskich                      |                                |              |

|                                          |                                                                                    |  |  |
|------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
|                                          |                                                                                    |  |  |
| 39.                                      | Rejestr wydanych dzienników praktyk                                                |  |  |
| 40.                                      | Rejestr wydanych zaświadczeń o zaliczeniu dziennika praktyk                        |  |  |
| 41.                                      | Prowadzenie ustawowego przeglądu kadr dydaktycznych i sposób realizowania wniosków |  |  |
| 42. Uwagi dodatkowe osób kontrolujących: |                                                                                    |  |  |

**43. Wnioski końcowe:**

Zespół audytujący w składzie:

1. .... przewodniczący
2. .... członek
3. .... członek
4. .... członek

w wyniku przeprowadzonej kontroli wystąpi do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o  
**uznanie / potwierdzenie ważności uznania / rozszerzenie zakresu uznania / ograniczenie zakresu  
uznania / zawieszenie uznania / cofnięcie uznania / \***

Kierunku: .....

Specjalności: .....

Szkolenia: .....

.....  
data

.....  
podpisy członków zespołu kontrolującego

\*niepotrzebne skreślić

**Zapoznałem się ze sprawozdaniem i otrzymałem kopię**

.....  
podpis kierownika/dyrektora  
(pieczęć, data)

# KARTA NIEZGODNOŚCI

nr .....

Audyt w przedmiocie:

- 1) uznania ☐
- 2) odnowienia ważności uznania ☐
- 3) potwierdzenia ważności uznania ☐
- 4) rozszerzenia zakresu uznania ☐
- 5) dodatkowy ☐

|                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Nazwa i adres akademii morskiej<br>.....<br>.....<br>.....<br><br>Przedstawiciel akademii <sup>1)</sup><br>.....                                                                                                                                                             | 2. Skład zespołu audytującego<br><br>1. ....<br>2. ....<br>3. ....<br>4. .... |
| 3. Data: ..... 4. Miejsce audytu: .....                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                               |
| 5. Szczegóły niezgodności                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                               |
| 6. Wymóg                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                               |
| 7. Wniosek<br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><div style="text-align: right;">.....<br/>podpis audytującego</div>                                                                                                                                                           |                                                                               |
| 8. Działania korygujące, termin usunięcia niezgodności<br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div>.....<br/>Osoba odpowiedzialna<sup>1)</sup> - imię i nazwisko, funkcja</div> <div>.....<br/>podpis</div> </div> |                                                                               |
| 9. Działania korygujące: <b>nie wykonano</b> / <b>wykonano*</b>                                                                                                                                                                                                                 |                                                                               |

|       |                     |
|-------|---------------------|
| ..... | .....               |
| data  | podpis audytującego |

\* niepotrzebne skreślić

<sup>1)</sup> Osoba odpowiedzialna za proces szkolenia w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW

**Załącznik 2** do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ..... do w sprawie uznawania i nadzorowania morskich jednostek edukacyjnych

**Wzór sprawozdania z audytu jednostki dydaktycznej oraz wzór karty niezgodności**

Ministerstwo .....

....., dnia .....

dokument nr .....

**Sprawozdanie z audytu jednostki dydaktycznej**

w przedmiocie:

- |                                   |                          |
|-----------------------------------|--------------------------|
| 1) uznania                        | <input type="checkbox"/> |
| 2) odnowienia ważności uznania    | <input type="checkbox"/> |
| 3) potwierdzenia ważności uznania | <input type="checkbox"/> |
| 4) rozszerzenia zakresu uznania   | <input type="checkbox"/> |
| 5) dodatkowy                      | <input type="checkbox"/> |

Kierunku:.....

Specjalności:.....

Szkolenia:.....

*nazwa jednostki dydaktycznej*

*adres*

*tytuł, imię i nazwisko rektora*

*tytuł, imię i nazwisko osoby odpowiedzialnej za proces szkolenia w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW*

*data rozpoczęcia działalności*

*Obowiązującego uznania udzielił\*<sup>3</sup>*

*data i rodzaj ostatniego audytu*

*w ..... w dniu .....*

*komisja audytująca*

|    |       |                |
|----|-------|----------------|
| 1. | ..... | przewodniczący |
| 2. | ..... | audytor        |
| 3. | ..... | audytor        |
| 4. | ..... | audytor        |
|    |       |                |

<sup>3</sup> Jeśli dotyczy



Wstawić znak „X” we właściwej rubryce.

Czy podczas poprzedniej kontroli były wystawione karty niezgodności? Tak ☐ Nie ☐

Jeśli tak, czy niezgodności usunięto? Tak ☐ Nie ☐

### I. Audyt spełnienia wymagań formalno – prawnych działalności:

spełnione ☐ niespełnione ☐

### II. Zakres działalności jednostki dydaktycznej

Wpisz znak „X” we właściwej kolumnie jeśli dotyczy

| Szkolenia kwalifikacyjne                                                                    |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym                                                 |  |
| na świadectwo starszego marynarza                                                           |  |
| na poziom pomocniczy w dziale maszynowym                                                    |  |
| na dyplom kapitana żegluga wielkiej na statkach o pojemności brutto 3.000 i powyżej         |  |
| na poziomie zarządzania w dziale pokładowym                                                 |  |
| na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym                                                 |  |
| na poziomie zarządzania w żegludze przybrzeżnej                                             |  |
| na poziomie operacyjnym w żegludze przybrzeżnej                                             |  |
| na dyplom szypra 1 klasy żegluga krajowej                                                   |  |
| na dyplom szypra 2 klasy żegluga krajowej                                                   |  |
| na dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3.000 kW i powyżej |  |
| na poziomie zarządzania w dziale maszynowym                                                 |  |
| na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym                                                 |  |
| na dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego                                              |  |
| na dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego                                              |  |
| na dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego                                              |  |
| Inne:                                                                                       |  |

| Szkolenia w zakresie bezpieczeństwa i dodatkowe szkolenia specjalistyczne |  |
|---------------------------------------------------------------------------|--|
| w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej      |  |
| w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej                          |  |
| w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym                        |  |
| w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej           |  |
| w zakresie indywidualnych technik ratunkowych                             |  |
| na ratownika                                                              |  |
| na starszego ratownika                                                    |  |
| w zakresie wykorzystania radaru i ARPA – poziom operacyjny                |  |
| w zakresie wykorzystania radaru i ARPA – poziom zarządzania               |  |
| w zakresie ochrony przeciwpożarowej- stopień podstawowy                   |  |
| w zakresie ochrony przeciwpożarowej – stopień wyższy                      |  |
| na zbiornikowiec do przewozu produktów naftowych, chemikaliów, gazów      |  |

|                                                                                                                                                                                                              |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| skroplonych - stopień podstawowy                                                                                                                                                                             |  |
| na zbiornikowiec do przewozu produktów naftowych – stopień wyższy                                                                                                                                            |  |
| na zbiornikowiec do przewozu gazów skroplonych – stopień wyższy                                                                                                                                              |  |
| na zbiornikowiec do przewozu chemikaliów – stopień wyższy                                                                                                                                                    |  |
| w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych                                                                                                                                                                 |  |
| W zakresie bezpieczeństwa, kierowania tłumem, bezpieczeństwa pasażerów dla personelu zajmującego się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich na statkach pasażerskich ro-ro            |  |
| w zakresie bezpieczeństwa, kierowania tłumem, bezpieczeństwa pasażerów dla personelu zajmującego się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich na statkach pasażerskich innych niż ro-ro |  |
| w zakresie dowodzenia w sytuacjach kryzysowych, o zachowaniach ludzkich, bezpieczeństwie pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim ro-ro                                            |  |
| w zakresie dowodzenia w sytuacjach kryzysowych, o zachowaniach ludzkich, bezpieczeństwie pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim innym niż ro-ro                                  |  |
| w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych                                                                                                               |  |
| w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem z elementami manewrowania                                                                                                                                         |  |
| w zakresie dowodzenia siłownią okrętową                                                                                                                                                                      |  |
| w zakresie współpracy ze służbami SAR                                                                                                                                                                        |  |
| w zakresie znajomości Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobiegania Zanieczyszczeniom (ISM Code)                                                                       |  |
| w zakresie obsługi i wykorzystania ECDIS                                                                                                                                                                     |  |
| na oficera ochrony obiektów Portowych (PFSO)                                                                                                                                                                 |  |
| na oficera ochrony armatora (CSO)                                                                                                                                                                            |  |
| na oficera ochrony statku (SSO)                                                                                                                                                                              |  |
| dydaktyczne dla instruktorów                                                                                                                                                                                 |  |
| na świadectwo operatora VTS dla osób nie posiadających odpowiednich kwalifikacji morskich                                                                                                                    |  |
| na świadectwo operatora VTS dla osób posiadających odpowiednie kwalifikacje morskie                                                                                                                          |  |
| z zakresu eksploatacji siłowni turbinowych                                                                                                                                                                   |  |
| w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej – szkolenie uaktualniające                                                                                                                   |  |
| w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej – szkolenie uaktualniające                                                                                                              |  |
| w zakresie indywidualnych technik ratunkowych – szkolenie uaktualniające                                                                                                                                     |  |

|                                                                                     |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--|
| w zakresie ochrony przeciwpożarowej – stopień podstawowy – szkolenie uaktualniające |  |
| w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym - szkolenie uaktualniające       |  |
| na świadectwo radioelektronika drugiej klasy GMDSS                                  |  |
| na świadectwo ogólne operatora GMDSS – GOC                                          |  |
| na świadectwo ograniczone operatora GMDSS – ROC                                     |  |
| Inne:                                                                               |  |

### III. Kontrola organizacji pracy jednostki dydaktycznej

| Lp. | Zagadnienia                                                         | Tak /<br>Nie / nie<br>dotyczy | Uwagi |
|-----|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------|
| 1.  | Akt założycielski i statut                                          |                               |       |
| 2.  | Dokumentacja potwierdzająca posiadanie systemu zarządzania jakością |                               |       |
| 3.  | Struktura organizacyjna                                             |                               |       |

### IV. Kontrola i ocena programów kształcenia i ich zgodności z wymaganiami określonymi odrębnymi przepisami

| Lp. | Zagadnienia                                                                                                                                  | Tak /<br>Nie / nie<br>dotyczy | Uwagi |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------|
| 4.  | Posiadanie programów kształcenia                                                                                                             |                               |       |
| 5.  | Prowadzenie szkolenia i sposób oceny zgodny z wymaganiami Konwencji STCW                                                                     |                               |       |
| 6.  | Programy kształcenia zawierają wszystkie elementy niezbędne do osiągnięcia co najmniej minimum norm kompetencji określonych w Konwencji STCW |                               |       |
| 7.  | Programy kształcenia zawierają szkolenia obowiązkowe wymagane Konwencją STCW                                                                 |                               |       |
| 8.  | Stosowanie procedur przy opracowywaniu, sprawdzaniu i zatwierdzaniu programu kształcenia                                                     |                               |       |
| 9.  | Umożliwienie zrealizowania praktyk morskich wszystkim studentom na                                                                           |                               |       |

|                                        |                                                                                                                                                                       |  |  |
|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
|                                        | kierunkach studiów, których programy wymagają odbycia takich praktyk                                                                                                  |  |  |
| 10.                                    | Wykorzystywanie statków szkolnych do realizacji programów kształcenia, zwłaszcza praktyk morskich                                                                     |  |  |
| 11.                                    | Realizowanie programów praktyk lądowych wynikających z Konwencji STCW                                                                                                 |  |  |
| 12.                                    | Określenie w programach kształcenia przedmiotów zawodowych, do których ma zastosowanie Konwencja STCW (tzw. przedmioty konwencyjne)                                   |  |  |
| 13.                                    | Stosunek wykładów do ćwiczeń i laboratoriów (wraz z praktykami) umożliwia szybkie nabycie kwalifikacji zawodowych na określonym poziomie kompetencji i w specjalności |  |  |
| 14. Uwagi dodatkowe osób audytujących: |                                                                                                                                                                       |  |  |

#### V. Kontrola i ocena szkolenia oraz procesu egzaminowania

| Lp. | Zagadnienia                                                                                                                                                                                  | Tak / nie / nie dotyczy /Odpowiedź | Uwagi |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|-------|
| 15. | Kierunki kształcenia oraz formy studiów prowadzone przez akademię, do której ma zastosowanie Konwencja STCW                                                                                  |                                    |       |
| 14. | Aktualna liczba studentów na każdej z form studiów, do których ma zastosowanie Konwencja STCW                                                                                                |                                    |       |
| 16. | Stosowanie metod, środków przekazu, procedur i materiałów szkoleniowych dla zapewnienia opanowania przez studentów, co najmniej minimalnych norm kompetencji wymaganych przez Konwencję STCW |                                    |       |
| 17. | Stosowanie procedur wyznaczania, nadzoru oraz wykonywania obowiązków osoby odpowiedzialnej za przedmiot konwencyjny                                                                          |                                    |       |
| 18. | Określenie wymagań kwalifikacyjnych osób mogących prowadzić zajęcia                                                                                                                          |                                    |       |

|     |                                                                                                                                                                                                                           |  |  |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
|     | szkoleniowe z przedmiotów konwencyjnych na lądzie i na morzu i czy wymagania te odpowiadają postanowieniom Konwencji STCW                                                                                                 |  |  |
| 19. | Posiadanie przez wydziały imiennej listy osób kompetentnych do egzaminowania z poszczególnych przedmiotów konwencyjnych na poziomie operacyjnym i na poziomie zarządzania                                                 |  |  |
| 20. | Zapewnienie przez wydziały stałego zatrudnienia potrzebnej liczbie osób o odpowiednich kwalifikacjach zawodowych do prowadzenia i oceniania wyników zajęć z przedmiotów konwencyjnych na wszystkich poziomach kompetencji |  |  |
| 21. | Prowadzenie obowiązkowych programów szkoleń opartych na wykorzystaniu symulatorów                                                                                                                                         |  |  |
| 22. | Opracowanie procedur dotyczących szkolenia i egzaminowania na symulatorach                                                                                                                                                |  |  |
| 23. | Posiadanie przez nauczających i egzaminujących, którzy prowadzą zajęcia przy użyciu symulatorów, odpowiednich kwalifikacji                                                                                                |  |  |
| 24. | Określenie procedur przy zdobywaniu uprawnień kwalifikacyjnych do szkolenia na symulatorach                                                                                                                               |  |  |
| 25. | Symulatory spełniają wymagania eksploatacyjne określone w Konwencji STCW                                                                                                                                                  |  |  |
| 27. | Wymaganie obowiązkowego uczestnictwa w zajęciach z przedmiotów zawodowych (konwencyjnych)                                                                                                                                 |  |  |
| 28. | Posiadanie przez wydziały formalnych uprawnień do organizacji szkoleń specjalistycznych objętych programem kształcenia i wydawania zaświadczeń stwierdzających ich odbycie                                                |  |  |
| 29. | Prowadzenie dzienników zajęć zgodnie z planem zajęć oraz lista frekwencji uczestników szkolenia (z autoryzowanymi zapisami)                                                                                               |  |  |
| 30. | Zgodność realizowanych godzin dydaktycznych z programami szkoleń                                                                                                                                                          |  |  |
| 31. | Protokoły zaliczeń /egzaminów szkoleń                                                                                                                                                                                     |  |  |

|                                        |                                                                                                                                                                                              |  |  |
|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
|                                        | i przedmiotów w szkoleniach poszczególnych słuchaczy                                                                                                                                         |  |  |
| 32.                                    | Zgodność zapisów w protokołach zaliczeń z listami uczestników szkoleń                                                                                                                        |  |  |
| 33.                                    | Dysponowanie przez wykładowców jednostki dydaktycznej zestawami opracowanych pytań (zadań testowych do poszczególnych przedmiotów) wykorzystywanych podczas sprawdzania wiadomości słuchaczy |  |  |
| 34.                                    | Zgodność rejestru uczestników szkolenia, rejestru wydawanych zaświadczeń i świadectw z listami uczestników szkoleń                                                                           |  |  |
| 35. Uwagi dodatkowe osób audytujących: |                                                                                                                                                                                              |  |  |

#### **VI. Kontrola i ocena wyposażenia niezbędnego do prowadzenia szkoleń objętych postanowieniami Konwencji STCW**

| <b>Lp.</b> | <b>Zagadnienia</b>                                                                                                                       | <b>Tak / Nie / Nie dotyczy</b> | <b>uwagi</b> |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------|
| 36.        | Wykorzystywanie sal wykładowych, audytoryjnych, seminaryjnych itp. w procesie nauczania                                                  |                                |              |
| 37.        | Zapewnienie bazy zasobów bibliotecznych procesu kształcenia zawodowego                                                                   |                                |              |
| 38.        | Wyposażenie jednostki dydaktycznej w środki dydaktyczne i pomoce naukowe zgodne z wymaganiami Konwencji STCW                             |                                |              |
| 39.        | Zapewnienie bazy laboratoryjnej, warsztatowej, symulatorów, poligonów ćwiczeniowych i statków szkolnych w realizacji procesu kształcenia |                                |              |
|            | f) sale wykładowe                                                                                                                        |                                |              |
|            | g) laboratoria                                                                                                                           |                                |              |

|                                        |                                  |  |  |
|----------------------------------------|----------------------------------|--|--|
|                                        | h) poligony                      |  |  |
|                                        | i) symulatory                    |  |  |
|                                        | j) techniczne środki dydaktyczne |  |  |
|                                        | f) archiwum                      |  |  |
| 40. Uwagi dodatkowe osób audytujących: |                                  |  |  |

#### V. Kontrola procesu kształcenia

| Lp.                                      | Zagadnienia                                                                        | Tak / Nie / Nie dotyczy | uwagi |
|------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------|
| 41.                                      | Prowadzenie i dokumentowanie hospitacji zajęć dydaktycznych                        |                         |       |
| 42.                                      | Realizowanie wniosków pohospitacyjnych                                             |                         |       |
| 43.                                      | Kontrola merytoryczna praktyk morskich                                             |                         |       |
| 44.                                      | Rejestr wydanych dzienników praktyk                                                |                         |       |
| 45.                                      | Rejestr wydanych zaświadczeń o zaliczeniu dziennika praktyk                        |                         |       |
| 46.                                      | Prowadzenie ustawowego przeglądu kadr dydaktycznych i sposób realizowania wniosków |                         |       |
| 47. Uwagi dodatkowe osób kontrolujących: |                                                                                    |                         |       |

**48. Wnioski końcowe:**

Zespół audytujący w składzie:

1. .... przewodniczący
2. .... członek
3. .... członek
4. .... członek

w wyniku przeprowadzonej kontroli wystąpi do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o  
**uznanie / zachowanie ważności uznania / rozszerzenie zakresu uznania / ograniczenie zakresu  
uznania / zawieszenie uznania / cofnięcie uznania / \***

Kierunku: .....

Specjalności: .....

Szkolenia: .....

.....  
data

.....  
podpisy członków zespołu audytującego

\*niepotrzebne skreślić

**Zapoznałem się ze sprawozdaniem i otrzymałem kopię**

.....  
podpis kierownika/dyrektora  
(pieczęć, data)



## KARTA NIEZGODNOŚCI

nr .....

Audyt w przedmiocie:

- 1) uznania ☐
- 2) odnowienia ważności uznania ☐
- 3) potwierdzenia ważności uznania ☐
- 4) rozszerzenia zakresu uznania ☐
- 5) dodatkowy ☐

|                                                                                                                                                                                                                                                                              |  |                                                                               |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|-------------------------------------------------------------------------------|--|
| 1. Nazwa i adres jednostki edukacyjnej<br>.....<br>.....<br>.....                                                                                                                                                                                                            |  | 2. Skład zespołu audytującego<br><br>1. ....<br>2. ....<br>3. ....<br>4. .... |  |
| Przedstawiciel jednostki <sup>1)</sup><br><br>.....                                                                                                                                                                                                                          |  |                                                                               |  |
| 3 Data: .....                                                                                                                                                                                                                                                                |  | 4. Miejsce audytu: .....                                                      |  |
| 5. Szczegóły niezgodności<br><br><br><br><br><br><br><br><br><br>                                                                                                                                                                                                            |  |                                                                               |  |
| 6. Wymóg                                                                                                                                                                                                                                                                     |  |                                                                               |  |
| 7. Wniosek<br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><div style="text-align: right;">.....<br/>podpis audytującego</div>                                                                                                                                                        |  |                                                                               |  |
| 8. Działania korygujące, termin usunięcia niezgodności<br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><div style="display: flex; justify-content: space-between;"><div>.....<br/>Osoba odpowiedzialna<sup>1)</sup> - imię i nazwisko, funkcja</div><div>.....<br/>podpis</div></div> |  |                                                                               |  |

9. Działania korygujące: **nie wykonano / wykonano\***

.....  
data

.....  
podpis audytującego

\* niepotrzebne skreślić

<sup>1)</sup> Osoba odpowiedzialna za proces szkolenia w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW

**Załącznik 3** do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ..... do w sprawie uznawania i nadzorowania morskich jednostek edukacyjnych

**Wzór sprawozdania z audytu ponadgimnazjalnej szkoły morskiej oraz wzór karty niezgodności**

Ministerstwo .....

....., dnia .....

dokument nr .....

**Sprawozdanie z audytu ponadgimnazjalnej szkoły morskiej**

w przedmiocie:

- |                                   |                          |
|-----------------------------------|--------------------------|
| 1) uznania                        | <input type="checkbox"/> |
| 2) odnowienia ważności uznania    | <input type="checkbox"/> |
| 3) potwierdzenia ważności uznania | <input type="checkbox"/> |
| 4) rozszerzenia zakresu uznania   | <input type="checkbox"/> |
| 5) dodatkowy                      | <input type="checkbox"/> |

*nazwa jednostki dydaktycznej*

*adres*

*tytuł, imię i nazwisko rektora*

*tytuł, imię i nazwisko osoby odpowiedzialnej za proces szkolenia w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW*

*data rozpoczęcia działalności*

*Obowiązującego uznania udzielił\*<sup>4</sup>*

*data i rodzaj ostatniego audytu*

*w ..... w dniu .....*

*komisja audytująca*

|    |       |                |
|----|-------|----------------|
| 1. | ..... | przewodniczący |
| 2. | ..... | audytor        |
| 3. | ..... | audytor        |
| 4. | ..... | audytor        |
|    |       |                |

---

<sup>4</sup> Jeśli dotyczy

Wstawić znak „X” we właściwej rubryce.

Czy podczas poprzedniej kontroli były wystawione karty niezgodności? Tak ☐ Nie ☐

Jeśli tak, czy niezgodności usunięto? Tak ☐ Nie ☐

## I. Audyt spełnienia wymagań formalno – prawnych działalności:

spełnione ☐ niespełnione ☐

## II. Zakres działalności jednostki dydaktycznej

|                                                                                                                                |            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>Rodzaj szkoły ponadgimnazjalnej zgodnie z „Ustawą o systemie oświaty”</b>                                                   |            |
|                                                                                                                                |            |
| <b>Nazwa pozyskiwanego zawodu zgodnie z „Klasyfikacją zawodów i specjalności</b>                                               | <b>Kod</b> |
|                                                                                                                                |            |
| <b>Nazwa pozyskiwanego tytułu zawodowego lub zawodu zgodnie z „Klasyfikacją zawodów i specjalności szkolnictwa zawodowego”</b> | <b>Kod</b> |
|                                                                                                                                |            |
| <b>Pozyskiwane kwalifikacje zawodowe zgodnie z Konwencją STCW</b>                                                              |            |
| na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym                                                                                    |            |
| na świadectwo starszego marynarza                                                                                              |            |
| na poziom pomocniczy w dziale maszynowym                                                                                       |            |
| na dyplom kapitana żegluga wielkiej na statkach o pojemności brutto 3.000 i powyżej                                            |            |
| na poziomie zarządzania w dziale pokładowym                                                                                    |            |
| na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym                                                                                    |            |
| na poziomie zarządzania w żegludze przybrzeżnej                                                                                |            |
| na poziomie operacyjnym w żegludze przybrzeżnej                                                                                |            |
| na dyplom szypra 1 klasy żegluga krajowej                                                                                      |            |
| na dyplom szypra 2 klasy żegluga krajowej                                                                                      |            |
| na dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3.000 kW i powyżej                                    |            |
| na poziomie zarządzania w dziale maszynowym                                                                                    |            |
| na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym                                                                                    |            |
| na dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego                                                                                 |            |
| na dyplom szypra klasy 1 rybołówstwa morskiego                                                                                 |            |
| na dyplom szypra klasy 2 rybołówstwa morskiego                                                                                 |            |
| Inne:                                                                                                                          |            |

Wpisz znak „X” we właściwej kolumnie, jeśli dotyczy. Pozostałe pola wykasuj.

|                                                                                            |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <b>Szkolenia w zakresie bezpieczeństwa i specjalistyczne zawarte w programie nauczania</b> |  |
| w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej                       |  |
| w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej                                           |  |

|                                                                                                                                                                                                              |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym                                                                                                                                                           |  |
| w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej                                                                                                                                              |  |
| w zakresie indywidualnych technik ratunkowych                                                                                                                                                                |  |
| na ratownika                                                                                                                                                                                                 |  |
| na starszego ratownika                                                                                                                                                                                       |  |
| w zakresie wykorzystania radaru i ARPA – poziom operacyjny                                                                                                                                                   |  |
| w zakresie wykorzystania radaru i ARPA – poziom zarządzania                                                                                                                                                  |  |
| w zakresie ochrony przeciwpożarowej- stopień podstawowy                                                                                                                                                      |  |
| w zakresie ochrony przeciwpożarowej – stopień wyższy                                                                                                                                                         |  |
| na zbiornikowiec do przewozu produktów naftowych, chemikaliów, gazów skroplonych - stopień podstawowy                                                                                                        |  |
| na zbiornikowiec do przewozu produktów naftowych – stopień wyższy                                                                                                                                            |  |
| na zbiornikowiec do przewozu gazów skroplonych – stopień wyższy                                                                                                                                              |  |
| na zbiornikowiec do przewozu chemikaliów – stopień wyższy                                                                                                                                                    |  |
| w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych                                                                                                                                                                 |  |
| W zakresie bezpieczeństwa, kierowania tłumem, bezpieczeństwa pasażerów dla personelu zajmującego się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich na statkach pasażerskich ro-ro            |  |
| w zakresie bezpieczeństwa, kierowania tłumem, bezpieczeństwa pasażerów dla personelu zajmującego się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich na statkach pasażerskich innych niż ro-ro |  |
| w zakresie dowodzenia w sytuacjach kryzysowych, o zachowaniach ludzkich, bezpieczeństwie pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim ro-ro                                            |  |
| w zakresie dowodzenia w sytuacjach kryzysowych, o zachowaniach ludzkich, bezpieczeństwie pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim innym niż ro-ro                                  |  |
| w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych                                                                                                               |  |
| w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem z elementami manewrowania                                                                                                                                         |  |
| w zakresie dowodzenia siłownią okrętową                                                                                                                                                                      |  |
| w zakresie współpracy ze służbami SAR                                                                                                                                                                        |  |
| w zakresie znajomości Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobiegania Zanieczyszczeniom (ISM Code)                                                                       |  |
| w zakresie obsługi i wykorzystania ECDIS                                                                                                                                                                     |  |
| na oficera ochrony obiektów Portowych (PFSO)                                                                                                                                                                 |  |
| na oficera ochrony armatora (CSO)                                                                                                                                                                            |  |
| na oficera ochrony statku (SSO)                                                                                                                                                                              |  |
| dydaktyczne dla instruktorów                                                                                                                                                                                 |  |
| na świadectwo operatora VTS dla osób nie posiadających odpowiednich kwalifikacji morskich                                                                                                                    |  |
| na świadectwo operatora VTS dla osób posiadających odpowiednie kwalifikacje morskie                                                                                                                          |  |
| z zakresu eksploatacji siłowni turbinowych                                                                                                                                                                   |  |
| w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej – szkolenie uaktualniające                                                                                                                   |  |
| w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej – szkolenie uaktualniające                                                                                                              |  |
| w zakresie indywidualnych technik ratunkowych – szkolenie uaktualniające                                                                                                                                     |  |

|                                                                                     |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--|
| w zakresie ochrony przeciwpożarowej – stopień podstawowy – szkolenie uaktualniające |  |
| w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym - szkolenie uaktualniające       |  |
| na świadectwo radioelektronika drugiej klasy GMDSS                                  |  |
| na świadectwo ogólne operatora GMDSS – GOC                                          |  |
| na świadectwo ograniczone operatora GMDSS – ROC                                     |  |
| Inne:                                                                               |  |

**Wpisz znak „X” we właściwej kolumnie, jeśli dotyczy. Pozostałe pola wykasuj.**

|                                                                                                                                                                                                              |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <b>Szkolenia w zakresie bezpieczeństwa i specjalistyczne wymagane do uzyskania świadectwa ukończenia szkoły</b>                                                                                              |  |
| w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej                                                                                                                                         |  |
| w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej                                                                                                                                                             |  |
| w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym                                                                                                                                                           |  |
| w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej                                                                                                                                              |  |
| w zakresie indywidualnych technik ratunkowych                                                                                                                                                                |  |
| na ratownika                                                                                                                                                                                                 |  |
| na starszego ratownika                                                                                                                                                                                       |  |
| w zakresie wykorzystania radaru i ARPA – poziom operacyjny                                                                                                                                                   |  |
| w zakresie wykorzystania radaru i ARPA – poziom zarządzania                                                                                                                                                  |  |
| w zakresie ochrony przeciwpożarowej- stopień podstawowy                                                                                                                                                      |  |
| w zakresie ochrony przeciwpożarowej – stopień wyższy                                                                                                                                                         |  |
| na zbiornikowiec do przewozu produktów naftowych, chemikaliów, gazów skroplonych - stopień podstawowy                                                                                                        |  |
| na zbiornikowiec do przewozu produktów naftowych – stopień wyższy                                                                                                                                            |  |
| na zbiornikowiec do przewozu gazów skroplonych – stopień wyższy                                                                                                                                              |  |
| na zbiornikowiec do przewozu chemikaliów – stopień wyższy                                                                                                                                                    |  |
| w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych                                                                                                                                                                 |  |
| W zakresie bezpieczeństwa, kierowania tłumem, bezpieczeństwa pasażerów dla personelu zajmującego się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich na statkach pasażerskich ro-ro            |  |
| w zakresie bezpieczeństwa, kierowania tłumem, bezpieczeństwa pasażerów dla personelu zajmującego się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich na statkach pasażerskich innych niż ro-ro |  |
| w zakresie dowodzenia w sytuacjach kryzysowych, o zachowaniach ludzkich, bezpieczeństwie pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim ro-ro                                            |  |
| w zakresie dowodzenia w sytuacjach kryzysowych, o zachowaniach ludzkich, bezpieczeństwie pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim innym niż ro-ro                                  |  |
| w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych                                                                                                                                             |  |

|                                                                                                                                        |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| charakterystykach manewrowych                                                                                                          |  |
| w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem z elementami manewrowania                                                                   |  |
| w zakresie dowodzenia siłownią okrętową                                                                                                |  |
| w zakresie współpracy ze służbami SAR                                                                                                  |  |
| w zakresie znajomości Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobiegania Zanieczyszczeniom (ISM Code) |  |
| w zakresie obsługi i wykorzystania ECDIS                                                                                               |  |
| na oficera ochrony obiektów Portowych (PFSO)                                                                                           |  |
| na oficera ochrony armatora (CSO)                                                                                                      |  |
| na oficera ochrony statku (SSO)                                                                                                        |  |
| dydaktyczne dla instruktorów                                                                                                           |  |
| na świadectwo operatora VTS dla osób nie posiadających odpowiednich kwalifikacji morskich                                              |  |
| na świadectwo operatora VTS dla osób posiadających odpowiednie kwalifikacje morskie                                                    |  |
| z zakresu eksploatacji siłowni turbinowych                                                                                             |  |
| w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej – szkolenie uaktualniające                                             |  |
| w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej – szkolenie uaktualniające                                        |  |
| w zakresie indywidualnych technik ratunkowych – szkolenie uaktualniające                                                               |  |
| w zakresie ochrony przeciwpożarowej – stopień podstawowy – szkolenie uaktualniające                                                    |  |
| w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym - szkolenie uaktualniające                                                          |  |
| na świadectwo radioelektronika drugiej klasy GMDSS                                                                                     |  |
| na świadectwo ogólne operatora GMDSS – GOC                                                                                             |  |
| na świadectwo ograniczone operatora GMDSS – ROC                                                                                        |  |
| Inne:                                                                                                                                  |  |

**Wpisz znak „X” we właściwej kolumnie, jeśli dotyczy. Pozostałe pola wykasuj.**

### **III. Dokumenty szkoły**

| <b>Lp.</b> | <b>Zagadnienia</b>                                    | <b>Tak /<br/>Nie / nie<br/>dotyczy</b> | <b>Uwagi</b> |
|------------|-------------------------------------------------------|----------------------------------------|--------------|
| 1.         | Akt założycielski                                     |                                        |              |
| 2.         | Statut szkoły                                         |                                        |              |
| 3.         | Wpis do rejestru szkół                                |                                        |              |
| 4.         | Dokumentacja posiadanego systemu zarządzania jakością |                                        |              |
|            |                                                       |                                        |              |

|        |
|--------|
| Uwagi: |
|--------|

**IV. Kontrola i ocena programów kształcenia i ich zgodności z wymaganiami określonymi odrębnymi przepisami**

| Lp.    | Zagadnienia                                                                                                            | Tak / Nie / nie dotyczy | Uwagi |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------|
| 1.     | Zgodność realizowanych programów kształcenia z wymaganiami określonymi odrębnymi przepisami                            |                         |       |
| 2.     | Zgodność realizowanych programów praktyk z wymaganiami określonymi odrębnymi przepisami                                |                         |       |
| 3.     | Wewnątrzszkolny system oceniania, zasad prowadzenia zaliczeń i egzaminów, metod sprawdzania wiedzy i oceny kompetencji |                         |       |
| 4.     | Wewnątrzszkolny system kontroli realizacji programu kształcenia                                                        |                         |       |
| 5.     | Wewnątrzszkolny system archiwizacji i przechowywania dokumentów                                                        |                         |       |
|        |                                                                                                                        |                         |       |
| Uwagi: |                                                                                                                        |                         |       |

**V. Kontrola i ocena prowadzenia dokumentacji procesu nauczania**

| Lp. | Zagadnienia                                                           | Tak / Nie / nie dotyczy | Uwagi |
|-----|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------|
| 1.  | Księga uczniów                                                        |                         |       |
| 2.  | Arkusze ocen                                                          |                         |       |
| 3.  | Prowadzenie dzienników zajęć zgodnie z planem zajęć, lista frekwencji |                         |       |



|        |                                                                        |  |  |
|--------|------------------------------------------------------------------------|--|--|
|        | uczniów                                                                |  |  |
| 4.     | Protokoły egzaminów i zaliczeń                                         |  |  |
| 5.     | Dokumentacja osobowa uczniów                                           |  |  |
| 6.     | Rejestr wydanych świadectw, dyplomów i jego zgodność z listami uczniów |  |  |
| 7.     | Rejestr wydanych książek praktyk                                       |  |  |
| 8.     | Rejestr wydanych zaświadczeń o zaliczenia książki praktyk              |  |  |
| 9.     | Rejestr wydanych .....                                                 |  |  |
| 10.    | Rejestr wydanych .....                                                 |  |  |
| Uwagi: |                                                                        |  |  |

#### **VI. Kontrola i ocena kadry kierowniczej i dydaktycznej oraz prowadzenia stosownej dokumentacji**

| <b>Lp.</b> | <b>Zagadnienia</b>                                                     | <b>Tak / Nie / nie dotyczy</b> | <b>Uwagi</b> |
|------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------|
| 1.         | Spis kadry z podaniem kwalifikacji i przyporządkowaniem do przedmiotów |                                |              |
| 2.         | Kartoteki kadry                                                        |                                |              |
| 3.         | Teczki osobowe kadry                                                   |                                |              |
| 4.         | Zgodność kwalifikacji z przepisami                                     |                                |              |
|            |                                                                        |                                |              |
| Uwagi:     |                                                                        |                                |              |

#### **VII. Kontrola i ocena bazy i wyposażenia.**

| <b>Lp.</b> | <b>Zagadnienia</b>                   | <b>Tak / Nie / Nie dotyczy</b> | <b>uwagi</b> |
|------------|--------------------------------------|--------------------------------|--------------|
| 1.         | Opis bazy szkoleniowej               |                                |              |
| 2.         | Spis pomocy dydaktycznych            |                                |              |
| 3.         | Baza zasobów bibliotecznych          |                                |              |
| 4.         | Wyposażenie sal wykładowych w środki |                                |              |

|        |                   |  |  |
|--------|-------------------|--|--|
|        | dydaktyczne       |  |  |
| 5.     | Baza ćwiczeniowa: |  |  |
|        | Pracownia .....   |  |  |
|        | Laboratorium..... |  |  |
|        | Symulator .....   |  |  |
|        | Warsztat .....    |  |  |
|        | Inne .....        |  |  |
|        |                   |  |  |
| Uwagi: |                   |  |  |

### VIII. Kontrola i ocena procesu szkolenia i egzaminowania

| Lp. | Zagadnienia                                                                                                      | Tak / nie / nie dotyczy /Odpowiedź | Uwagi |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|-------|
| 1.  | Prowadzenie wykładów i ich zgodność godzinowa z programami szkoleń                                               |                                    |       |
| 2.  | Prowadzenie ćwiczeń i ich zgodność godzinowa z programami szkoleń                                                |                                    |       |
| 3.  | Prowadzenie innych zajęć i ich zgodność godzinowa z programami szkoleń                                           |                                    |       |
| 4.  | Realizacja praktyk zawodowych i ich integralność z programem kształcenia                                         |                                    |       |
| 5.  | Dysponowanie przez nauczycieli zestawami pytań (testami) wykorzystywanymi podczas sprawdzania wiadomości ucznia. |                                    |       |
| 6.  | Stosowanie sprzętu szkoleniowego zgodnie z programami kształcenia                                                |                                    |       |
| 7.  | Ocenianie, zaliczanie, egzaminowanie                                                                             |                                    |       |
| 8.  | Zaliczanie książki praktyk                                                                                       |                                    |       |
|     |                                                                                                                  |                                    |       |
|     |                                                                                                                  |                                    |       |
| 9.  | Prowadzenie dokumentacji związanej z procesem kształcenia                                                        |                                    |       |

|        |                                              |  |  |
|--------|----------------------------------------------|--|--|
| 10.    | Prowadzenie nadzoru nad procesem kształcenia |  |  |
| Uwagi: |                                              |  |  |

**Wnioski końcowe:**

Zespół audytujący w składzie:

1. .... przewodniczący
2. .... członek
3. .... członek
4. .... członek

w wyniku przeprowadzonej kontroli wystąpi do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o  
**uznanie / zachowanie ważności uznania / rozszerzenie zakresu uznania / ograniczenie zakresu uznania / zawieszenie uznania / cofnięcie uznania / \***

Kierunku: .....

Specjalności: .....

Szkolenia: .....

.....  
 data

.....  
 podpisy członków zespołu audytującego

\*niepotrzebne skreślić

**Zapoznałem się ze sprawozdaniem i otrzymałem kopię**

.....  
 podpis kierownika/dyrektora  
 (pieczęć, data)

**nr** .....

- 1) uznania ☐
- 2) potwierdzenia ważności uznania ☐
- 3) rozszerzenia zakresu uznania ☐
- 4) dodatkowy ☐

44

|       |                     |
|-------|---------------------|
| ..... | .....               |
| data  | podpis audytującego |

\* niepotrzebne skreślić

<sup>1)</sup> Osoba odpowiedzialna za proces szkolenia w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW

**Załącznik 4** do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ..... do w sprawie uznawania i nadzorowania morskich jednostek edukacyjnych

**Wzór sprawozdania z audytu morskiego ośrodka szkoleniowego oraz wzór karty niezgodności**

**Ministerstwo Infrastruktury**

....., dnia .....

Oznaczenie dokumentu .....

**Sprawozdanie z audytu ośrodka szkoleniowego**

w przedmiocie:

- |                                   |                          |
|-----------------------------------|--------------------------|
| 1) uznania                        | <input type="checkbox"/> |
| 2) odnowienia ważności uznania    | <input type="checkbox"/> |
| 3) potwierdzenia ważności uznania | <input type="checkbox"/> |
| 4) rozszerzenia zakresu uznania   | <input type="checkbox"/> |
| 5) dodatkowy                      | <input type="checkbox"/> |

**Kierunku:**.....

**Specjalności:**.....

**Szkolenia:**.....

*nazwa ośrodka*

*adres*

*tytuł, imię i nazwisko dyrektora ośrodka*

*tytuł, imię i nazwisko osoba odpowiedzialna za proces szkolenia w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW*

*data rozpoczęcia działalności*

*obowiązującego uznania udzielił\*<sup>5</sup>*

*w ..... w dniu .....*

*data i rodzaj ostatniego audytu*

*komisja audytująca*

|    |       |                |
|----|-------|----------------|
| 1. | ..... | przewodniczący |
| 2. | ..... | audytor        |
| 3. | ..... | audytor        |
| 4. | ..... | audytor        |

<sup>5</sup> Jeśli dotyczy

|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  |  |
|--|--|--|

# I. Audyt spełnienia wymagań formalno – prawnych działalności ośrodka szkoleniowego:

spełnione

☐

Niespełnione

☐

## II. Zakres działalności ośrodka szkoleniowego

Wpisz znak „X” we właściwej kolumnie.

| Szkolenia kwalifikacyjne                                                                    |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym                                                 |  |
| na świadectwo starszego marynarza                                                           |  |
| na poziom pomocniczy w dziale maszynowym                                                    |  |
| na dyplom kapitana żegluga wielkiej na statkach o pojemności brutto 3.000 i powyżej         |  |
| na poziomie zarządzania w dziale pokładowym                                                 |  |
| na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym                                                 |  |
| na poziomie zarządzania w żegludze przybrzeżnej                                             |  |
| na poziomie operacyjnym w żegludze przybrzeżnej                                             |  |
| na dyplom szypa 1 klasy żegluga krajowej                                                    |  |
| na dyplom szypa 2 klasy żegluga krajowej                                                    |  |
| na dyplom starszego oficera mechanika na statkach o mocy maszyn głównych 3.000 kW i powyżej |  |
| na poziomie zarządzania w dziale maszynowym                                                 |  |
| na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym                                                 |  |
| na dyplom oficera elektroautomatyka okrętowego                                              |  |
| na dyplom szypa klasy 1 rybołówstwa morskiego                                               |  |
| na dyplom szypa klasy 2 rybołówstwa morskiego                                               |  |
| inne:                                                                                       |  |

| Szkolenia w zakresie bezpieczeństwa i dodatkowe szkolenia specjalistyczne                             |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej                                  |  |
| w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej                                                      |  |
| w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym                                                    |  |
| w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej                                       |  |
| w zakresie indywidualnych technik ratunkowych                                                         |  |
| na ratownika                                                                                          |  |
| na starszego ratownika                                                                                |  |
| w zakresie wykorzystania radaru i ARPA – poziom operacyjny                                            |  |
| w zakresie wykorzystania radaru i ARPA – poziom zarządzania                                           |  |
| w zakresie ochrony przeciwpożarowej- stopień podstawowy                                               |  |
| w zakresie ochrony przeciwpożarowej – stopień wyższy                                                  |  |
| na zbiornikowiec do przewozu produktów naftowych, chemikaliów, gazów skroplonych - stopień podstawowy |  |
| na zbiornikowiec do przewozu produktów naftowych – stopień wyższy                                     |  |
| na zbiornikowiec do przewozu gazów skroplonych – stopień wyższy                                       |  |
| na zbiornikowiec do przewozu chemikaliów – stopień wyższy                                             |  |

|                                                                                                                                                                                                              |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych                                                                                                                                                                 |  |
| W zakresie bezpieczeństwa, kierowania tłumem, bezpieczeństwa pasażerów dla personelu zajmującego się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich na statkach pasażerskich ro-ro            |  |
| w zakresie bezpieczeństwa, kierowania tłumem, bezpieczeństwa pasażerów dla personelu zajmującego się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich na statkach pasażerskich innych niż ro-ro |  |
| w zakresie dowodzenia w sytuacjach kryzysowych, o zachowaniach ludzkich, bezpieczeństwie pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim ro-ro                                            |  |
| w zakresie dowodzenia w sytuacjach kryzysowych, o zachowaniach ludzkich, bezpieczeństwie pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim innym niż ro-ro                                  |  |
| w zakresie manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych                                                                                                               |  |
| w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem z elementami manewrowania                                                                                                                                         |  |
| w zakresie dowodzenia siłownią okrętową                                                                                                                                                                      |  |
| w zakresie współpracy ze służbami SAR                                                                                                                                                                        |  |
| w zakresie znajomości Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobiegania Zanieczyszczeniom (ISM Code)                                                                       |  |
| w zakresie obsługi i wykorzystania ECDIS                                                                                                                                                                     |  |
| na oficera ochrony obiektów Portowych (PFSO)                                                                                                                                                                 |  |
| na oficera ochrony armatora (CSO)                                                                                                                                                                            |  |
| na oficera ochrony statku (SSO)                                                                                                                                                                              |  |
| dydaktyczne dla instruktorów                                                                                                                                                                                 |  |
| na świadectwo operatora VTS dla osób nie posiadających odpowiednich kwalifikacji morskich                                                                                                                    |  |
| na świadectwo operatora VTS dla osób posiadających odpowiednie kwalifikacje morskie                                                                                                                          |  |
| z zakresu eksploatacji siłowni turbinowych                                                                                                                                                                   |  |
| w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej – szkolenie uaktualniające                                                                                                                   |  |
| w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej – szkolenie uaktualniające                                                                                                              |  |
| w zakresie indywidualnych technik ratunkowych – szkolenie uaktualniające                                                                                                                                     |  |



|                                                                                     |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--|
| w zakresie ochrony przeciwpożarowej – stopień podstawowy – szkolenie uaktualniające |  |
| w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym - szkolenie uaktualniające       |  |
| na świadectwo radioelektronika drugiej klasy GMDSS                                  |  |
| na świadectwo ogólne operatora GMDSS – GOC                                          |  |
| na świadectwo ograniczone operatora GMDSS – ROC                                     |  |
| inne:                                                                               |  |

### III. Kontrola organizacji pracy ośrodka szkoleniowego

| Lp. | Zagadnienia                                           | Tak / Nie /<br>Nie dotyczy | Uwagi |
|-----|-------------------------------------------------------|----------------------------|-------|
| 1.  | Statut ośrodka i akt założycielski                    |                            |       |
| 2.  | Dokumentacja posiadanego systemu zarządzania jakością |                            |       |
| 3.  | Wpis do rejestru szkół i ośrodków                     |                            |       |

### IV. Kontrola i ocena programów kształcenia i procesu szkolenia

| Lp. | Zagadnienia                                                                                     | Tak / Nie /<br>Nie dotyczy | Uwagi |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-------|
| 1.  | Zgodność programów szkoleń realizowanych przez ośrodek z zatwierdzonymi programami szkoleń      |                            |       |
| 2.  | Wykaz prowadzonych szkoleń.                                                                     |                            |       |
| 3.  | Prowadzenie dzienników zajęć zgodnie z planem zajęć oraz lista frekwencji uczestników szkolenia |                            |       |
| 4.  | Zgodność realizowanych godzin dydaktycznych z programami szkoleń                                |                            |       |
| 5.  | Protokoły zaliczeń /egzaminów szkoleń i przedmiotów w szkoleniach poszczególnych słuchaczy      |                            |       |
| 6.  | Zgodność zapisów w protokołach zaliczeń z listami uczestników szkoleń                           |                            |       |
| 7.  | Dysponowanie przez wykładowców ośrodka zestawami opracowanych pytań (zadań testowych do         |                            |       |

|                                        |                                                                                                                                   |  |  |
|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
|                                        | poszczególnych przedmiotów)<br>wykorzystywanych podczas<br>sprawdzania wiadomości słuchaczy                                       |  |  |
|                                        | Zgodność rejestru uczestników<br>szkolenia, rejestru wydawanych<br>zaświadczeń i świadectw z listami<br>uczestników szkoleń       |  |  |
| 8.                                     | Organizacja procesu kształcenia, plan<br>zajęć, organizacja zastępstw                                                             |  |  |
| 9.                                     | Realizacja programów z<br>poszczególnych przedmiotów z<br>uwzględnieniem frekwencji<br>poszczególnych słuchaczy                   |  |  |
| 10.                                    | Praktyka morska stanowi integralną<br>część programu nauczania                                                                    |  |  |
| 11.                                    | Realizacja praktyk morskich zgodnie z<br>wymaganiami Konwencji STCW                                                               |  |  |
| 12.                                    | Realizowanie programów praktyk<br>lądowych wynikających z Konwencji<br>STCW                                                       |  |  |
| 13.                                    | Nadzór nad realizacją praktyk<br>morskich, zaliczenie dzienników<br>praktyk                                                       |  |  |
| 14.                                    | Rejestr wydanych dzienników praktyk                                                                                               |  |  |
| 15.                                    | Rejestr wydanych zaświadczeń o<br>zaliczeniu dziennika praktyk                                                                    |  |  |
| 16.                                    | Wykaz i kontrola posiadania i<br>wykorzystania środków<br>dydaktycznych w procesie szkolenia,<br>określonych odrębnymi przepisami |  |  |
| 17.                                    |                                                                                                                                   |  |  |
| 18. Uwagi dodatkowe osób audytujących: |                                                                                                                                   |  |  |

## V. Kontrola kwalifikacji zawodowych i dydaktycznych kadry oraz sposobu administrowania ośrodkiem szkoleniowym

| Lp., | Zagadnienia                                                                                                                                                                                   | Tak / Nie /<br>Nie dotyczy | Uwagi |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-------|
| 1    | Określenie wymagań kwalifikacyjnych osób mogących prowadzić zajęcia szkoleniowe z przedmiotów konwencyjnych na lądzie i na morzu i czy wymagania te odpowiadają postanowieniom Konwencji STCW |                            |       |
| 2    | Zgodność kwalifikacji zawodowych i morskich wykładowców z wymaganiami odrębnych przepisów                                                                                                     |                            |       |
| 3    | Prowadzenie i aktualizacja dokumentów personalnych (kartoteka) wykładowców zatrudnionych w ośrodku szkoleniowym                                                                               |                            |       |
| 4    | Podział zadań kierownictwa ośrodka szkoleniowego i pozostałych pracowników                                                                                                                    |                            |       |
| 5    | Prowadzenie przez kierownictwo ośrodka szkoleniowego bieżącej kontroli procesu szkolenia i pracy ośrodka oraz dokumentacji z tego zakresu                                                     |                            |       |
| 6    | Uwagi dodatkowe osób audytujących:                                                                                                                                                            |                            |       |

#### **VI. Kontrola i ocena pomieszczeń szkoleniowych, a także wyposażenia ośrodka szkoleniowego w środki dydaktyczne**

| Lp. | Zagadnienia                                                                                                 | Tak / Nie /<br>Nie dotyczy | Uwagi |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-------|
| 1   | Wykorzystywanie sal wykładowych, audytoryjnych, seminaryjnych itp. w procesie kształcenia                   |                            |       |
| 2   | Wyposażenie ośrodka szkoleniowego w środki dydaktyczne i pomoce naukowe zgodne z wymaganiami Konwencji STCW |                            |       |
|     | k) sal wykładowych                                                                                          |                            |       |

|                                       |                                                                                       |  |  |
|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
|                                       | l) laboratoriów                                                                       |  |  |
|                                       | m) poligonów                                                                          |  |  |
|                                       | n) symulatorów                                                                        |  |  |
|                                       | o) technicznych środków<br>dydaktycznych                                              |  |  |
|                                       | p) archiwum                                                                           |  |  |
|                                       | q) biblioteczki zawierającej aktualną<br>literaturę, wymaganą odrębnymi<br>przepisami |  |  |
| 4. Uwagi dodatkowe osób audytujących: |                                                                                       |  |  |
| 5. Wnioski końcowe:                   |                                                                                       |  |  |

Zespół audytujący w składzie:

1. .... przewodniczący
2. .... członek
3. .... członek
4. .... członek

w wyniku przeprowadzonego audytu wystąpi do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej  
o **uznanie / potwierdzenie ważności uznania / rozszerzenie zakresu uznania / ograniczenie  
zakresu uznania / zawieszenie uznania / cofnięcie uznania / \***

Szkolenia: .....

.....  
data

.....  
podpisy członków zespołu audytującego

\*niepotrzebne skreślić

**Zapoznałem się ze sprawozdaniem i otrzymałem kopię**

.....  
podpis kierownika/dyrektora  
(pieczęć, data)

**Zapoznałem się ze sprawozdaniem i otrzymałem kopię**

.....  
(podpis kierownika MJE)

(pieczęć)

.....  
(data)

## KARTA NIEZGODNOŚCI

nr .....

Audyt w przedmiocie:

- 1) uznania ☐
- 2) odnowienia ważności uznania ☐
- 3) potwierdzenia ważności uznania ☐
- 4) rozszerzenia zakresu uznania ☐
- 5) dodatkowy ☐

<sup>1)</sup> Osoba odpowiedzialna za proces szkolenia w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW

**Załącznik 5** do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ..... do w sprawie uznawania i nadzorowania morskich jednostek edukacyjnych

### **Wzór upoważnienia do przeprowadzania audytu**



**Rzeczpospolita Polska**

**Ministerstwo Infrastruktury**

Upoważnienie nr .....

wydane w dniu.....

Na podstawie art. 268a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.) w związku z art. .... ust. .. ustawy z dnia ..... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr ..., poz. ....),

upoważniam komisję audytującą w składzie:

1. .... przewodniczący
2. .... członek
3. .... członek
4. .... członek

do przeprowadzenia audytu działalności szkoleniowej .....  
w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW: (nazwa MJE)

1. w przedmiocie: uznania / odnowienia uznania / potwierdzenie uznania / rozszerzenie zakresu uznania / dodatkowe\*, zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ..... w sprawie uznawania MJE (Dz. U. ....Nr ..., poz. ....),
2. od dnia: ..... r.

Ważność niniejszego upoważnienia wygasa z dniem wydania przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej decyzji na podstawie § 5 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ..... w sprawie uznawania Morskich Jednostek Edukacyjnych przy jednoczesnym usunięciu niezgodności wskazanych w karcie niezgodności.

.....  
(Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej)

\*Niepotrzebne skreślić

**Załącznik 6** do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ..... do w sprawie uznawania i nadzorowania morskich jednostek edukacyjnych

**Wzór certyfikatu uznania morskiej jednostki edukacyjnej**



**CERTYFIKAT UZNANIA**

.....  
(nazwa i adres Morskiej Jednostki Edukacyjnej)

**wydany przez .....**

Na podstawie art. .... r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr....., poz....., z późn. zm.) przyznaje się z dniem ..... uprawnienia do szkolenia kadr morskich w zakresie określonym w załączniku do niniejszego certyfikatu.

Certyfikat utrzymuje ważność przez okres ..... lat od daty wydania.

.....  
(podpis ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej)

Załącznik:  
1. Zakres usług szkoleniowych

*Morska Jednostka Edukacyjna jest uznana w zakresie objętym postanowieniami Konwencji STCW do .....*

Nr .....



**ZAŁĄCZNIK DO CERTYFIKATU UZNANIA**

**ZAKRES USŁUG SZKOLENIOWYCH**

PROWADZONYCH PRZEZ

.....  
(nazwa i adres Morskiej jednostki Edukacyjnej)

| Lp. |  |
|-----|--|
| 1.  |  |
| 2.  |  |
| 3.  |  |

.....  
data

.....  
(podpis ministra właściwego do spraw  
gospodarki morskiej)

## UZASADNIENIE

W związku z wejściem w życie nowej ustawy bezpieczeństwie morskim oraz zmianą delegacji ustawowej, zaistniała konieczność opracowania nowych przepisów wykonawczych regulujących kwestie nadzorowania morskich jednostek edukacyjnych poprzez wprowadzenie systemu audytów potwierdzających zgodność prowadzonych przez nie szkoleń z wymogami Konwencji STCW.

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie uznawania i nadzorowania morskich jednostek edukacyjnych stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 76 ust. 4 ustawy z dnia ..... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ....., poz. ....), zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb uznawania, zmiany zakresu, odnawiania, zawieszania i cofania uznania morskich jednostek edukacyjnych w zakresie spraw objętych postanowieniami Konwencji STCW, warunki i sposób przeprowadzania audytów oraz sposób sporządzania i aktualizacji listy audytorów.

Projekt rozporządzenia określa warunki i tryb przeprowadzania audytów dotyczących: uznania, zmiany zakresu uznania, potwierdzenia uznania, odnowienia ważności uznania tych podmiotów oraz audytów dodatkowych dla poszczególnych typów morskich jednostek edukacyjnych, zdefiniowanych w rozporządzeniu. Projekt, poprzez określenie zakresu audytu, określa także warunki i kryteria, jakimi kierować się powinni audytorzy w trakcie audytu. Określa również sposób tworzenia oraz aktualizacji listy audytorów oraz warunkami wynagradzania członków zespołu audytującego za przeprowadzenie audytu.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie podlega konsultacjom w celu uzyskania opinii z Europejskim Bankiem Centralnym lub innym właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, o których mowa w §12a Uchwały Rady Ministrów Nr 49 z dnia 19 marca 2002 r. „Regulamin pracy Rady Ministrów” (M. P. nr 13 z 2002 r., poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z przepisami prawa Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI**

### **I. Cel wprowadzenia rozporządzenia**

W związku z wejściem w życie nowej ustawy bezpieczeństwie morskim, zaistniała konieczność opracowania nowych przepisów wykonawczych regulujących uznawania i nadzorowania morskich jednostek edukacyjnych.

### **II. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie**

Przepisy projektu rozporządzenia będą oddziaływać na morskie jednostki edukacyjne, jako podmioty, które chcą prowadzić działalność związaną ze szkoleniem załóg statków morskich, podlegać będą audytom na zgodność z postanowieniami Konwencji STCW. Wpłyną także na administrację morską, wobec uzyskania przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej kompetencji do uznawania i prowadzenia nadzoru nad wszystkimi morskimi jednostkami edukacyjnymi oraz zastąpienia systemu kontroli ośrodków szkolących kadry morskie audytami.

### **III. Wyniki konsultacji społecznych**

Projekt rozporządzania zostanie skierowany do uzgodnień z następującymi podmiotami:

- 1) Akademia Morska w Gdyni,
- 2) Akademia Morska w Szczecinie,
- 3) Akademia Marynarki Wojennej,
- 4) Studium Doskonalenia Kadr Sp. z o.o.,
- 5) Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich Akademii Morskiej w Szczecinie,
- 6) Ośrodek Szkoleniowy Akademii Marynarki Wojennej,
- 7) Szkoła Morska w Gdyni Sp. z o.o.,
- 8) Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej w Gdyni,
- 9) Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej w Szczecinie,
- 10) Centrum Szkolenia Morskiego „ZENIT”,
- 11) Dohle Manning Agency (Poland) Sp. z o.o.
- 12) Gdańska Akademia Kształcenia Służb Ochrony i Doskonalenia Zawodowego,
- 13) Ośrodek Szkolenia Pożarniczego - Fire Port Service,
- 14) Ośrodek Szkoleniowy Polsteam s.c.,

- 15) Akademia Morska Studium GMDSS,
- 16) Straż Portowa Sp. z o.o.,
- 17) Bałtycka Akademia Umiejętności,
- 18) MERIDIAN INTERNATIONAL S.C.,
- 19) Gdyńska Szkoła Morska,
- 20) Zespół Szkół Morskich im. Bohaterskich Obrońców Westerplatte,
- 21) Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego Akademii Morskiej w Szczecinie
- 22) Ośrodek Szkolenia Morskiego Przy Centrum Kształcenia Zawodowego,
- 23) Towarzystwo Wiedzy Powszechnej - Oddział Regionalny w Szczecinie,
- 24) Zespół Szkół Morskich w Świnoujściu,
- 25) Policealna Szkoła Morska w Szczecinie,
- 26) Technikum Morskie w Zespole Szkół Budowy Okrętów w Szczecinie,
- 27) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
- 28) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
- 29) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy.

#### **IV. Skutki wprowadzenia regulacji**

1. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego  
Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych.
2. Wpływ regulacji na rynek pracy  
Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.
3. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw  
Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. Nie będzie miało również wpływu na funkcjonowanie przedsiębiorstw.
4. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny  
Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej oraz trybu przeprowadzania  
egzaminów**

Na podstawie artykułu 77 ust. 10 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim, (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1  
Postanowienia ogólne**

**§1.** Rozporządzenie określa:

- 1) tryb i sposób przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych;
- 2) kryteria, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczącego komisji, zastępców przewodniczącego oraz egzaminatorów Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej;
- 3) sposób sporządzania i aktualizacji listy egzaminatorów;
- 4) warunki wynagradzania członków zespołu egzaminacyjnego.

**§ 2.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

1. ustawa – ustawa z dnia ... o bezpieczeństwie morskim,
2. centrum egzaminacyjne lub ośrodek egzaminacyjny – centrum egzaminacyjne i ośrodek egzaminacyjny posiadający akredytację Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej do przeprowadzania egzaminów w zakresie przez nią określonym.

**Rozdział 2  
Tryb i sposób przeprowadzania egzaminów**

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

§ 3. 1. Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna, zwana dalej komisją egzaminacyjną, przeprowadza egzaminy w sesjach egzaminacyjnych lub w trybie ciągłym.

2. Regulamin pracy komisji egzaminacyjnej określają odrębne przepisy.

§ 4. 1. Terminy i miejsca egzaminów w danej sesji egzaminacyjnej wyznacza Przewodniczący komisji egzaminacyjnej, z uwzględnieniem terminów szkoleń prowadzonych przez morskie jednostki edukacyjne. W centrum egzaminacyjnym egzaminy prowadzone są zawsze w terminach wyznaczonych przez Przewodniczącego komisji egzaminacyjnej, a także w terminach indywidualnie ustalanych z egzaminatorami w dniach roboczych.

2. Egzaminatorzy w centrach egzaminacyjnych, działając w trybie ciągłym, prowadzą egzaminy cząstkowe i końcowe na kursach kwalifikacyjnych i specjalistycznych oraz w akademiach morskich w oparciu o wyposażenie centrum egzaminacyjnego i materiały komisji egzaminacyjnej (testy, zadania, scenariusze).

3. Informację o terminach i miejscach egzaminów podaje się do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie wykazu w siedzibach centrów i ośrodków egzaminacyjnych oraz na stronach internetowych, minimum na dwa tygodnie przed planowanym egzaminem.

4. Informację o terminach i miejscach egzaminów przypadających w danym kwartale przez ośrodki i centra egzaminacyjne przekazuje się dyrektorom urzędów morskich w miesiącu poprzedzającym ten kwartał.

§ 5. Na pisemny wniosek obcokrajowca o przeprowadzenie egzaminu w języku angielskim przewodniczący komisji egzaminacyjnej wskazuje termin i miejsce egzaminu.

§ 6. Do egzaminu może przystąpić osoba, która odbyła szkolenia i posiada praktykę pływania, wymagane do uzyskania odpowiedniego dyplomu albo świadectwa, które są określone w przepisach w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy.

§ 7. 1. Osoby, o których mowa w § 6, obowiązane są złożyć w jednym z sekretariatów komisji egzaminacyjnej przy urzędach morskich – najpóźniej na tydzień przed wyznaczonym terminem egzaminu – pisemny wniosek o dopuszczenie do egzaminu, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Przewodniczący komisji egzaminacyjnej może wyrazić zgodę na skrócenie terminu, o którym mowa w ust. 1, po udokumentowaniu przyczyn uniemożliwiających złożenie wniosku w tym terminie. Termin może być skrócony najwyżej o 3 dni.

3. Wniosek powinien zawierać imię i nazwisko osoby ubiegającej się o dopuszczenie do egzaminu, jej adres, datę i miejsce urodzenia oraz określać jej wykształcenie i posiadane kwalifikacje zawodowe.
4. Do wniosku należy załączyć:
  - 1) kserokopię ostatniego dyplomu lub świadectwa - jeżeli nie były wydane przez urząd morski, przy którym działa komisja egzaminacyjna;
  - 2) zaświadczenie o odbytej praktyce lub wyciąg pływania;
  - 3) zaświadczenie o zaliczeniu odpowiedniego kursu kwalifikacyjnego na dany poziom - o ile takie zaliczenie jest wymagane;
  - 4) dowód uiszczenia opłaty egzaminacyjnej;
  - 5) kserokopię dokumentu potwierdzającego posiadane wykształcenie - jeżeli osoba ubiega się po raz pierwszy o dopuszczenie do egzaminu przed daną komisją egzaminacyjną albo poszerzyła swe wykształcenie;
  - 6) zaświadczenie o zaliczeniu dziennika praktyk - w przypadku ubiegania się o dopuszczenie do egzaminu na poziomie operacyjnym.
5. Przewodniczący komisji egzaminacyjnej może wyrazić zgodę na uzupełnienie niekompletnego wniosku, nie później niż w dniu rozpoczęcia egzaminu.
6. W przypadku niezachowania terminu, o którym mowa w ust. 1, lub warunku, o którym mowa w ust. 5, osoba ubiegająca się o dopuszczenie do egzaminu nie zostaje do niego dopuszczona w danej sesji egzaminacyjnej.
7. W przypadku rezygnacji z przystąpienia do egzaminu, opłata egzaminacyjna, na wniosek zainteresowanego, podlega zwrotowi, pod warunkiem zawiadomienia o tym komisji egzaminacyjnej, nie później niż na dzień przed terminem rozpoczęcia egzaminu. Komisja egzaminacyjna dokonuje zwrotu opłaty egzaminacyjnej w terminie 30 dni od daty otrzymania zawiadomienia.
8. W przypadku niedotrzymania przez osobę ubiegającą się o dopuszczenie do egzaminu terminu, o którym mowa w ust. 7, jeżeli zostało to spowodowane ważnymi przyczynami losowymi, przewodniczący komisji egzaminacyjnej, na wniosek tej osoby, może zdecydować o zaliczeniu wniesionej opłaty na poczet egzaminu wyznaczonego w innym terminie.

§ 8.1. W ośrodkach egzaminacyjnych egzaminatorzy egzaminują na zlecenie jednostki uprawnionej do prowadzenia kursów. W zależności od organizacji kursów, mogą prowadzić egzaminy częściowe lub całościowe – po zakończonym kursie.



2. W akademiach morskich egzaminy prowadzone są w ramach kształcenia ciągłego i obejmują swoim zakresem wszystkie wymagania przewidziane dla egzaminów kwalifikacyjnych.
3. Organizacja egzaminu i jego struktura podana jest przez komisję egzaminacyjną do informacji publicznej, w formie informacji wywieszonych w centrach i ośrodkach egzaminacyjnych oraz na stronie internetowej komisji egzaminacyjnej.

**§ 9. 1.** W zależności od wymagań egzaminacyjnych, określonych w odrębnych przepisach, egzamin na poszczególne poziomy kompetencji obejmuje:

- 1) egzamin z wiedzy i umiejętności w formie testu obejmującego całość tematyki;
- 2) egzamin praktyczny przeprowadzany się na symulatorach operacyjnych, spełniających wymagania komisji egzaminacyjnej lub na obiektach rzeczywistych wg losowo generowanych scenariuszy z bazy danych komisji egzaminacyjnej i obejmuje procedury przyjęcia, pełnienia i zdawania wacht, zachowania w sytuacjach awaryjnych, nadzór nad bieżącą obsługą statku oraz:
  - a) bezpieczne pełnienie wacht (dla poziomu operacyjnego),
  - b) zarządzanie bezpieczną eksploatacją statku (dla poziomu zarządzania).
2. Egzaminy na kursach specjalistycznych obejmują :
  - 1) egzamin z wiedzy i umiejętności w formie testu obejmującego całość tematyki;
  - 2) egzamin praktyczny na obiektach rzeczywistych lub symulatorach spełniających wymagania komisji egzaminacyjnej.
3. Warunkiem dopuszczenia do egzaminu praktycznego jest uzyskanie co najmniej 51 % punktów z części testowej egzaminu.
4. Testy sprawdzane są elektronicznie.

**§ 10. 1.** W trakcie egzaminu zdający mogą korzystać z niezbędnych przyrządów, tablic i innych pomocy, które komisja egzaminacyjna uzna za niezbędne.

2. Korzystanie przez zdających w trakcie egzaminu ze środków innych niż określone w ust. 1, bądź korzystanie z pomocy osób postronnych, a także udzielanie pomocy innym, powoduje wykluczenie z egzaminu.

**§ 11.1** Dokumentowanie wyników egzaminów odbywa się w formie papierowej i elektronicznej.

2. Karty egzaminacyjne wydawane są osobom, które złożyły wymagane dokumenty, wniosły stosowne opłaty w sekretariatach komisji egzaminacyjnych przy urzędach morskich, na terenie których rozpoczynają proces egzaminowania i zostały dopuszczonym do egzaminu.
3. W karcie egzaminacyjnej i w centralnej bazie danych komisji egzaminacyjnej dokumentowane są wyniki egzaminów z poszczególnych modułów, z podaniem numeru wygenerowanego zadania, ilości uzyskanych punktów, daty egzaminu i nazwy jednostki egzaminującej.
4. Uprawniony egzaminator ma wgląd w zapisy w karcie egzaminacyjnej w formie papierowej i elektronicznej, po wpisaniu klucza potwierdzającego takie uprawnienia.
5. Do czasu zakończenia egzaminu karta zaliczeń w formie papierowej pozostaje w dyspozycji osoby egzaminowanej.
6. Warunkiem pozytywnego zakończenia egzaminu jest uzyskanie wymaganych wpisów potwierdzających uzyskanie wyników powyżej określonego progu w papierowej i elektronicznej ewidencji wyników.
7. Karty egzaminacyjne są archiwizowane w sekretariatach komisji egzaminacyjnej przy urzędach morskich, na terenie których zakończono proces egzaminowania, rejestracja wyników częściowych i wyniku końcowego realizowane jest w centralnej bazie danych komisji egzaminacyjnej.

**§ 12.** 1. Egzaminowany wnosi opłatę za przeprowadzenie egzaminów w jednym z sekretariatów komisji egzaminacyjnej przy urzędach morskich, na terenie których rozpoczynają proces egzaminowania. Wysokość opłat określono w ustawie.

2. Centra i ośrodki egzaminacyjne uzyskują opłatę za eksploatację bazy, na której przeprowadzone są egzaminy lub ich część, w wysokości określonej w ustawie dla danego typu egzaminu, pomnożoną przez ilość egzaminowanych.

**§ 13.** 1. Za uczestnictwo w egzaminie członkowie komisji egzaminacyjnej otrzymują wynagrodzenie uzależnione od liczby egzaminowanych osób, w wysokości określonej w ustawie.

2. Wyплаты wynagrodzeń dla egzaminatorów realizują urzędy morski, na terenie których realizowano proces egzaminowania, po dostarczeniu dokumentacji egzaminów.

### **Rozdział 3**

#### **Przewodniczący komisji egzaminacyjnej, jego zastępcy oraz egzaminatorzy**

**§ 14.** Kandydatem na przewodniczącego albo zastępcę przewodniczącego może być osoba posiadająca:

- 1) dyplom na poziomie zarządzania w dziale pokładowym lub maszynowym oraz dyplom ukończenia wyższej uczelni, albo
- 2) dyplom na poziomie zarządzania w dziale pokładowym lub maszynowym oraz 5-letnią praktykę pływania na statkach morskich na stanowisku określonym w tym dyplomie.

**§ 15.1** Kandydat na egzaminatora powinien posiadać:

- 1) wykształcenie wyższe.
- 2) minimum 5 lat doświadczenia zawodowego:
  - a) na stanowisku bezpośrednio związanym z zakresem egzaminu (modułu) na odpowiedni poziom kompetencji, lub
  - b) w dydaktyce przedmiotów obejmujących zakres funkcji na uczelniach wyższych kształcących kadry morskie według programów nauczania zgodnych z Konwencją STCW;
- 3) kurs przygotowania pedagogicznego;
- 4) kurs obsługi symulatorów wykorzystywanych w egzaminach praktycznych, potwierdzony stosownym certyfikatem posiadanym przez kandydata;
- 5) referencje uczelni morskiej, administracji morskiej, armatora, towarzystwa klasyfikacyjnego;
- 6) certyfikat znajomości języka angielskiego na poziomie testu Merlins, Martel lub odpowiadającego poziomem testu ze słownictwa morskiego w j. angielskim.

2. Kandydaci na egzaminatorów przechodzą szkolenie unifikacyjne w zakresie wymogów, sposobu i procedur egzaminowania, jednakowych dla wszystkich centrów i punktów egzaminacyjnych. Po uzyskaniu pozytywnego wyniku szkolenia kandydaci uzyskują status egzaminatora na okres 5 lat. Po tym okresie muszą przejść z pozytywnym wynikiem kursy odnowieniowe.

**§ 16.** Kandydat na przewodniczącego, zastępcę przewodniczącego albo członka komisji egzaminacyjnej dodatkowo:

- 1) odbywa szkolenie w zakresie metod i praktyki egzaminowania;
- 2) w przypadku egzaminowania za pomocą symulatorów – powinien wykazać się praktycznym doświadczeniem na poszczególnych typach symulatorów, zdobytym pod nadzorem i pozytywnie ocenionym przez doświadczonego egzaminatora.

**§17.** Kandydat na sekretarza komisji egzaminacyjnej powinien posiadać doświadczenie praktyczne w zakresie obsługi organizacyjno-administracyjnej komisji egzaminacyjnej.

**§ 18.1.** Kandydatów na egzaminatorów zgłaszają morskie jednostki edukacyjne, urzędy morskie, towarzystwa klasyfikacyjne, przedsiębiorstwa armatorskie. Jednostka zgłaszająca powinna załączyć rekomendację zgłaszanego kandydata na egzaminatora.

2. Komisja egzaminacyjna dokonuje wyboru kandydatów na egzaminatorów, spośród osób, o których mowa w ust. 1. Po dokonaniu wyboru, przygotowuje listę egzaminatorów.

3. Komisja egzaminacyjna organizuje szkolenia i egzaminy oraz dokonuje weryfikacji egzaminatorów.

**§ 19.1.** Przewodniczący komisji egzaminacyjnej przekazuje się listę egzaminatorów ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej celem jej akceptacji.

2. Przewodniczący komisji egzaminacyjnej raz do roku przekazuje ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej aktualne informacje o statusie osób wpisanych na listę egzaminatorów oraz przedstawia nowych kandydatów na egzaminatorów.

3. Po zaakceptowaniu informacji, o której mowa w ust. 2, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej sporządza i akceptuje nową listę egzaminatorów.

## **Rozdział 4**

### **Przepisy przejściowe i końcowe**

**§ 20.** Osoby, które rozpoczęły szkolenie przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, jednak nie później, niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy są egzaminowane przez komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach urzędów morskich na podstawie dotychczasowych przepisów.

§ 21. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia<sup>2)</sup>.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

---

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniami:

- 1) Ministra Infrastruktury z dnia 27 listopada 2002 r. w sprawie trybu przeprowadzania egzaminów i zasad wynagradzania członków komisji egzaminacyjnej oraz członków komisji dokonujących oceny ośrodków szkoleniowych (Dz. U. Nr 205, poz. 1734 oraz Dz. U. z 2008 r., Nr 06, poz. 12);
- 2) Ministra Infrastruktury z dnia 29 listopada 2004 r. w sprawie regulaminu pracy komisji egzaminacyjnych oraz kryteriów, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczącego i członków tych komisji (Dz. U. Nr 262, poz. 2610)

– które zgodnie z art. 142 ust. 2 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim tracą moc z dniem ... .

## UZASADNIENIE

W związku z wejściem w życie nowej ustawy o bezpieczeństwie morskim i powołaniem Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej, zaistniała konieczność opracowania nowych przepisów wykonawczych w zakresie sposobu organizacji i przebiegu egzaminów dla marynarzy.

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej oraz trybu przeprowadzania egzaminów stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 77 ust. 10 ustawy z dnia ..... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ....., poz. ....), zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, kryteria, którym powinni odpowiadać kandydaci na przewodniczącego i jego zastępców oraz egzaminatorów, sposób sporządzania i aktualizacji listy egzaminatorów, a także tryb i sposób przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych oraz warunki wynagradzania członków zespołu egzaminacyjnego.

Projekt rozporządzenia tworzy nowoczesny system egzaminacyjny, umożliwiając zapewnienie jednolitych, obiektywnych wymagań egzaminacyjnych, niezależnie od miejsca egzaminowania i egzaminatorów. Egzaminy odbywać się będą w morskich jednostkach edukacyjnych, które uzyskają status centrum lub ośrodka egzaminacyjnego. Przewiduje, że kompetencje egzaminatorów będą sprawdzone przez uprawniony organ Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej, a potwierdzane corocznie przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Tym kompetencje egzaminatorów będą ujednolicone, co gwarantuje wszystkim ubiegającym się o dyplomy morskie egzaminowanie z zakresu wiedzy i umiejętności według jednolitych kryteriów i na równorzędnym sprzęcie.

Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna ułatwi dostęp egzaminowanych do egzaminów – dostęp do centrów i ośrodków egzaminacyjnych w dowolnym okresie, możliwość zdawania egzaminów w częściach, w różnych miejscach i w wybranym czasie. Wdroży systemowy nadzór procesu egzaminowania w miejsce nadzoru osobowego, zależnego od etyki i wiedzy nadzorującego. Zapewni, że niezależnie od miejsca egzaminowania, będzie ono jednolitym procesem, bezstronnego sprawdzenie wiedzy i umiejętności egzaminowanego z zakresu objętego tematyką egzaminu, realizowanym w centrum egzaminacyjnym lub ośrodku egzaminacyjnym.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie podlega konsultacjom w celu uzyskania opinii z Europejskim Bankiem Centralnym lub innym właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, o których mowa w §12a Uchwały Rady Ministrów Nr 49 z dnia 19 marca 2002 r. „Regulamin pracy Rady Ministrów” (M. P. nr 13 z 2002 r., poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z przepisami prawa Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI**

### **I. Cel wprowadzenia rozporządzenia**

W związku z wejściem w życie nowej ustawy bezpieczeństwie morskim i utworzeniem centralnej Morskiej komisji Egzaminacyjnej zaistniała konieczność opracowania nowych przepisów wykonawczych w zakresie sposobu organizacji i przebiegu egzaminów dla marynarzy.

### **II. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie**

Przepisy projektu rozporządzenia będą oddziaływać na osoby ubiegające się o uzyskanie świadectw i dyplomów morskich, gdyż ich uzyskanie warunkowane będzie złożeniem egzaminu z wynikiem pozytywnym przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną, a nie – jak dotychczas – przed jedną z trzech komisji działających przy dyrektorach urzędów morskich.

### **III. Wyniki konsultacji społecznych**

Projekt rozporządzania zostanie skierowany do uzgodnień z następującymi podmiotami:

- 1) Akademia Morska w Gdyni,
- 2) Akademia Morska w Szczecinie,
- 3) Akademia Marynarki Wojennej,
- 4) Studium Doskonalenia Kadr Sp. z o.o.,
- 5) Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich Akademii Morskiej w Szczecinie,
- 6) Ośrodek Szkoleniowy Akademii Marynarki Wojennej,
- 7) Szkoła Morska w Gdyni Sp. z o.o.,
- 8) Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej w Gdyni,
- 9) Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej w Szczecinie,
- 10) Centrum Szkolenia Morskiego „ZENIT”,
- 11) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
- 12) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
- 13) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy.



#### **IV. Skutki wprowadzenia regulacji**

1. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Ustanowienie Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej (CMKE) nie spowoduje dodatkowego obciążenia dla budżetu państwa. Obecnie funkcjonują trzy komisje egzaminacyjne przy każdym z Dyrektorów Urzędów Morskich. W ich miejsce powołana zostanie Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna. Dodatkowo koszty funkcjonowania CMKE oraz opłacenia egzaminatorów pokryte będą ze zwiększonych dochodów z przeprowadzania egzaminów w związku ze zmianą załącznika do ustawy w zakresie opłat za egzaminy. Podwyższenie opłat za egzaminy wynika z faktu, że przedmiotowe opłaty od 2000 r. nie ulegały zmianom. Koszty związane z wynagrodzeniem egzaminatorów i dochody trzech komisji egzaminacyjnych w roku 2008 wyniosły odpowiednio 350 tys. PLN oraz 860 tys. PLN. Pozostała kwota przeznaczona jest na wynagrodzenia Przewodniczących komisji egzaminacyjnych, pracowników sekretariatów komisji oraz opłacenie materiałów i pomieszczeń egzaminacyjnych. Obecnie co roku rezerwowana jest kwota 450 tys. rocznie na wydatki związane z działaniem komisji egzaminacyjnych przy dyrektorach urzędów morskich. Wydatki te nie ulegną zwiększeniu po utworzeniu CMKE.

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na budżet jednostek samorządu terytorialnego.

2. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

3. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. Nie będzie miało również wpływu na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

4. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie bezpiecznej obsługi statku**

Na podstawie art. 80 ust. 3 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) warunki ustalania składu załogi statku przez dyrektorów urzędów morskich
- 2) wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi.

**§ 2.** 1. Statek nie może być używany w żegludze, jeżeli nie jest obsadzony załogą o wymaganym dla bezpieczeństwa morskiego minimalnym składzie.

2. Minimalny skład załogi statku określony powinien być tak, by zapewnić należyty poziom bezpieczeństwa żeglugi oraz ochrony środowiska morskiego.

**§ 3.** 1. Dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku ustala minimalny skład załogi statku biorąc pod uwagę:

- 1) wielkość i typ statku;
- 2) liczbę, wielkość i typ pędników głównych i pomocniczych;
- 3) wyposażenie statku;
- 4) rodzaj przewożonego ładunku;
- 5) częstotliwość zawinięć do portów;
- 6) długość i rodzaj prawdopodobnych rejsów statku;
- 7) rodzaj rejonu żeglugi, w którym statek będzie operował;
- 8) niezbędne kwalifikacje załogi;
- 9) wymogi odnośnie czasu pracy i wypoczynku marynarzy, określone w odrębnych przepisach.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

2. Ustalając minimalny skład załogi statku, dyrektor urzędu morskiego bierze pod uwagę wytyczne Międzynarodowej Organizacji Morskiej, zawarte w rezolucjach A.890(21) oraz A.955(23) dotyczących minimalnej bezpiecznej obsługi.

§ 4. Ustala się wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi statku dla statków morskich, podlegających Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319) wraz z Protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177), i z Protokołem z 1988 roku do Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 roku (Dz. U. z 2009 r. Nr 46, poz. 372), stanowiący załącznik do rozporządzenia.

§ 5. Certyfikaty bezpiecznej obsługi statku, wydane na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 kwietnia 2002 r. w sprawie wzoru certyfikatu bezpiecznej obsługi statku morskiego (Dz. U. Nr 69, poz. 639) zachowują swoją ważność.

§ 6. Opłaty za czynności przewidziane w rozporządzeniu określa ustawa.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

Załącznik  
do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury  
z dnia ... (poz. ...)



RZECZPOSPOLITA POLSKA  
REPUBLIC OF POLAND

CERTYFIKAT BEZPIECZNEJ OBSŁUGI  
MINIMUM SAFE MANNING CERTIFICATE

Wydany zgodnie z postanowieniami  
MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU,  
1974, z poprawkami  
Issued under the provisions of the  
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended

w imieniu Rządu  
under the authority of the Government of

.....  
(nazwa państwa - name of the State)

przez  
by

.....  
(dyrektora urzędu morskigo – the director of the maritime office)

DANE STATKU  
PARTICULARS OF SHIP

Nazwa statku  
Name of ship .....

Sygnal rozpoznawczy  
Call sign .....

Numer IMO  
IMO number .....

Bandera  
Flag .....

Port macierzysty  
Port of registry .....

Pojemność brutto

Gross tonn  
wg Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków, 1969  
International Tonnage Convention, 1969 .....

Rodzaj napędu głównego (kW)

Main propulsion power (kW) .....

**Typ statku**

Type of ship.....

**Silownia okresowo bezwachtowa**

Periodically unattended machinery space

**tak/nie**

yes/no

Rejon żeglugi\*

Trading area\*

Statek wymieniony w tym certyfikacie jest uznany za statek bezpiecznie obsługiwany, jeśli w czasie przebywania w morzu posiada załogę o ilości osób oraz stopniach/stanowiskach nie mniejszą od wymienionej w poniższej tabeli.  
The ship named in this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades/ capacities of personnel specified in the table(s) below.

| Stopień / stanowisko<br>Grade/ capacity | Dyplom (prawidło Konwencji<br>STCW**)<br>Certificate (STCW regulation**) | Ilość osób<br>Number of persons |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
|                                         |                                                                          |                                 |
|                                         |                                                                          |                                 |
|                                         |                                                                          |                                 |
|                                         |                                                                          |                                 |
|                                         |                                                                          |                                 |
|                                         |                                                                          |                                 |
|                                         |                                                                          |                                 |
|                                         |                                                                          |                                 |
|                                         |                                                                          |                                 |
|                                         |                                                                          |                                 |
|                                         |                                                                          |                                 |
|                                         |                                                                          |                                 |
|                                         |                                                                          |                                 |
|                                         |                                                                          |                                 |
|                                         |                                                                          |                                 |
|                                         |                                                                          |                                 |
|                                         |                                                                          |                                 |
|                                         |                                                                          |                                 |
|                                         |                                                                          |                                 |

Wymagania specjalne lub warunki, jeżeli takie istnieją:  
Special requirements or conditions, if any:

Wydano w ..... w dniu ..... miesiąc i rok.....  
Issued at ..... on the day of ..... month and year

Pieczęć urzędu morskiego  
Seal of the maritime office

.....  
Podpis dyrektora urzędu morskiego  
Signature the director of the maritime office

\*Gdzie wprowadzony jest obszar żeglugi inny niż nieograniczony, należy włączyć do certyfikatu wyraźny opis tego obszaru.

\* Where a trading area other than unlimited is shown, a clear description of the trading area should be included in the document.

\*\*Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht, 1978 r.

\*\*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie bezpiecznej obsługi statku stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 80 ust. 3 ustawy z dnia ..... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ....., poz. ....), zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki ustalania składu załogi statku przez dyrektorów urzędów morskich oraz wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi.

W związku z wejściem w życie ustawy oraz koniecznością wydawania przez administrację morską certyfikatu bezpiecznej obsługi statku, wynikającym z prawidła V/13 Konwencji SOLAS, w projekcie rozporządzenia definiuje się kryteria, którymi kierować się będą dyrektorzy urzędów morskich przy ustalaniu niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego składu załogi statku. Projekt, celem zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji statku oraz dbałości o ochronę środowiska morskiego, uwzględnia wytyczne IMO dotyczące minimalnej bezpiecznej obsady statku. W projekcie określa się również wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi statku.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie podlega konsultacjom w celu uzyskania opinii z Europejskim Bankiem Centralnym lub innym właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, o których mowa w §12a Uchwały Rady Ministrów Nr 49 z dnia 19 marca 2002 r. „Regulamin pracy Rady Ministrów” (M. P. nr 13 z 2002 r., poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z przepisami prawa Unii Europejskiej.

# **OCENA SKUTKÓW REGULACJI**

## **I. Cel wprowadzenia rozporządzenia**

W związku z wejściem w życie nowej ustawy bezpieczeństwie morskim, zaistniała konieczność opracowania kryteriów, którymi kierować się będą dyrektorzy urzędów morskich przy ustalaniu niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego składu załogi statku. W projekcie określa się również wzór certyfikatu bezpiecznej obsługi statku.

## **II. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie**

Przepisy projektu rozporządzenia będą oddziaływać na dyrektorów urzędów morskich jako organy uprawnione na mocy ustawy do określenia składu załogi statku niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego.

## **III. Wyniki konsultacji społecznych**

...

## **IV. Skutki wprowadzenia regulacji**

1. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych.

2. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

3. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. Nie będzie miało również wpływu na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

4. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRÓW OBRONY NARODOWEJ**  
**ORAZ SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI**

z dnia

**w sprawie zakresu stosowania międzynarodowych przepisów o zapobieganiu  
zderzeniom na morzu do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży  
Granicznej i Policji**

Na podstawie art. 83 ust. 2 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** 1. Międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu z roku 1972, załączone do Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r., sporządzonej w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61), stosuje się do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji, z uwzględnieniem § 2.

2. Powołane w rozporządzeniu prawidła, ustępy, litery i punkty bez bliższego określenia oznaczają prawidła, ustępy, litery i punkty Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z roku 1972, o których mowa w ust. 1.

**§ 2.** Zgodnie z prawidłem 1 lit. c) i e) ustala się, że:

1) jednostki pływające o długości większej niż 50 m mogą nie pokazywać drugiego światła określonego w prawidłe 23 lit. a) pkt ii);

2) światło określone w prawidłe 23 lit. a) pkt i) może znajdować się niezależnie od szerokości jednostki pływającej na wysokości mniejszej niż 6 m nad jej kadłubem (mniejszej niż określona w załączniku I ust. 2 lit. a) pkt i), jednak powyżej światel burtowych określonych w załączniku I ust. 2 lit. g);

3) jednostki pływające w czasie postoju na kotwicy, które nie mogą mieć światel określonych w prawidłe 22 lit. a), w prawidłe 30 lit. a) i b) oraz w załączniku I ust. 2 lit. k) – niezależnie od długości – powinny pokazywać jedno lub dwa białe światła widoczne dookoła widnokregu, widziane z odległości co najmniej 2 mil morskich; jedno z tych światel, jeżeli



pokazywane są dwa, powinno być umieszczone na rufie jednostki pływającej, na wysokości większej niż 1 m nad kadłubem, a drugie – na dziobie, na wysokości większej niż światło na rufie; jeżeli jest pokazywane jedno światło białe, powinno być ono umieszczone na dziobie;

4) w zespole jednostek pływających znajdujących się w drodze lub stojących na kotwicy jedna z tych jednostek może pokazywać białe światło widoczne dookoła widnokregu, umieszczone na szczycie masztu, niezależnie od innych wymaganych światel;

5) w zespole jednostek pływających stojących na kotwicy jedna lub kilka tych jednostek może pokazywać, niezależnie od innych wymaganych światel, jedno niebieskie światło widoczne dookoła widnokregu, umieszczone na rei masztu;

6) jednostki pływające idące w zespole jedna za drugą, z wyjątkiem ostatniej, oprócz światła rufowego określonego w prawidło 21 lit. c) oraz w prawidło 22 lit. a), b) i c), mogą pokazywać jedno lub dwa dodatkowe światła świecące w kierunku rufy w sektorze około 10°, umieszczone w płaszczyźnie symetrii jednostki pływającej; górne światło powinno znajdować się na grotmaszcie lub na specjalnym wsporniku, a dolne – nad światłem rufowym określonym w prawidło 21 lit. c) oraz w prawidło 22 lit. a), b) i c);

7) jednostki pływające, które zabezpieczają ćwiczenia okrętów podwodnych Marynarki Wojennej, powinny dodatkowo pokazywać:

- a) w dzień sygnał „NE2” według Międzynarodowego Kodu Sygnałów,
- b) w nocy, niezależnie od innych wymaganych światel, trzy niebieskie światła widoczne dookoła widnokregu, umieszczone jedno pod drugim na rei masztu;

8) jednostki pływające prowadzące strzelanie, niezależnie od innych wymaganych światel i znaków:

- a) w dzień podnoszą czerwoną prostokątną flagę o rozmiarach typowych flag sygnałowych Międzynarodowego Kodu Sygnałów,
- b) w nocy pokazują na maszcie czerwone światło widoczne dookoła widnokregu, umieszczone ponad światłem białym określonym w prawidło 23 lit. a) pkt i);

9) jednostki pływające Straży Granicznej w czasie realizacji zadań z zakresu ochrony granicy państwowej pokazują w nocy, jako oznaki odróżniające je od innych jednostek pływających:

- a) dwa zielone światła widoczne dookoła widnokregu, widziane z odległości co najmniej 2 mil morskich, umieszczone na maszcie pionowo jedno pod drugim w odległości około 1 m między nimi; dolne światło zielone powinno znajdować się nie niżej niż 0,5 m pod światłem białym określonym w prawidło 23 lit. a) pkt i); na jednostkach o długości do 12 m dopuszcza się odległości mniejsze pomiędzy tymi światłami albo

b) jedno pulsujące światło zielone widoczne dookoła widnokregu, widziane z odległości co najmniej 2 mil morskich, jeżeli ze względów konstrukcyjnych nie mogą spełnić warunków, o których mowa w lit. a);

10) jednostki pływające Policji, pełniące służbę i będące w drodze, powinny pokazywać dodatkowo jedno niebieskie światło widoczne dookoła widnokregu, widziane z odległości co najmniej 2 mil morskich umieszczone pionowo pod światłem określonym w prawie 23 lit. a) pkt i).

**§ 3.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER OBRONY NARODOWEJ**

**MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH  
I ADMINISTRACJI**

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu stosowania przez jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 83 ust. 2 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. ... Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Celem projektu rozporządzenia jest określenie zakresu stosowania międzynarodowych przepisów w sprawie zapobiegania zderzeniom na morzu jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji zawartych w Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r., sporządzonej w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61).

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej,
- 2) Marynarka Wojenna,
- 3) Straż Graniczna,
- 4) Policja.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym.

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi**

Na podstawie art. 86 ust. 3 ustawy z dnia ... r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1**

**Przepisy ogólne**

**§ 1.** Przepisy rozporządzenia określają szczegółowe warunki bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie, zwane dalej „statkami”.

**§ 2. 1.** Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do:

- 1) jednostek pływających Marynarki Wojennej;
- 2) jachtów morskich;
- 3) statków śródlądowych uprawiających żeglugę na wodach morskich, z wyłączeniem statków, o których mowa w rozdziale 3;
- 4) statków niepodlegających wpisowi do rejestru okrętowego lub rejestru statków morskich;
- 5) statków nowo wybudowanych, przebudowanych, odbudowanych lub remontowanych udających się w podróż próbną przed rozpoczęciem żeglugi;
- 6) doków pływających.

2. Warunki bezpiecznego uprawiania żeglugi dla jednostek pływających Straży Granicznej określa rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 1 lipca 2002 r. w sprawie wymagań dotyczących technicznego i pozatechnicznego bezpieczeństwa żeglugi jednostek pływających Straży Granicznej (Dz. U. Nr 108, poz. 956).

**§ 3.** Wymagania w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki określają umowy międzynarodowe wiążące Rzeczpospolitą Polską, a w szczególności Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzona w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319), wraz z Protokołem dotyczącym

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016 i 1017), zwana dalej „Konwencją SOLAS”, oraz przepisy niniejszego rozporządzenia.

**§ 4.** Ilekróć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie – oznacza to ustawę z dnia ... o bezpieczeństwie morskim;
- 2) żegludze przybrzeżnej – oznacza to żeglugę w odległości nie większej niż 20 mil morskich od brzegu w rejonie Morza Bałtyckiego lub innego morza zamkniętego o podobnych warunkach żeglugowych;
- 3) pasażerskiej żegludze krajowej – oznacza to żeglugę na wodach morskich, uprawianą przez statki pasażerskie klasy A, B, C lub D między portamiorskimi Rzeczypospolitej Polskiej;
- 4) żegludze krajowej – oznacza to żeglugę po morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej;
- 5) żegludze osłoniętej – oznacza to żeglugę na akwenie Zalewu Szczecińskiego i Zalewu Wiślanego oraz po części Zatoki Gdańskiej na południe od linii prostej łączącej latarnię morską Hel z pławą podejściową do portu Bałtyjsk;
- 6) żegludze portowej – oznacza to żeglugę w obrębie portów, łącznie z Roztoką Odrzańską, do linii równoleżnika przechodzącego przez Bramę Torową nr 4 na Kanale Piastowskim i Zalewie Kamieńskim;
- 7) żegludze międzynarodowej – oznacza to żeglugę na akwenach innych niż wymienione w pkt 3 – 6;
- 8) żegludze regularnej – oznacza to żeglugę między co najmniej dwoma tymi samymi portami, uprawianą zgodnie z opublikowanym rozkładem lub składającą się z ciągu podróży następujących z określoną regularnością;
- 9) pasażerze – oznacza to każdą osobę, z wyjątkiem:
  - a) kapitana i członków załogi lub innych osób zatrudnionych lub zaangażowanych w jakimkolwiek charakterze na statku dla jego potrzeb,
  - b) dziecka w wieku poniżej jednego roku;
- 10) osobie o ograniczonych możliwościach poruszania się – oznacza to każdego, kto ma szczególną trudność w korzystaniu z transportu publicznego, włączając osoby w podeszłym wieku, osoby niepełnosprawne, osoby z zaburzeniami narządów zmysłów, osoby na wózkach inwalidzkich, kobiety ciężarne oraz osoby z małymi dziećmi;
- 11) statku pasażerskim – oznacza to statek, który przewozi więcej niż 12 pasażerów;

12) promie pasażerskim typu ro-ro – oznacza to statek pasażerski posiadający urządzenia umożliwiające wjazd i wyjazd z niego pojazdów drogowych lub kolejowych;

13) szybkim statku pasażerskim – oznacza to statek określony w prawie 1 rozdziału X Konwencji SOLAS, przewożący więcej niż 12 pasażerów; szybkim statkiem pasażerskim nie jest uprawiający pasażerską żeglugę krajową statek pasażerski klasy B, C lub D, którego wyporność na projektowej wodnicy pływania jest mniejsza od 500 m<sup>3</sup>, a maksymalna prędkość jest niższa niż 20 węzłów;

14) nowym statku – oznacza to statek, którego stępkę położono lub który znajdował się na podobnym etapie budowy nie wcześniej niż w dniu 1 lipca 1998 r.; za podobny etap budowy uważa się etap, w którym:

- a) rozpoczyna się budowa identyfikowana z konkretnym statkiem oraz
- b) rozpoczął się montaż przynajmniej 50 ton albo jednego procenta przybliżonej masy materiałów konstrukcyjnych – w zależności od tego, która z tych wielkości jest mniejsza;

15) nowym promie pasażerskim typu ro-ro – oznacza to prom pasażerski typu ro-ro, którego stępkę położono lub który znajdował się na podobnym etapie budowy nie wcześniej niż w dniu 1 października 2004 r.; za podobny etap budowy uważa się etap, w którym:

- a) rozpoczyna się budowa identyfikowana z konkretnym statkiem oraz
- b) rozpoczął się montaż przynajmniej 50 ton albo jednego procenta przybliżonej masy materiałów konstrukcyjnych – w zależności od tego, która z tych wielkości jest mniejsza;

16) istniejącym statku – oznacza to każdy statek, który nie jest nowym statkiem;

17) istniejącym promie pasażerskim typu ro-ro – oznacza to każdy prom pasażerski typu ro-ro, który nie jest nowym promem pasażerskim typu ro-ro;

18) wieku statku – oznacza to wiek statku w latach, liczony od daty jego przekazania armatorowi po ukończeniu budowy;

19) pełnym pokładzie – oznacza to pokład zamknięty, wystawiony na działanie warunków pogodowych, posiadający zamontowane na stałe zamknięcia wszystkich otworów w części wystawionej na działanie tych warunków i poniżej którego wszystkie otwory w burtach są wyposażone w zamontowane na stałe zamknięcia, odporne co najmniej na działanie tych warunków; pełny pokład może być pokładem wodoszczelnym lub mieć konstrukcję równoważną, polegającą na tym, że pokład niewodoszczelny jest w całości osłonięty odporną na działanie warunków pogodowych konstrukcją o odpowiedniej wytrzymałości, a także wyposażony jest w zamontowany na stałe system zamknięć odpornych na działanie tych warunków;

20) uszkodzonym pokładzie ro-ro – oznacza to uszkodzony przedział ładunkowy typu ro-ro lub specjalny przedział ładunkowy, o którym mowa w prawidło II-2/3 Konwencji SOLAS;

21) wolnej burcie po uszkodzeniu – oznacza to najmniejszą odległość między uszkodzonym pokładem ro-ro a końcową wodnicą pływania w miejscu uszkodzenia w rozpatrywanym przypadku awarii, bez uwzględnienia skutków oddziaływania wody zgromadzonej na uszkodzonym pokładzie ro-ro;

22) znaczącej wysokości fali – oznacza to średnią wysokość najwyższej 1/3 wysokości fal zaobserwowanych w ciągu danego okresu na danym obszarze;

23) miejscu schronienia – oznacza to każdy naturalnie lub sztucznie osłonięty obszar, który może być wykorzystany jako schronienie przez statek znajdujący się w okolicznościach mogących stanowić zagrożenie dla jego bezpieczeństwa;

24) szczególnych wymogach stateczności – oznacza to szczególne wymagania dotyczące stateczności promu pasażerskiego typu ro-ro, określone w załączniku do rozporządzenia;

25) uznanej instytucji klasyfikacyjnej – oznacza to instytucję klasyfikacyjną uznaną zgodnie z przepisami ustawy;

26) przepisach IMO – oznacza to ogłoszone przepisy i zalecenia ustanowione przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), wiążące Rzeczpospolitą Polską zgodnie z Konwencją SOLAS;

27) Kodeksie jednostek szybkich – oznacza to Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich, określony w rozdziale X Konwencji SOLAS;

28) Konwencji o liniach ładunkowych – oznacza to Międzynarodową konwencję o liniach ładunkowych, sporządzoną w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. Nr 33, poz. 282).

## **Rozdział 2**

### **Wymagania w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu**

**§ 5.** Niezależnie od spełnienia wymagań co do technicznego stanu bezpieczeństwa statek może być używany w żegludze morskiej, jeżeli spełnia także inne wymagania bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu, dotyczące w szczególności:

- 1) wyposażenia w środki i urządzenia ratunkowe;
- 2) obsady łodzi i tratw ratunkowych;
- 3) wyposażenia w środki sygnałowe, nawigacyjne i radiowe;
- 4) urządzeń do podejmowania pilota;
- 5) alarmów i ćwiczeń;
- 6) ochrony przeciwpożarowej;



7) zarządzania bezpieczną eksploatacją statku w podróży morskiej.

**§ 6. 1.** W zakresie, o którym mowa w § 5 pkt 1, statki pasażerskie oraz inne statki o pojemności brutto 500 i powyżej, uprawiające żeglugę międzynarodową, z wyjątkiem statków rybackich, powinny być wyposażone w:

- 1) łodzie ratunkowe;
- 2) łodzie ratownicze;
- 3) tratwy ratunkowe;
- 4) koła ratunkowe;
- 5) pasy ratunkowe;
- 6) kombinezony ratunkowe i ochronne;
- 7) środki indywidualnej ochrony cieplnej;
- 8) inne środki i urządzenia ratunkowe.

2. Ilość i rodzaj środków oraz urządzeń ratunkowych, ich rozmieszczenie, sposób instalowania i wyposażenie określają przepisy IMO.

**§ 7. 1.** Dla statków innych niż wymienione w § 6 ust. 1 ustala się następujące kategorie pod względem wyposażenia w środki i urządzenia ratunkowe:

- 1) kategoria A1 – statki pasażerskie odbywające podróże w żegludze krajowej;
- 2) kategoria A2 – statki pasażerskie odbywające podróże w żegludze osłoniętej;
- 3) kategoria A3 – statki pasażerskie uprawiające żeglugę portową;
- 4) kategoria B – statki towarowe o pojemności brutto poniżej 500;
- 5) kategoria C1 – statki rybackie o długości większej od 75 m, wliczając w to statki, które przetwarzają swoje połowy;
- 6) kategoria C2 – statki rybackie o długości 75 m i mniejszej, wliczając w to statki, które przetwarzają swoje połowy;
- 7) kategoria D – statki specjalistyczne o pojemności brutto poniżej 500.

2. Liczbę, rodzaj i rozmieszczenie środków i urządzeń ratunkowych dla poszczególnych kategorii statków, o których mowa w ust. 1, określają dyrektorzy właściwych terytorialnie urzędów morskich, z zastrzeżeniem ust. 3. Dyrektorzy urzędów morskich określają ponadto rodzaj przedmiotów stanowiących wyposażenie środków ratunkowych dla poszczególnych kategorii statków oraz minimalny zestaw urządzeń nawigacyjnych, radiowych i środków sygnałowych dla tych statków.

3. Rodzaje i liczby urządzeń i środków dla statków pasażerskich (w tym dla szybkich statków pasażerskich) oraz dla statków rybackich o długości 24 m i większej dyrektorzy urzędów

morskich określają zgodnie z wymaganiami Konwencji SOLAS i przepisami IMO, z uwzględnieniem § 29 i 30.

4. Ilekroć wyposażenie w środki ratunkowe uzależnione jest od długości statku, przyjmuje się jego długość pomiarową określoną przepisami Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r., sporządzonej w Londynie dnia 23 czerwca 1969 r. (Dz. U. z 1983 r. Nr 56, poz. 247 i 248).

**§ 8.** Znajdujące się na statku środki i urządzenia ratunkowe oraz przedmioty stanowiące ich wyposażenie powinny być utrzymywane w należytych stanie technicznym i w stałej gotowości do użycia w razie nagłej potrzeby, zarówno przed rozpoczęciem żeglugi, jak i przez cały czas trwania podróży morskiej.

**§ 9.** W składzie załogi każdego statku powinna znajdować się określona liczba osób posiadających kwalifikacje do kierowania oraz obsługi łodzi i tratw ratunkowych, potwierdzone świadectwem ratownika wydanym przez dyrektora urzędu morskiego zgodnie z rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 25 pkt 1 i 3 ustawy.

**§ 10.** 1. Wymagana minimalna liczba osób posiadających kwalifikacje, o których mowa w § 9, dla każdej znajdującej się na statku łodzi ratunkowej wynosi:

- 1) 2 – w przypadku łodzi o nośności do 40 osób;
- 2) 3 – w przypadku łodzi o nośności od 41 do 61 osób;
- 3) 4 – w przypadku łodzi o nośności od 62 do 85 osób;
- 4) 5 – w przypadku łodzi o nośności powyżej 85 osób.

2. Dla każdej łodzi ratunkowej powinien być wyznaczony kierownik łodzi i jego zastępca. Kierownictwo łodzi ratunkowej powinno być powierzone osobie posiadającej kwalifikacje, o których mowa w § 9.

3. Do obsługi każdej łodzi motorowej powinien być przydzielony członek załogi znający obsługę silnika.

**§ 11.** 1. Do obsługi każdej tratwy ratunkowej kapitan statku wyznacza co najmniej jednego członka załogi posiadającego kwalifikacje, o których mowa w § 9. W razie wyznaczenia do obsługi tratwy ratunkowej więcej niż jednego członka załogi kapitan wyznacza kierownika tratwy.

2. Dyrektor urzędu morskiego, mając na względzie charakter podróży, liczbę osób na statku oraz rodzaj statku, może zezwolić na wyznaczenie na kierowników tratw ratunkowych zamiast osób o kwalifikacjach, o których mowa w § 9, osoby posiadające przeszkolenie w zakresie indywidualnych technik ratunkowych.

§ 12. Świadczenia ratownika posiadane przez członków załogi statku pasażerskiego powinny znajdować się u kapitana statku i na żądanie organu inspekcyjnego powinny być okazywane wraz z imiennymi wykazami:

- 1) oficerów pokładowych;
- 2) osób posiadających świadectwo ratownika.

§ 13. 1. Statek morski uprawiający żeglugę międzynarodową powinien być wyposażony w:

- 1) kompas magnetyczny i żyroskopowy;
- 2) echosondę i sondę ręczną;
- 3) chronometr i sekundomierz;
- 4) radar;
- 5) radiopławę awaryjną;
- 6) radiotelefon VHF;
- 7) stację radiotelefoniczną;
- 8) latarnie sygnałowo-pozycyjne;
- 9) dzwon, gong i przyrząd do nadawania sygnałów dźwiękowych;
- 10) komplet znaków dziennych;

11) inne urządzenia nawigacyjne, radiowe i środki sygnałowe zgodnie z postanowieniami Konwencji SOLAS i innych umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną.

2. Statek, o którym mowa w ust. 1, zgodnie z postanowieniami rozdziału V Konwencji SOLAS, powinien:

- 1) przestrzegać obowiązujących tras żeglugowych;
- 2) stosować się do informacji przekazywanych przez służbę patrolu lodowego, prowadzonego w rejonie Wielkiej Ławicy Nowofunlandzkiej;
- 3) przekazywać informacje wymagane przez uznane systemy zgłaszania statków oraz uczestniczyć w obowiązujących systemach kontroli ruchu statków (VTS);
- 4) posiadać niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego skład załogi oraz ustalony język roboczy odnotowany w dzienniku okrętowym;
- 5) zapewniać szybkie przejście na ręczne sterowanie; urządzenia sterowe powinny być sprawdzone przez załogę przed wyjściem statku w morze; minimum raz na trzy miesiące powinny być przeprowadzone ćwiczenia w zakresie awaryjnego sterowania;
- 6) przekazywać odpowiedni zakres informacji o zagrożeniach nawigacyjnych statkom znajdującym się w pobliżu i kompetentnym władzom oraz udzielać niezbędnej pomocy w sytuacjach zagrożenia życia na morzu;

7) mieć odpowiedni plan podróży uwzględniający stosowanie się do obowiązujących tras żeglugowych oraz analizę zagrożeń nawigacyjnych i warunków pogodowych;

8) prowadzić radiową służbę nasłuchu zgodnie z umowami międzynarodowymi;

9) spełniać przepisy bezpiecznej żeglugi zawarte w Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r., sporządzonej w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61 i 62 oraz z 1984 r. Nr 23, poz. 106).

3. Znajdujące się na statku środki sygnałowe, urządzenia nawigacyjne i radiowe, sposób ich zainstalowania i rozmieszczenia powinny odpowiadać wymaganiom określonym w przepisach technicznych uznanej instytucji klasyfikacyjnej.

4. Środki do radiowej łączności dwukierunkowej oraz transpondery radarowe stanowiące wyposażenie jednostek ratunkowych powinny być przechowywane na statku w dobrym stanie technicznym i w gotowości do umieszczenia w środkach ratunkowych.

**§ 14.** 1. Statki o pojemności brutto poniżej 200 powinny być wyposażone w reflektory radarowe. Wymagania w zakresie budowy i instalowania reflektorów radarowych na statkach określają przepisy techniczne uznanej instytucji klasyfikacyjnej.

2. Dyrektor urzędu morskiego może polecić zainstalowanie reflektorów radarowych na statkach o pojemności brutto 200 i powyżej, jeżeli uzna to za konieczne ze względu na bezpieczeństwo żeglugi.

**§ 15.** 1. Statki powinny być wyposażone w niezbędne do prowadzenia nawigacji aktualne zestawy map morskich, wydawnictw i podręczników oraz w przybory nawigacyjne, a także teksty umów międzynarodowych i przepisów z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu.

2. Minimalny zestaw wydawnictw i podręczników oraz przyborów nawigacyjnych określają dyrektorzy urzędów morskich.

3. Instrukcja mocowania ładunku powinna być zatwierdzona przez uznaną instytucję klasyfikacyjną.

**§ 16.** 1. Statki odbywające podróże morskie, w czasie których zachodzi prawdopodobieństwo korzystania z usług pilota morskiego, powinny być wyposażone w urządzenia do podejmowania pilota zgodnie z Konwencją SOLAS.

2. Zgodność budowy urządzeń do podejmowania pilota z wymaganiami Konwencji SOLAS potwierdza uznana instytucja klasyfikacyjna.

3. Urządzenie do podejmowania pilota powinno być utrzymywane w stałej gotowości do użycia.

4. Umocowanie urządzenia do podejmowania pilota, wejście pilota na statek i jego zejście ze statku powinien nadzorować oficer pokładowy.

**§ 17.** 1. Na statkach obowiązują następujące alarmy:

- 1) alarm ogólny;
- 2) alarm pożarowy.

2. Ustala się następujące sygnały alarmów:

- 1) sygnał alarmu ogólnego stanowi siedem lub więcej krótkich dźwięków z następującym po nich jednym dźwiękiem długim: (.....-), kilkakrotnie powtórzonych;
- 2) sygnał alarmu pożarowego stanowią dwa krótkie dźwięki z następującym po nich jednym dźwiękiem długim: (..-), kilkakrotnie powtórzone.

3. Kapitan, za pomocą rozgłośni statkowej lub innych środków łączności wewnętrznej, po sygnale alarmu ogólnego może podać informację dotyczącą rodzaju zagrożenia.

4. Polecenie opuszczenia statku jest ostatnią fazą alarmu ogólnego i może być poprzedzone jednym długim sygnałem dźwiękowym (-). Kapitan przez rozgłośnię statkową lub inny środek łączności wewnętrznej kilkakrotnie poleca opuścić statek.

5. Na każdym statku powinien znajdować się aktualny rozkład alarmowy, opracowany zgodnie z wytycznymi wydanymi przez dyrektorów urzędów morskich, określający sygnały alarmowe, ich charakterystykę oraz sposób postępowania i obowiązki członków załogi na wypadek alarmu.

6. Na statku, na którym znajdują się pomieszczenia dla pasażerów, powinny znajdować się również, sporządzone w odpowiednich językach, tablice informacyjne dla pasażerów, określające:

- 1) sygnały alarmów i ich charakterystykę;
- 2) sposób zachowania się pasażerów na wypadek ogłoszenia alarmu;
- 3) sposób zakładania pasa ratunkowego lub ubrania ratunkowego.

**§ 18.** 1. W celach szkoleniowych przeprowadza się na statkach alarmy ćwiczebne dla załogi oraz próbne dla pasażerów.

2. Alarmy ćwiczebne i próbne ogłasza się po uprzednim zawiadomieniu pasażerów lub załogi o terminie ich przeprowadzenia.

3. Ćwiczebne alarmy pożarowe i ogólne powinny być przeprowadzane zgodnie z wytycznymi wydanymi przez dyrektorów urzędów morskich, z tym że:

- 1) na statkach pasażerskich i towarowych odbywających podróże międzynarodowe – w terminach i na zasadach zgodnych z postanowieniami Konwencji SOLAS;

2) na statkach w żegludze portowej, osłoniętej i przybrzeżnej – zgodnie z instrukcją w sprawie alarmów, opracowaną przez armatora na podstawie wytycznych dyrektora urzędu morskiego;

3) na pozostałych statkach – w odstępach nieprzekraczających jednego miesiąca oraz każdorazowo, jeżeli skład załogi uległ zmianie w ponad 25 %;

4) na wszystkich statkach – w porze nocnej, w odstępach nieprzekraczających 3 miesięcy.

4. Tematem ćwiczeń przeprowadzanych w ramach ćwiczebnych alarmów ogólnych powinny być co najmniej raz na 3 miesiące także pozostałe zagrożenia statku, zgodnie z wytycznymi obowiązującymi w tym zakresie.

**§ 19.** 1. Szczegółowe instrukcje alarmowe dla poszczególnych statków oraz rozkłady alarmowe dla statków pasażerskich opracowują armatorzy na podstawie wytycznych wydanych przez dyrektorów urzędów morskich.

2. Liczbę i rodzaj sprzętu awaryjnego do likwidowania przecieków i ratowania statku przed zatonięciem określają dyrektorzy urzędów morskich.

**§ 20.** 1. Sprzęt gaśniczy stanowiący wyposażenie statków powinien odpowiadać przepisom technicznym uznanej instytucji klasyfikacyjnej.

2. Konstrukcje zabezpieczenia przeciwpożarowego statków oraz ich wyposażenie w stałe urządzenia i instalacje gaśnicze określają przepisy techniczne uznanej instytucji klasyfikacyjnej.

**§ 21.** 1. Rodzaj, liczbę i rozmieszczenie sprzętu gaśniczego na statku ustala dyrektor urzędu morskiego przy zatwierdzaniu planu ochrony przeciwpożarowej.

2. Plan ochrony przeciwpożarowej powinien być:

1) sporządzony w języku polskim – na statkach w żegludze krajowej;

2) wywieszony w miejscu widocznym i ogólnie dostępnym, a jego kopia – przechowywana przez kapitana statku wraz z innymi dokumentami; dodatkowy egzemplarz planu powinien być przechowywany w pojemniku umieszczonym i oznakowanym zgodnie z Konwencją SOLAS jako plan dla jednostek ochrony przeciwpożarowej; pojemnik powinien być oznakowany również w języku polskim w przypadku statków w żegludze krajowej.

3. Plan ochrony przeciwpożarowej opracowuje armator według wytycznych dyrektora urzędu morskiego.

**§ 22.** 1. Sprzęt gaśniczy powinien być:

1) używany wyłącznie do celów ratowniczo-gaśniczych, ratowniczych lub szkoleniowych;

2) utrzymywany w należyтым stanie technicznym i w gotowości do natychmiastowego użycia podczas podróży i postoju statku w porcie.

2. Utrzymywanie sprzętu gaśniczego w należyтым stanie technicznym i gotowości do użycia podlega kontroli organu inspekcyjnego.

3. Sprzęt gaśniczy na statku podlega okresowej kontroli przez upoważniony serwis, co najmniej raz w roku.

**§ 23.** Członkowie załogi powinni być przeszkoleni w zakresie ochrony przeciwpożarowej, a ewidencja dotycząca odbycia przeszkolenia powinna znajdować się u kapitana statku i być okazywana na żądanie organu inspekcyjnego.

**§ 24.** 1. Statki pasażerskie oraz inne statki o pojemności brutto 500 i powyżej, uprawiające żeglugę międzynarodową, z wyjątkiem statków rybackich, oraz armatorzy tych statków powinni spełniać wymagania w zakresie zarządzania bezpieczną eksploatacją, wynikające z postanowień Konwencji SOLAS i Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu, określonego w rozdziale IX Konwencji SOLAS.

2. Przeglądy w zakresie spełnienia przez statek i armatora wymagań, o których mowa w ust. 1, są dokonywane przez organ inspekcyjny na zlecenie armatora.

**§ 25.** Wymagania w zakresie zarządzania bezpieczną eksploatacją, o których mowa w § 24 ust. 1, obowiązują:

1) w odniesieniu do statków pasażerskich oraz zbiornikowców do przewozu cieczy palnych, chemikaliowców, gazowców, masowców i innych statków towarowych uznanych przez Konwencję SOLAS za szybkie statki towarowe, o pojemności brutto 500 i powyżej;

2) w odniesieniu do pozostałych statków towarowych i ruchomych jednostek wiertniczych o pojemności brutto 500 i powyżej.

### **Rozdział 3**

#### **Szczególne wymagania dotyczące statków pasażerskich w pasażerskiej żegludze**

##### **krajowej**

**§ 26.** 1. Niezależnie od bandery statków uprawiających pasażerską żeglugę krajową przepisy niniejszego rozdziału, z zastrzeżeniem ust. 2, stosuje się do:

- 1) nowych statków pasażerskich;
- 2) istniejących statków pasażerskich o długości co najmniej 24 m;
- 3) szybkich statków pasażerskich.

2. Przepisów niniejszego rozdziału nie stosuje się do:

- 1) statków pasażerskich, które:

a) nie posiadają napędu mechanicznego,

- b) są zbudowane z materiałów innych niż stal lub materiały równoważne i których nie dotyczą wymagania dotyczące szybkich statków pasażerskich, określone w Kodeksie jednostek szybkich, lub dotyczące jednostek dynamicznie unoszonych, określone przepisami IMO,
- c) są statkami drewnianymi o prostej konstrukcji,
- d) są oryginalnymi historycznymi statkami pasażerskimi lub pojedynczymi replikami tych statków, zaprojektowanymi przed 1965 r., w przeważającej części zbudowanymi z materiałów oryginalnych,
- e) są jachtami rekreacyjnymi, o ile nie przewożą – nie licząc załogi – w celach handlowych więcej niż 12 pasażerów lub
- f) uprawiają wyłącznie żeglugę portową:
  - 2) szybkich statków pasażerskich, które:
    - a) są jednostkami rekreacyjnymi, o ile nie przewożą – nie licząc załogi – w celach handlowych więcej niż 12 pasażerów lub
    - b) uprawiają wyłącznie żeglugę portową.

**§ 27. 1.** Statki pasażerskie uprawiające pasażerską żeglugę krajową w zależności od obszaru, po którym pływają, dzieli się na klasy:

- 1) klasa A – statki pasażerskie uprawiające pasażerską żeglugę krajową inną niż podróże przewidziane dla statków klasy B, C i D;
- 2) klasa B – statki pasażerskie uprawiające pasażerską żeglugę krajową, w czasie której nie oddalają się dalej niż 20 mil morskich od brzegu;
- 3) klasa C – statki pasażerskie uprawiające pasażerską żeglugę krajową, w trakcie której znajdują się nie dalej niż 15 mil morskich od miejsca schronienia oraz nie dalej niż 5 mil morskich od brzegu, w obszarach, na których prawdopodobieństwo przekroczenia znaczącej wysokości fali równej 2,5 m jest niższe od 10 % w ciągu:
  - a) jednego roku – w przypadku eksploatacji całorocznej lub
  - b) określonej i ograniczonej części roku – w przypadku eksploatacji w tym okresie;
- 4) klasa D – statki pasażerskie uprawiające pasażerską żeglugę krajową, w trakcie której znajdują się nie dalej niż 6 mil morskich od miejsca schronienia oraz nie dalej niż 3 mile morskie od brzegu, w obszarach, na których prawdopodobieństwo przekroczenia znaczącej wysokości fali równej 1,5 m jest mniejsze od 10 % w ciągu:
  - a) jednego roku – w przypadku eksploatacji całorocznej lub
  - b) określonej i ograniczonej części roku – w przypadku eksploatacji w tym okresie.

2. Dla szybkich statków pasażerskich obowiązują kategorie określone w rozdziale 1 Kodeksu jednostek szybkich.



**§ 28.** Dla nowych i istniejących statków pasażerskich klasy A, B, C i D:

1) konstrukcja oraz utrzymanie kadłuba, silników głównych i pomocniczych, urządzeń elektrycznych i automatycznych powinny spełniać wymagania techniczne określone przez uznaną instytucję klasyfikacyjną;

2) stosuje się wymagania dotyczące wyposażenia nawigacyjnego, radiokomunikacji, bezpieczeństwa żeglugi i przewozu ładunku, określone w rozdziale IV, V i VI Konwencji SOLAS.

**§ 29. 1.** W zakresie bezpieczeństwa nowe statki pasażerskie powinny być wyposażone w pełny pokład, a ponadto nowe statki pasażerskie:

1) klasy A – powinny, z zastrzeżeniem ust. 2, spełniać wymagania:

a) określone postanowieniami Konwencji SOLAS oraz

b) dotyczące konstrukcji statku, jego podziału wodoszczelnego, stateczności, urządzeń siłowni oraz urządzeń elektrycznych, ochrony przeciwpożarowej, wykrywania i gaszenia pożarów oraz środków ratunkowych – określone w załączniku I do dyrektywy Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich, zwanej dalej „dyrektywą 2009/45/WE”;

2) klas B, C i D – powinny spełniać wymagania:

a) określone w niniejszym rozdziale oraz

b) dotyczące konstrukcji statku, jego podziału wodoszczelnego, stateczności, urządzeń siłowni oraz urządzeń elektrycznych, ochrony przeciwpożarowej, wykrywania i gaszenia pożarów oraz środków ratunkowych – określone w załączniku I do dyrektywy 2009/45/WE;

3) o długości co najmniej 24 m powinny, z zastrzeżeniem ust. 3, spełniać wymagania określone w Konwencji o liniach ładunkowych, a statki o długości mniejszej od 24 m powinny spełniać wymogi odpowiadające poziomowi bezpieczeństwa określonego w tej konwencji.

2. W przypadku statków klasy A, o których mowa w ust. 1 pkt 1, jeżeli Konwencja SOLAS pozostawia rozstrzygnięcie do uznania właściwemu organowi administracji morskiej, stosuje się wymagania określone w załączniku I do dyrektywy 2009/45/WE.

3. Nowe statki pasażerskie klasy D o długości co najmniej 24 m zwolnione są z wymagań dotyczących minimalnej wysokości dziobu.

**§ 30. 1.** Z uwzględnieniem terminów określonych w § 40, istniejące statki pasażerskie:

1) klasy A – powinny, z zastrzeżeniem ust. 2, spełniać wymagania:

a) określone postanowieniami Konwencji SOLAS oraz

b) dotyczące konstrukcji statku, jego podziału wodoszczelnego, stateczności, urządzeń siłowni oraz urządzeń elektrycznych, ochrony przeciwpożarowej, wykrywania i gaszenia pożarów oraz środków ratunkowych – określone w załączniku I do dyrektywy 2009/45/WE;

2) klasy B – powinny spełniać wymagania dotyczące konstrukcji statku, jego podziału wodoszczelnego, stateczności, urządzeń siłowni oraz urządzeń elektrycznych, ochrony przeciwpożarowej, wykrywania i gaszenia pożarów oraz środków ratunkowych – określone w załączniku I do dyrektywy 2009/45/WE;

3) klasy C i D – powinny, z zastrzeżeniem ust. 3, spełniać wymagania:

a) określone w rozdziale III załącznika I do dyrektywy 2009/45/WE, dotyczące środków ratunkowych oraz

b) określone przepisami państwa bandery, odpowiadające poziomowi bezpieczeństwa określonego przepisami rozdziałów II-1 i II-2 załącznika I do dyrektywy 2009/45/WE, dotyczącymi konstrukcji statku, jego podziału wodoszczelnego, stateczności, urządzeń siłowni oraz urządzeń elektrycznych, ochrony przeciwpożarowej, wykrywania i gaszenia pożarów, z uwzględnieniem szczególnych warunków eksploatacji w obszarach pasażerskiej żeglugi krajowej, po których mogą pływać statki klas C i D – w zakresie nieobjętym przez wymagania określone w tym załączniku.

2. W przypadku statków klasy A, o których mowa w ust. 1 pkt 1, jeżeli Konwencja SOLAS pozostawia rozstrzygnięcie do uznania właściwemu organowi administracji morskiej, stosuje się wymagania określone w załączniku I do dyrektywy 2009/45/WE.

3. Przed podjęciem działalności przez statki, o których mowa w ust. 1 pkt 3, właściwy organ administracji państwa bandery powinien uzyskać zgodę właściwego organu administracji morskiej na zastosowanie przepisów, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. b. W przypadku gdy właściwy organ administracji morskiej uzna stosowanie takich przepisów za niezasadne, powiadamia o tym właściwy organ Komisji Europejskiej.

4. Istotne naprawy, zmiany i modyfikacje, jak również zainstalowane w ich ramach wyposażenie, powinny spełniać wymagania dla nowych statków, określone w § 29 ust. 1 pkt 1 i 2. Za zmiany istotne nie uważa się zmian, których wyłącznym celem jest podwyższenie poziomu bezpieczeństwa.

**§ 31.** Konstrukcja i utrzymanie szybkich statków pasażerskich oraz ich wyposażenie powinny spełniać wymagania określone przez uznaną instytucję klasyfikacyjną, z zastrzeżeniem § 41.

**§ 32.** 1. Armatorzy uprawiający pasażerską żeglugę krajową, po zasięgnięciu opinii organizacji reprezentujących osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się, powinni umożliwić osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się bezpieczny dostęp do

wszystkich statków pasażerskich klas A, B, C i D oraz do szybkich statków pasażerskich, wykorzystywanych w transporcie publicznym, których stępka została położona lub które znajdowały się na podobnym etapie budowy w dniu 1 października 2004 r. lub później.

2. O ile jest to możliwe, środki podejmowane w celu, o którym mowa w ust. 1, powinny obejmować:

1) konstrukcję i wyposażenie statku umożliwiające osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się łatwe i bezpieczne wejście na statek i zejście z niego oraz swobodny dostęp do międzypokładów;

2) rozmieszczenie w odpowiednich miejscach oznakowania widocznego i czytelnego dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym także dla osób z zaburzeniami narządów zmysłów;

3) środki słownego i wzrokowego przekazywania osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się komunikatów, takich jak ogłoszenia o opóźnieniach, zmianach w rozkładzie czy usługach pokładowych;

4) takie rozmieszczenie systemów i przycisków alarmowych, by były zauważalne i dostępne dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym także dla osób z zaburzeniami narządu wzroku i zaburzeniami pamięci;

5) takie rozmieszczenie korytarzy, przejść, drzwi i poręczy, które umożliwi przemieszczanie się osób na wózkach inwalidzkich, oraz taką konstrukcję wind, pokładów samochodowych, poczekalni pasażerskich, pomieszczeń mieszkalnych i toalet, by były dostępne dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

3. W przypadku statków pasażerskich klas A, B, C i D oraz szybkich statków pasażerskich, wykorzystywanych w transporcie publicznym, których stępka została położona lub które znajdowały się na podobnym etapie budowy przed dniem 1 października 2004 r., środki wymienione w ust. 2 powinny być stosowane, o ile jest to uzasadnione i możliwe do wykonania z przyczyn ekonomicznych.

## **Rozdział 4**

### **Szczególne wymogi stateczności promów pasażerskich typu ro-ro**

**§ 33.** Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do promów pasażerskich typu ro-ro, bez względu na ich banderę, w żegludze regularnej uprawianej pomiędzy portem Rzeczypospolitej Polskiej a portem innego państwa lub odwrotnie.

**§ 34. 1.** Nie naruszając wymogów prawidła II-1/B/8 Konwencji SOLAS, dotyczących podziału wodoszczelnego i stateczności statków pasażerskich w stanie uszkodzonym, promy

pasażerskie typu ro-ro, o których mowa w § 33, powinny spełniać szczególne wymagania stateczności, z zastrzeżeniem § 42.

2. Inne wymagania prawidła II-1/B/8 Konwencji SOLAS nie muszą być spełnione, jeżeli spełnione są szczególne wymagania stateczności.

3. Spełnienie wymagań prawidła, o którym mowa w ust. 1, przez prom pasażerski typu ro-ro pływający wyłącznie na obszarach, w których znacząca wysokość fal nie przekracza 1,5 m, uznaje się za zgodne ze szczególnymi wymogami stateczności.

4. <sup>(1)</sup> Właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego może uznać wyniki próby modelowej – przeprowadzonej dla danego statku zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku do załącznika I do dyrektywy Rady 2003/25/WE z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczegółowych wymagań wytrzymałości na uszkodzenia dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro (Dz. Urz. WE L 123 z 17.05.2003, str. 22, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 286) – poświadczające, że statek nie przewróci się, doznając szkody określonej w prawidło II-1/B/8.4 Konwencji SOLAS w najmniej korzystnym miejscu uszkodzenia, w warunkach, o których mowa w pkt 1 załącznika do rozporządzenia, oraz w warunkach nieregularnego falowania. Uznanie wyników próby modelowej zastępuje obliczenia dokonywane zgodnie z pkt 2 i 4 załącznika do rozporządzenia określającego szczególne wymagania stateczności.

5. <sup>(2)</sup> O ile to możliwe i zgodne z przeznaczeniem statku, szczególne wymagania stateczności stosuje się, używając wytycznych określonych w załączniku II do dyrektywy Rady 2003/25/WE w sprawie szczególnych wymagań wytrzymałości na uszkodzenia dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro.

**§ 35.** Do wyznaczenia poziomu wody na pokładzie samochodowym promów pasażerskich typu ro-ro stosuje się szczególne wymagania stateczności, stosując w tym celu wartości znaczącej wysokości fali, które w ciągu roku nie zostają przekroczone z prawdopodobieństwem większym niż 10 %.

**§ 36.** Jeżeli trasa podróży statku przebiega przez więcej niż jeden wyznaczony zgodnie z odrębnymi przepisami obszar, po którym pływają promy pasażerskie typu ro-ro uprawiające regularną żeglugę pasażerską do lub z portów Rzeczypospolitej Polskiej, statek musi spełniać szczególne wymagania stateczności odpowiadające najwyższym wartościom znaczącej wysokości fali, określonym dla tych obszarów.

**§ 37.** 1. Wszystkie istniejące i nowe promy pasażerskie typu ro-ro powinny posiadać świadectwo potwierdzające zgodność ze szczególnymi wymogami stateczności.

2. Świadectwo pozostaje ważne tak długo, jak długo statek pływa w obszarze o tej samej lub niższej wartości znaczącej wysokości fali określonej w tym świadectwie.

**§ 38.** 1. Armator uprawiający całoroczną regularną żeglugę pasażerską, zamierzający wprowadzić do eksploatacji prom pasażerski typu ro-ro, realizujący tę żeglugę w krótszym okresie czasu, najpóźniej w terminie jednego miesiąca przed rozpoczęciem żeglugi pisemnie powiadamia o tym dyrektora właściwego urzędu morskiego.

2. W przypadku gdy w wyniku nieprzewidzianych okoliczności, w celu zagwarantowania ciągłości usług konieczne jest niezwłoczne zastąpienie promu pasażerskiego typu ro-ro, zastosowanie mają przepisy rozporządzenia wydanego na podstawie art. 14 ust. 3 ustawy.

3. Armator zamierzający uprawiać sezonową regularną żeglugę pasażerską w okresie nieprzekraczającym sześciu miesięcy powiadamia właściwego dyrektora urzędu morskiego Rzeczypospolitej Polskiej najpóźniej na trzy miesiące przed rozpoczęciem takiej żeglugi.

4. W przypadku gdy działalność, o której mowa w ust. 1, uprawiana jest na obszarach o niższej znaczącej wysokości fali niż określone dla tego obszaru, stosując szczególne wymogi stateczności w celu wyznaczenia poziomu wysokości wody na pokładzie, można użyć wartości znaczącej wysokości fali, mającej zastosowanie do takiego krótszego terminu. Wartość ta powinna zostać uzgodniona z państwami członkowskimi Unii Europejskiej lub państwami członkowskimi Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, położonymi na końcach trasy statku, a gdy jest to uzasadnione i możliwe - także z państwami trzecimi.

**§ 39.** 1. Przepisy § 34 oraz § 37 i 38 stosuje się do promów pasażerskich typu ro-ro w pasażerskiej żegludze krajowej:

1) klas A, B i C, których stępka została położona lub które znajdowały się na podobnym etapie budowy w dniu 1 października 2004 r. lub później;

2) klas A i B, których stępka została położona lub które znajdowały się na podobnym etapie budowy przed dniem 1 października 2004 r. od dnia 1 października 2010 r., z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Promy pasażerskie typu ro-ro, o których mowa w ust. 1 pkt 2, są zwolnione z wymagań określonych w § 34 oraz § 37 i 38, w przypadku gdy zostaną wycofane z eksploatacji do dnia 1 października 2010 r. lub w terminie późniejszym, do osiągnięcia wieku 30 lat, jednak nie później niż w dniu 1 października 2015 r.

## **Rozdział 5**

### **Przepis końcowy**

**§ 40.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

**SZCZEGÓLNE WYMOGI DOTYCZĄCE STATECZNOŚCI PROMÓW  
PASAŻERSKICH TYPU RO-RO**

1) Uwzględniając efekt oddziaływania hipotetycznej ilości wody morskiej, która w wyniku uszkodzenia może zgromadzić się na pierwszym pokładzie powyżej wodnicy konstrukcyjnej w pomieszczeniach ładunkowych ro-ro lub w pomieszczeniach kategorii specjalnej, określonych w prawie II-2/3 Konwencji SOLAS, zwanym dalej „uszkodzonym pokładem ro-ro”, przy przyjęciu, że pokład ten jest uszkodzony, powinny zostać spełnione postanowienia prawidła II-1/B/8.2.3 Konwencji SOLAS.

2) Przyjętą ilość wody, o której mowa w pkt 1, określa się na podstawie ustalonej wysokości powierzchni wody:

- a) powyżej najniższego punktu krawędzi pokładu uszkodzonego pokładu ro-ro lub
- b) jeżeli krawędź pokładu uszkodzonego pokładu ro-ro znajduje się pod wodą – powyżej wodnicy pływania dla wszystkich kątów przechyłu i wartości przegłębienia, wyznaczonej w sposób następujący:
  - 0,5 m, jeżeli wolna burta po uszkodzeniu ( $f_r$ ) wynosi co najwyżej 0,3 m,
  - 0,0 m, jeżeli wolna burta po uszkodzeniu ( $f_r$ ) wynosi co najmniej 2,0 m,
  - wartości pośrednie, wyznaczone za pomocą interpolacji liniowej, jeżeli pozostała wolna burta po uszkodzeniu ( $f_r$ ) mieści się w przedziale 0,3 – 2,0 m.

3) Jeżeli statek wyposażony jest w wysoce wydajną instalację odwadniającą, do obliczeń ilości wody, o której mowa w pkt 1, dopuszcza się przyjęcie wartości poziomu powierzchni wody niższej od wartości obliczonej zgodnie z pkt 2.

4) W przypadku obliczeń dokonywanych dla statków uprawiających żeglugę w określonych i ograniczonych rejonach eksploatacji dopuszcza się użycie wartości poziomu powierzchni wody niższej od wartości obliczonej zgodnie z pkt 2, zastępując ją:

- a) wartością 0,0 m, jeżeli znacząca wysokość fali ( $h_s$ ), określona dla danego rejonu, wynosi co najwyżej 1,5 m,
- b) wartością ustaloną zgodnie z pkt 2, jeżeli znacząca wysokość fali ( $h_s$ ), określona dla danego rejonu, wynosi co najmniej 4,0 m,
- c) wartościami pośrednimi wyznaczonymi w drodze interpolacji liniowej, jeżeli znacząca wysokość fali ( $h_s$ ), określona dla danego obszaru, mieści się w przedziale 1,5 – 4,0 m, pod warunkiem, że:
  - właściwy organ administracji państwa bandery statku uznał, że wartość znaczącej wysokości fali ( $h_s$ ), charakteryzująca dany rejon, nie jest przekraczana z prawdopodobieństwem większym niż 10 %, oraz
  - rejon eksploatacji statku oraz – jeśli ma to zastosowanie – część roku, dla której określono znaczącą wysokość fali ( $h_s$ ), są uwidocznione w dokumentach bezpieczeństwa statku.

5) W celu szacunkowej oceny efektu działania wody, o której mowa w pkt 1, stosuje się następujące wymagania:

- a) gródź poprzeczną lub wzdłużną uważa się za nienaruszoną, jeśli wszystkie jej elementy znajdują się pomiędzy pionowymi powierzchniami położonymi z każdej burty statku, w odległości od zewnętrznego poszycia kadłuba równej 1/5 szerokości statku, określonej zgodnie z prawidłem II-1/2 Konwencji SOLAS; odległość tę mierzy się prostopadłe do płaszczyzny symetrii statku na poziomie najwyższej podziałowej wodnicy ładunkowej,
- b) w przypadku gdy kadłub został częściowo poszerzony w celu spełnienia szczególnych wymagań stateczności, stosuje się zwiększoną wartość 1/5 szerokości statku, przy czym nie

powinna ona wpływać na położenie przejść grodziowych, instalacji rurociągów i innych elementów, które zostało zaakceptowane przed tym poszerzeniem,

- c) szczelność grodzi poprzecznych lub wzdłużnych, uznanych za skuteczne przy ograniczeniu ilości wody zgromadzonej na uszkodzonym pokładzie ro-ro, powinna odpowiadać wydajności instalacji zęzowej statku i powinna wytrzymywać ciśnienie hydrostatyczne, jakie może wystąpić w stanach awaryjnych statku. Wysokość grodzi powinna wynosić co najmniej 4 m, chyba że poziom powierzchni wody  $h_w$  jest niższy niż 0,5 m. W przypadku gdy poziom powierzchni wody  $h_w$  jest niższy niż 0,5 m, wysokość grodzi  $h_{gr}$  oblicza się według wzoru:

$$h_{gr} = 8h_w.$$

Minimalna wysokość grodzi nie może być mniejsza niż 2,2 m, jednak w przypadku statku z pokładami podwieszanymi minimalna wysokość grodzi nie powinna być mniejsza niż wartość wysokości do dolnej krawędzi podwieszonego pokładu w położeniu opuszczonym,

- d) w przypadkach urządzeń specjalnych, takich jak np. podwieszane pokłady o pełnej szerokości i szerokie szyby burtowe, na podstawie szczegółowych badań modelowych mogą zostać zaakceptowane inne wysokości grodzi,
- e) skutki oddziaływania wody zgromadzonej na uszkodzonym pokładzie ro-ro nie muszą być uwzględniane dla przedziałów, które posiadają z każdej strony pokładu furty odwadniające, równomiernie rozmieszczone wzdłuż burt przedziału, spełniające następujące warunki:
- $A \geq 0,3 l$ ,  
gdzie A oznacza całkowitą powierzchnię furt odwadniających na każdej stronie pokładu [ $m^2$ ], a l – długość przedziału [m] oraz
  - w najgorszych warunkach uszkodzenia statek powinien zachowywać wolną burtę po uszkodzeniu ( $f_r$ ) o wartości co najmniej 1 m, bez uwzględnienia skutków oddziaływania wody zgromadzonej na uszkodzonym pokładzie ro-ro, oraz
  - furty odwadniające powinny się znajdować nie wyżej niż 0,6 m ponad uszkodzonym pokładem ro-ro, a ich dolna krawędź powinna znajdować się nie wyżej niż 2 cm nad pokładem, oraz
  - furty odwadniające powinny być wyposażone w urządzenia zamykające lub klapy zapobiegające wdarciu się wody na pokład ro-ro, umożliwiające jednocześnie odprowadzenie wody zgromadzonej na tym pokładzie,
- f) w przypadku przyjęcia, że została uszkodzona gródź położona powyżej uszkodzonego pokładu ro-ro, oba przedziały graniczące z tą grodzią uznaje się za zatopione do tej samej wysokości, obliczonej zgodnie z pkt 2 lub 4.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 86 ust. 3 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

W związku z wejściem w życie ustawy oraz koniecznością uregulowania szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie, mając na uwadze postanowienia rozdziału V Konwencji SOLAS, istnieje potrzeba wprowadzenia przedmiotowego projektu rozporządzenia w życie. Projekt rozporządzenia wdraża również, dyrektywę 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich, uprawiających żeglugę krajową.

Każdy statek używany w żegludze morskiej powinien spełniać określone wymagania w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, załogi oraz pasażerów znajdujących się na pokładzie. Projekt rozporządzenia określa warunki, aby te określone wymagania zostały spełnione przez statek. Określa też wyposażenie jakie statek powinien posiadać w zakresie bezpieczeństwa jak również zasady określania sytuacji zagrożenia oraz sposoby zapobiegania takim sytuacjom.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.



## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) armatorów statków,
- 2) urzędy morskie.

### **2. Konsultacje społeczne**

(...)

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie oznakowania polskich obszarów morskich**

Na podstawie art. 86 ust. 6 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Przepisy rozporządzenia określają sposób oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich.

**§ 2.** Określone w rozporządzeniu sposoby oznakowania nawigacyjnego pływającymi znakami nawigacyjnymi, zwanymi dalej „pławami”, oraz stałymi znakami nawigacyjnymi, zwanymi dalej „stawami” albo „dalbami”, zgodnie z systemem oznakowania nawigacyjnego przyjętym przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Służb Oznakowania Nawigacyjnego i Latarni Morskich (IALA), dla Regionu A, dotyczą:

- 1) bocznych granic osi torów wodnych lub kanałów;
- 2) przeszkód naturalnych lub innych przeszkód nawigacyjnych, w szczególności niebezpiecznych wraków;
- 3) przeszkód nawigacyjnych opisanych jako „nowe niebezpieczeństwo”;
- 4) akwenów specjalnych, w tym akwenów, na których uprawianie żeglugi może być uregulowane przepisami szczególnymi;
- 5) innych obiektów ważnych dla bezpieczeństwa żeglugi, w tym w szczególności mostów, platform wiertniczych i morskich elektrowni wiatrowych.

**§ 3. 1.** Wprowadza się następujące rodzaje znaków nawigacyjnych:

- 1) znaki boczne – służące do wyznaczenia lewej i prawej granicy (strony) drogi wodnej. Znaki te stosowane są zgodnie z przyjętym kierunkiem oznakowania. Obserwator poruszający się od strony morza do portu, ujścia rzeki lub innej drogi wodnej, zgodnie z kierunkiem oznakowania, po prawej burcie powinien widzieć znak prawej strony, po lewej zaś burcie

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

– znak lewej strony toru wodnego. W wyjątkowych przypadkach kierunek oznakowania nawigacyjnego bocznego może być określony przez służby oznakowania nawigacyjnego urzędów morskich w inny sposób; w szczególności kierunek oznakowania wyznaczający drogę wodną przy opływaniu wysp lub w cieśninach łączących otwarte wody morskie może być zgodny z kierunkiem ruchu wskazówek zegara.

Numeracja znaków nawigacyjnych rozpoczyna się od strony morza (na początku toru wodnego), przy czym numery nieparzyste – określają znaki nawigacyjne po prawej stronie toru wodnego, a numery parzyste – znaki po lewej jego stronie.

Oznaczenia literowe znaków stosuje się tylko wówczas, gdy znaki nawigacyjne wystawione są po jednej stronie toru wodnego. Również w tym wypadku oznaczenia w kolejności liter alfabetu biorą początek od strony morza;

2) znaki kardynalne – służące do:

- a) wskazania, że najgłębsza woda znajduje się po tej stronie znaku, od której pochodzi jego nazwa: północny (N), wschodni (E), południowy (S) i zachodni (W),
- b) wskazania bezpiecznej strony, którą należy minąć przeszkodę; nazwa znaku wskazuje stronę, po której należy znak omijać,
- c) zwrócenia uwagi na utrudnienia na torze wodnym, takie jak: zakole (zakręt), skrzyżowanie torów wodnych, rozwidlenie toru wodnego, kraniec mielizny;

3) znaki odosobnionego niebezpieczeństwa – określające spłylenie daleko od brzegu, wysepkę oddzieloną od lądu wąskim przesmykiem, wrak statku, jak i inne przeszkody nawigacyjne, będące następstwem działalności człowieka. Ustawia się je albo zamocowuje na lub ponad odosobnionym niebezpieczeństwem rozciągającym się w ograniczonym rejonie, dookoła którego woda jest żeglowna;

4) znaki bezpiecznej wody – służące do wskazania, że wokół znaku woda jest żeglowna. Stosowane są do wyznaczenia linii środkowej lub osi toru wodnego lub – alternatywnie – jako znaki boczne lub kardynalne dla wskazania podejścia od lądu, jak również do wskazania najlepszego miejsca przejścia pod stałym mostem;

5) znaki specjalne – służące do oznaczania specjalnego rejonu lub obiektu, o którym informują odpowiednie dokumenty lub publikacje nautyczne. Znakami specjalnymi oznakowuje się w szczególności:

- a) strefy rozgraniczenia ruchu, w przypadkach, w których stosowanie konwencjonalnego oznakowania toru wodnego może wprowadzić w błąd,
- b) wysypiska odpadów,
- c) strefy ćwiczeń wojskowych,

- d) kable lub rurociągi,
- e) strefy rekreacyjne,
- f) inne linie i obszary, w szczególności granicę państwa, kotwiczowiska;

6) znak „nowe niebezpieczeństwo” – oznaczający nowo wykrytą przeszkodę nawigacyjną, której jeszcze nie podano do wiadomości w dokumentach lub publikacjach nautycznych. Oznacza on zarówno nową przeszkodę naturalną, w szczególności piaszczystą mieliznę, skałę, jak i przeszkodę powstałą na skutek działalności człowieka, w szczególności wrak.

2. Wzory znaków nawigacyjnych, o których mowa w ust. 1, ich zastosowanie, a w szczególności sposób ich rozmieszczenia, konstrukcję, kształt, kolorystykę, charakterystykę świateł i znaki szczytowe, a także sposób i wzory oznakowania przejść żeglownych pod stałymi mostami, platform wiertniczych oraz morskich elektrowni wiatrowych określa załącznik do rozporządzenia.

**§ 4.** Sposób oznakowania polskich obszarów morskich znakami nawigacyjnymi innymi niż określone w rozporządzeniu, w szczególności: światłami sektorowymi, światłami i znakami nabieżnikowymi, superpławami, latarniowcami, latarniamiorskimi, określają zarządzenia dyrektorów właściwych terytorialnie urzędów morskich, z uwzględnieniem zaleceń wydawanych przez IALA.

**§ 5.** 1. W zależności od lokalnych potrzeb i warunków można stosować jeden rodzaj znaków nawigacyjnych lub kombinację znaków nawigacyjnych, o których mowa w § 3 ust. 1.

2. Znaki nawigacyjne mogą być oznaczone cyframi, literami lub kombinacjami liter i cyfr, nazwami bądź skrótami nazw.

**§ 6.** 1. Pławy dzielą się na pławy świetlne i pławy nieświejące.

2. Pławy świetlne określa charakterystyka światła, kształt i kolor pławy oraz znak szczytowy, jeżeli jest przewidziany w jej konstrukcji.

3. Pławy nieświejące określa kształt, kolor pławy, znak szczytowy, jeżeli jest przewidziany w jej konstrukcji, oraz kolor światła, jaki powinien dawać materiał odblaskowy, jeżeli pława jest nim pokryta.

**§ 7.** Na okres zimy pławy wszystkich typów mogą być zastępowane pławami cygarowymi.

**§ 8.** 1. W zależności od rodzaju pławy do malowania używa się farb koloru czerwonego, zielonego, czarnego, żółtego oraz białego.

2. Jeżeli pławę zastępuje znak nawigacyjny stały, powinien on być pomalowany w taki sam sposób jak pława.

**§ 9.** Znaki nawigacyjne mogą być wyposażone w radarowe urządzenia odzewowe (rakony) lub w elektronicznie aktywne reflektory radarowe.

**§ 10.** Jeżeli znak nawigacyjny pokryty jest materiałem odblaskowym, to powinien on dawać światło odbite koloru: czerwonego, zielonego, niebieskiego, żółtego lub białego, w kombinacjach przewidzianych dla odpowiednich rodzajów oznakowania.

**§ 11.** 1. Pławy świetlne powinny być wyposażone w reflektory radarowe zamontowane i pomalowane w taki sposób, aby nie utrudniały identyfikacji znaku.

2. Pozostałe znaki nawigacyjne mogą być wyposażone w reflektory radarowe, zamontowane i pomalowane w sposób, o którym mowa w ust. 1.

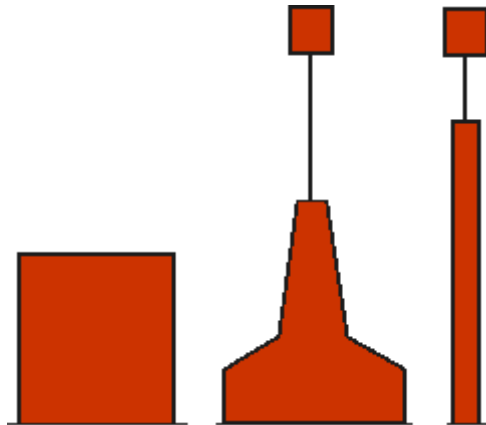
**§ 12.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

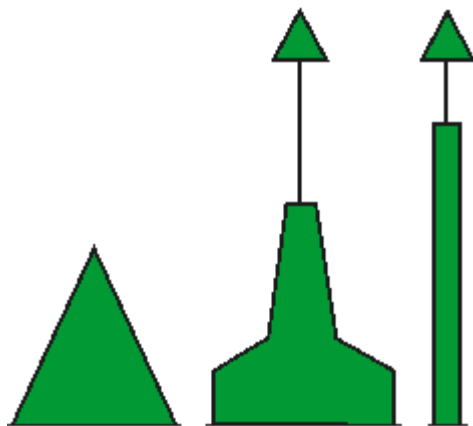
## **WZORY ZNAKÓW NAWIGACYJNYCH I ICH ZASTOSOWANIE**

### **Znaki boczne (§ 3 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia)**

Rys. 1. Znaki lewej strony

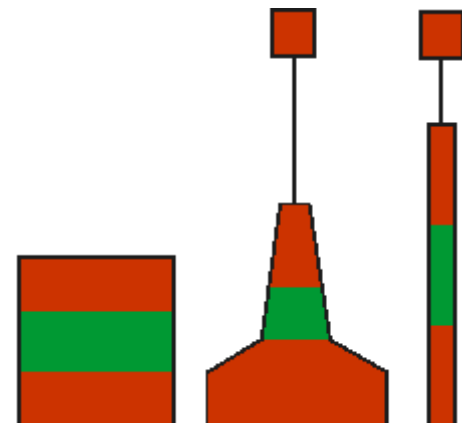


Rys. 2. Znaki prawej strony

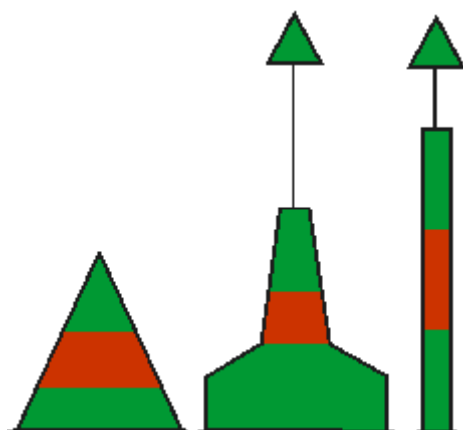


### **Rozdzielenie toru**

Rys. 3. Główny tor w prawo



Rys. 4. Główny tor w lewo



1. Pławy znajdujące się na krawędziach torów wodnych kanałów powinny posiadać następujące cechy:

1) znaki nawigacyjne boczne lewej strony (rys. 1):

- a) kształt - walcowy, kolumnowy lub drążkowy,
- b) kolor - czerwony,
- c) znak szczytowy - pojedynczy, czerwony walec - stosowany na pławach innych niż walcowe,
- d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) - czerwony, poziomy pas i czerwony kwadrat,
- e) światło (jeżeli jest) - czerwone, o dowolnym rytmie, innym niż dla rozdzielania toru wodnego;

2) znaki nawigacyjne boczne prawej strony (rys. 2):

- a) kształt - stożkowy, kolumnowy lub drążkowy,
- b) kolor - zielony,
- c) znak szczytowy - pojedynczy, zielony stożek zwrócony wierzchołkiem do góry - stosowany na pławach innych niż stożkowe,
- d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) - zielony, poziomy pas oraz zielony trójkąt,
- e) światło (jeżeli jest) - zielone, o dowolnym rytmie, innym niż dla rozdzielania toru wodnego.

2. Pławy znajdujące się na rozdzielaniu toru powinny posiadać następujące cechy:

1) znak nawigacyjny wskazujący główny tor w prawo (rys. 3):

- a) kształt - walcowy, kolumnowy lub drążkowy,
- b) kolor - czerwony, z jednym szerokim, zielonym, poziomym pasem,
- c) znak szczytowy - pojedynczy, czerwony walec - stosowany na pławach innych niż walcowe,
- d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) - czerwony, poziomy pas i czerwony kwadrat,
- e) światło (jeżeli jest) - czerwone, błyskowe złożone B (2+1), według terminologii międzynarodowej FI (2+1);

2) znak nawigacyjny wskazujący główny tor w lewo (rys. 4):

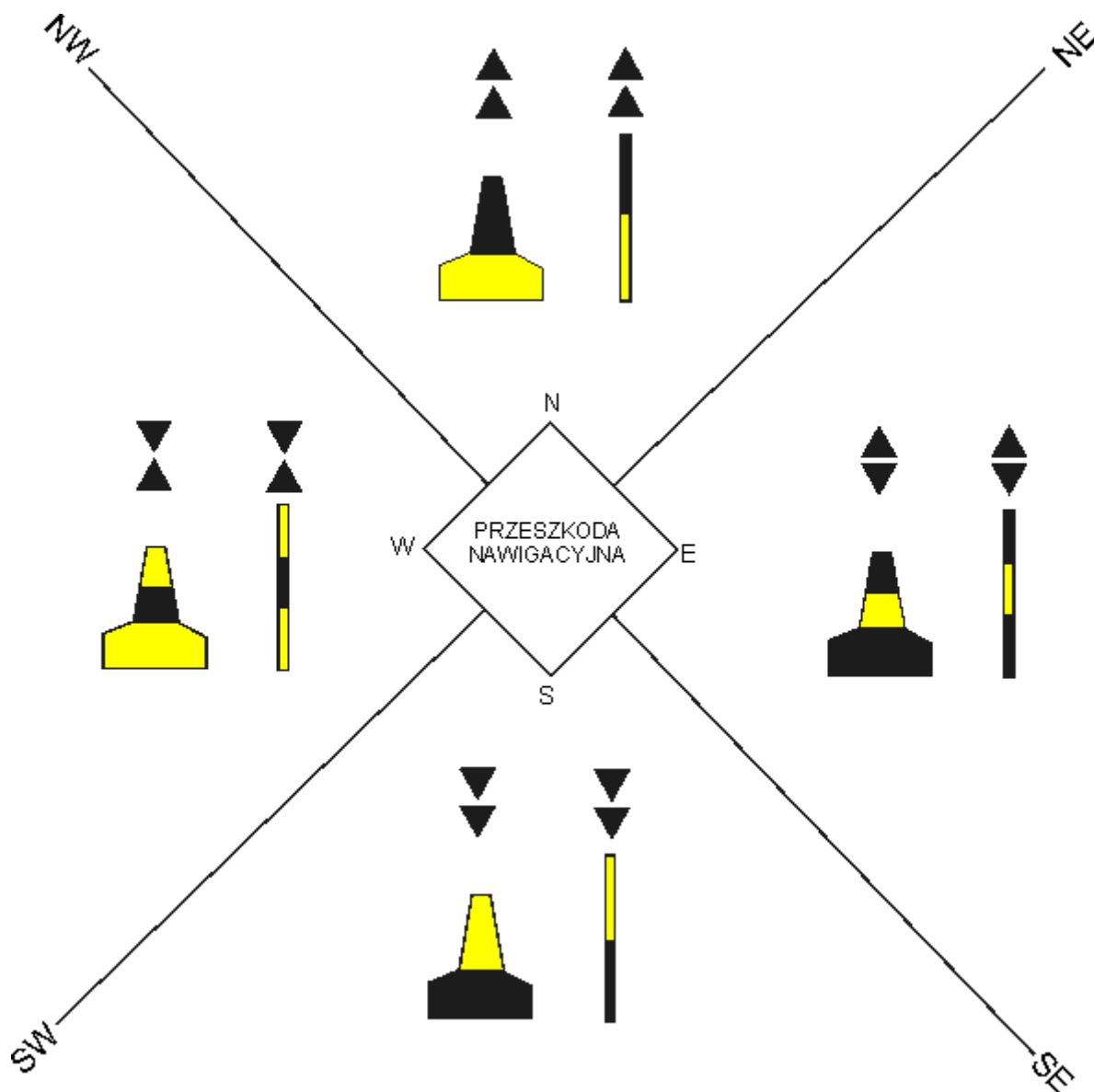
- a) kształt - stożkowy, kolumnowy lub drążkowy,

- b) kolor - zielony, z jednym szerokim, czerwonym, poziomym pasem,
- c) znak szczytowy - pojedynczy, zielony stożek zwrócony wierzchołkiem do góry - stosowany na pławach innych niż stożkowe,
- d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) - zielony, poziomy pas i zielony trójkąt,
- e) światło (jeżeli jest) - zielone, błyskowe złożone B (2+1), według terminologii międzynarodowej FI (2+1).

3. Światła oznakowania bocznego mogą być również stosowane na dalbach i innych znakach stałych, jeżeli stanowią one oznakowanie boczne toru wodnego.

### **Znaki kardynalne (§ 3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia)**

Rys. 5





4. Znaki nawigacyjne kardynalne w postaci pław (rys. 5) powinny posiadać następujące cechy:

1) gdy znajdują się w kwadrancie północnym (N):

- a) kształt - kolumnowy lub drążkowy,
- b) kolor - czarny nad żółtym,
- c) znak szczytowy - dwa czarne stożki jeden nad drugim, zwrócone wierzchołkami do góry,
- d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) - niebieski, poziomy pas na czarnej części oraz żółty poziomy pas na żółtej części,
- e) światło (jeżeli jest) - białe, migające - M lub szybko migające - MV, według terminologii międzynarodowej Q lub VQ;

2) gdy znajdują się w kwadrancie wschodnim (E):

- a) kształt - kolumnowy lub drążkowy,
- b) kolor - czarny z szerokim poziomym, żółtym pasem,
- c) znak szczytowy - dwa czarne stożki jeden nad drugim, zwrócone podstawami do siebie,
- d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) - dwa niebieskie poziome pasy na górnej czarnej części,
- e) światło (jeżeli jest) - białe, migające grupowe - M(3) 10s lub szybko migające grupowe - MV(3) 5s, według terminologii międzynarodowej Q(3) 10s lub VQ(3) 5s;

3) gdy znajdują się w kwadrancie południowym (S):

- a) kształt - kolumnowy lub drążkowy,
- b) kolor - żółty nad czarnym,
- c) znak szczytowy - dwa czarne stożki jeden nad drugim, zwrócone wierzchołkami w dół,
- d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) - żółty poziomy pas na żółtej części i niebieski poziomy pas na czarnej części,
- e) światło (jeżeli jest) - białe, migające złożone - M(6)+BI 15s lub szybko migające złożone - MV(6)+BI 10s, według terminologii międzynarodowej Q(6)+LFI 15s lub VQ(6)+LFI 10s;

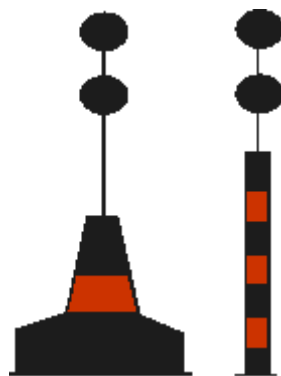
4) gdy znajdują się w kwadrancie zachodnim (W):

- a) kształt - kolumnowy lub drążkowy,
- b) kolor - żółty z szerokim poziomym czarnym pasem,
- c) znak szczytowy - dwa czarne stożki jeden nad drugim, zwrócone wierzchołkami do siebie,
- d) materiał odblaskowy (jeżeli jest) - dwa poziome żółte pasy na górnej żółtej części,
- e) światło (jeżeli jest) - białe, migające złożone - M(9) 15s lub szybko migające złożone - MV(9) 10s, według terminologii międzynarodowej Q(9) 15s lub VQ(9) 10s.

5. Stawy oznakowania kardynalnego mogą przyjmować kształt dowolny, nie powinien on jednak utrudniać identyfikacji koloru znaku i w miarę możliwości powinny posiadać znak szczytowy.

#### **Znaki odosobnionego niebezpieczeństwa (§ 3 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia)**

Rys. 6

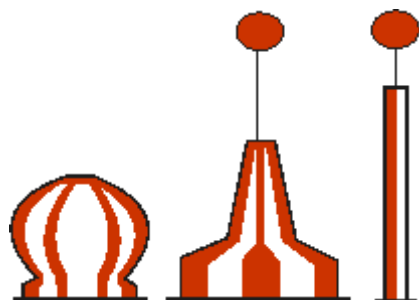


6. Znaki odosobnionego niebezpieczeństwa (rys. 6) powinny posiadać następujące cechy:

- 1) kształt - dowolny, lecz niekolidujący ze znakami bocznymi, przy czym w wypadku pław stosuje się kształt kolumnowy lub drążkowy;
- 2) kolor - czarny, z jednym lub więcej szerokimi, poziomymi, czerwonymi pasami;
- 3) znak szczytowy - dwie czarne kule jedna nad drugą, przy czym znak powinien być tak duży, jak to tylko możliwe i z wyraźnym prześwitem pomiędzy kulami;
- 4) materiał odblaskowy (jeżeli jest) - jedna lub więcej par poziomych niebiesko-czerwonych pasów;
- 5) światło (jeżeli jest) - białe, błyskowe grupowe - B(2), według terminologii międzynarodowej FI(2).

#### **Znaki bezpiecznej wody (§ 3 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia)**

Rys. 7

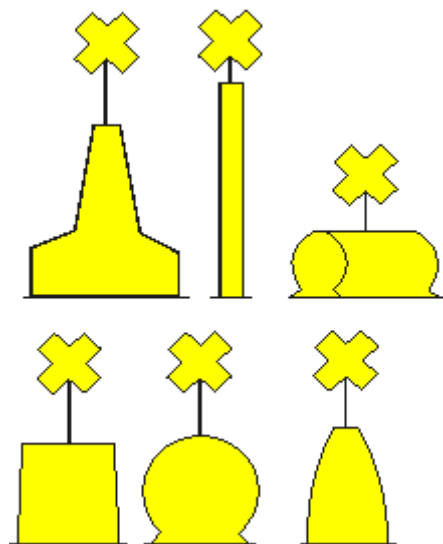


7. Pławy będące znakami bezpiecznej wody (rys. 7) powinny posiadać następujące cechy:

- 1) kształt - kulisty, kolumnowy lub drążkowy;
- 2) kolor - czerwone i białe pionowe pasy;
- 3) znak szczytowy - pojedyncza, czerwona kula - stosowany jest na pławach innych niż kuliste;
- 4) materiał odblaskowy (jeżeli jest) - czerwone i białe pasy poziome lub pionowe;
- 5) światło (jeżeli jest) - białe, izofazowe - I albo przerywane - P lub odblaskowe - BI 10s, względnie litera kodu Morse'a "A" - Mo (A), według terminologii międzynarodowej Iso, Oc, LFI 10s albo Mo (A).

### **Znaki specjalne (§ 3 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia)**

Rys. 8



8. Znaki specjalne w postaci pław (rys. 8) powinny posiadać następujące cechy:

- 1) kształt dowolny, wyróżniający się spośród innych (rys. 8a), lecz gdy znak wskazuje stronę przejścia, powinien być on zgodny ze znakami nawigacyjnymi systemu bocznego i bezpiecznej wody (rys. 8b);
- 2) kolor - żółty;
- 3) znak szczytowy (jeżeli jest) - pojedynczy, "leżący" (X) żółty krzyż (rys. 8);
- 4) materiał odblaskowy (jeżeli jest) - pojedynczy poziomy, żółty pas;
- 5) światło (jeżeli jest) - żółte, rytm dowolny, lecz inny niż dla oznakowania kardynalnego, odosobnionego niebezpieczeństwa i bezpiecznej wody; pławy ODAS powinny posiadać światło błyskowe grupowe - B (5) 20s, według terminologii międzynarodowej FI (5) 20s.

9. Zastosowanie znaków specjalnych do dodatkowego oznakowania akwenu lub przeszkody, innych niż wymienione w § 3 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia, nie może kolidować z zasadami oznakowania nawigacyjnego określonymi w rozporządzeniu.

### **Znaki "nowe niebezpieczeństwo" (§ 3 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia)**

10.1. Nowe niebezpieczeństwo powinno być oznaczone za pomocą jednego lub więcej znaków systemu kardynalnego albo systemu bocznego.

10.2. Jeżeli niebezpieczeństwo jest szczególnie poważne, przynajmniej jeden ze znaków oznaczających to niebezpieczeństwo powinien być zdublowany.

11. Każdy znak nawigacyjny świetlny zastosowany w celu oznakowania nowego niebezpieczeństwa powinien być wyposażony w światło migające - M lub szybko migające - MV z oznakowania kardynalnego, według terminologii międzynarodowej Q lub VQ lub wyposażony w światło oznakowania bocznego.

12. Każdy dublujący znak nawigacyjny powinien być we wszystkich szczegółach identyczny ze znakiem zasadniczym.

13. Na znaku nawigacyjnym oznaczającym nowe niebezpieczeństwo może być zainstalowany rakon z literą kodu Morse'a "D" - Mo (D), dający na ekranie radarowym echo o długości odpowiadającej 1 Mm.

### **Oznakowanie przejść żeglownych pod stałymi mostami, platform wiertniczych oraz morskich elektrowni wiatrowych (§ 4 rozporządzenia)**

14. **Przejścia żeglowne pod stałymi mostami** wymagają dodatkowego oznakowania, w szczególności w sytuacji ograniczonego prześwitu pod mostem, małych głębokości wody czy możliwości kolizji z filarem mostu.

15.1. W przypadkach określonych w ust. 14 załącznika, jeżeli okaże się, że konieczne lub pożądane jest wskazanie statkom najbardziej odpowiedniego miejsca przejścia pod mostem, oznakowuje się "najlepszy punkt przejścia".

15.2. Najlepszy punkt przejścia określa dyrektor właściwego urzędu morskiego przy uwzględnieniu następujących czynników:

- 1) możliwy maksymalny prześwit;
- 2) głębokość wody pod mostem, szczególnie gdy nie jest ona równomierna;
- 3) ochrona filarów mostu i inne przeszkody;
- 4) potrzeby żeglugi jedno- lub dwukierunkowej.

16. Sposób oznakowania przejść żeglownych pod mostami powinien być zgodny z powszechnie przyjętym kierunkiem oznakowania toru wodnego przez znaki systemu bocznego.

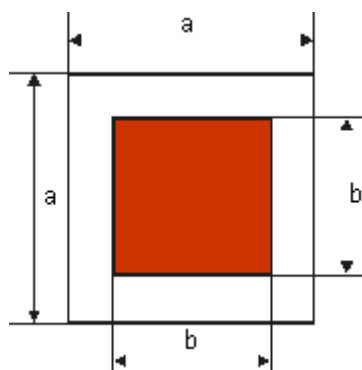
17. Oznakowanie dzienne (jeśli jest wymagane) powinno się charakteryzować w następujący sposób:

1) jeżeli żegluga odbywa się na całej rozpiętości przejścia (przęsła), znaki powinny być umieszczone na filarach mostu. Jeżeli żegluga jest możliwa tylko w części rozpiętości przęsła, to znaki powinny być umieszczone na lub pod przęsłem tak, by wskazywały granice części żeglownej;

2) granice przejścia powinny być oznakowane w następujący sposób:

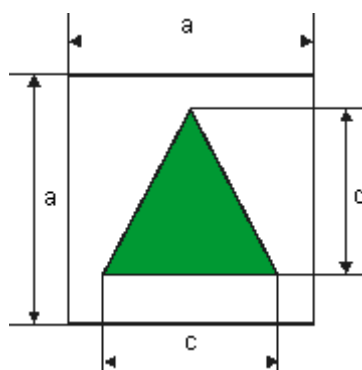
a) lewa strona - tablica pokazująca czerwony kwadrat na białym tle (rys. 9),

Rys. 9



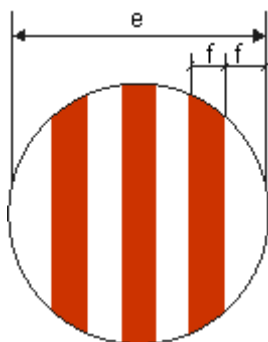
b) prawa strona - tablica pokazujący zielony trójkąt równoboczny, wierzchołkiem skierowany do góry, na białym tle (rys. 10);

Rys. 10



3) najlepszy punkt przejścia może być wskazany przez okrągłą tablicę pomalowaną w czerwono-białe pasy (rys. 11).

Rys. 11



| Wymiary w mm |       |
|--------------|-------|
| a            | 1.000 |
| b            | 600   |
| c            | 750   |
| d            | 650   |
| e            | 1.050 |
| f            | 150   |

18. Oznakowanie nocne powinno się charakteryzować następującymi cechami:

1) do oznakowania granic kanału żeglugowego powinny być wykorzystane czerwone i zielone światła o określonym rytmie przewidzianym dla światel nawigacyjnych oznakowania bocznego. Jeżeli żegluga jest możliwa na całej rozpiętości przejścia (prześła), światła powinny być umieszczone na filarach mostu. Jeżeli żegluga jest dostępna tylko w rozpiętości przęsła, światła powinny być umieszczone pod przęsłem albo na pławach lub stawach na wodzie, ustawionych tak, aby wskazywały granice części żeglownej;

2) najlepszy punkt przejścia może być wskazany przez białe światło lub światła o charakterystyce światła bezpiecznej wody, umieszczone pod przęsłem;

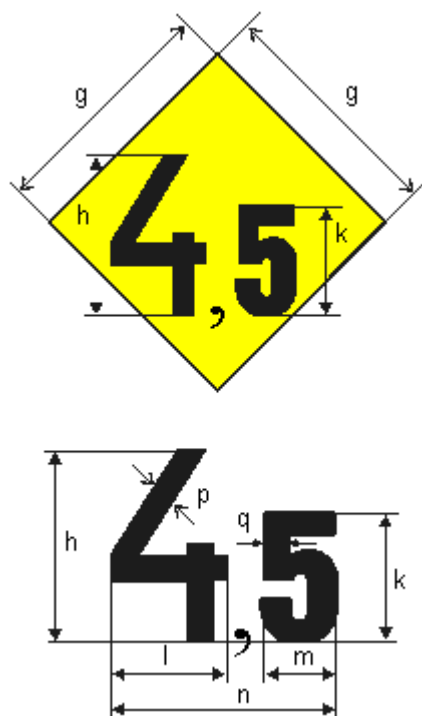
3) jako alternatywne do światel nawigacyjnych można stosować tablice opisane w ust. 17 pkt 2 i 3 załącznika dodatkowo podświetlone reflektorami;

4) tablice oznakowania dziennego mogą być dla łatwiejszego rozpoznania w ciągu nocy pokryte materiałami odblaskowymi o odpowiednim kolorze.

19.1. Każdy most powinien być wyposażony w znak informujący o prześwicie pod konstrukcją dla średniego stanu wody. Znak taki stanowi tablica (rys. 12) pokazująca pochylony kwadrat koloru żółtego, na którym podana jest wartość prześwitu wyrażona w

metrach i dziesiątkach metra (liczba jest koloru czarnego). Tablica powinna być umieszczona na prześle nad przejściem.

Rys. 12

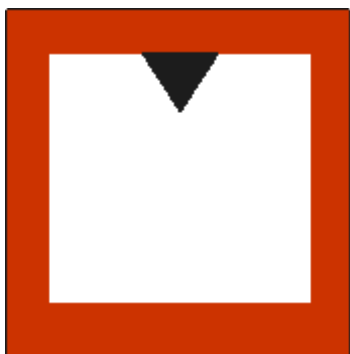


Wymiary w mm

| g   | h   | k   | l   | m   | n   | p  | q  |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|
| 900 | 500 | 400 | 300 | 240 | 700 | 55 | 45 |

19.2. Na torach wodnych wspólnych dla żeglugi morskiej i śródlądowej zamiast znaku, o którym mowa w ust. 19.1, może być zamiennie stosowany znak żeglugi śródlądowej, informujący o ograniczonej wysokości prześwitu nad zwierciadłem wody (rys. 13). Dodatkowo stosowany może być znak informujący o ograniczonej głębokości (rys. 14) oraz znak informujący o ograniczonej szerokości przejścia (rys. 15).

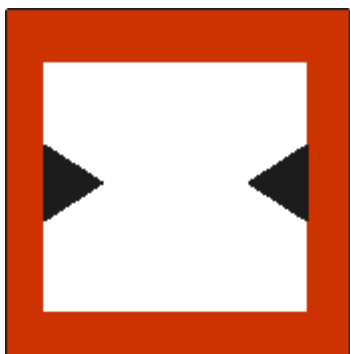
Rys. 13



Rys. 14



Rys. 15



Na powyższe znaki można nanieść liczby wskazujące odpowiednio wysokość, głębokość i szerokość przejścia. Cyfry powinny być koloru czarnego.

20. Rozmiary tablic przedstawionych na rysunkach mogą być zmienione stosownie do sytuacji za zgodą służb oznakowania nawigacyjnego właściwego urzędu morskiego.

21. W warunkach ograniczonej widoczności do ostrzeżenia statku o istnieniu mostu mogą być stosowane jeden lub więcej sygnałów mgławych. W tym celu może być używany dowolny typ sygnału mgławego. Jeżeli używanych jest wiele sygnałów mgławych umieszczonych w różnych punktach mostu lub na jego podporach, to każdy z tych sygnałów powinien posiadać inną charakterystykę.

22. Do wskazania najlepszego punktu przejścia pod mostem może być używany rakon krótkiego zasięgu. Władze zamierzające wykorzystać rakon do oznakowania wielu prześel



mostu muszą zbadać wszelkie ograniczenia techniczne, które mogą zaistnieć. Radarowe echa rakonów nie powinny utrudniać identyfikacji ech innych obiektów.

23. **Platformy wiertnicze** powinny być oznakowane przez jedno lub więcej świateł białych o charakterystyce: litera Morse'a "U" - okres 15s-Mo (U) 15s, w ten sposób, by na każdym kierunku co najmniej jedno światło było widoczne przez zbliżające się statki.

24. Na platformie powinny być zainstalowane dodatkowo:

- 1) rakon - sygnał Morse'a "U" - praca ciągła;
- 2) nautofon - sygnał Morse'a "U" - okres 30s;
- 3) radiolatarnia - sygnał rozpoznawczy PB, częstotliwość 339 kHz, czynna podczas lotów śmigłowca.

25. **Morskie elektrownie wiatrowe** powinny być oznakowane zgodnie ze sposobem oznakowania nawigacyjnego przyjętym w rozporządzeniu, tak aby były odróżnialne w ciągu dnia i w nocy, a ponadto spełniały podane niżej warunki:

- 1) narożniki i inne punkty zmiany kierunku granicy farmy elektrowni wiatrowych powinny być oznakowane za pomocą światła błyskowego koloru żółtego o charakterystyce światła podanej dla "znaku specjalnego", tak aby były widoczne z każdego kierunku i miały zasięg nominalny co najmniej pięciu mil morskich. Granice farmy elektrowni wiatrowych powinny być oznakowane wzdłuż obwodu lub wewnątrz farmy w odstępach nie większych niż dwie mile morskie, światłem błyskowym koloru żółtego o innej charakterystyce i zasięgu niż światła określone dla znaku specjalnego;
- 2) światła na wieżach elektrowni wiatrowych powinny być zamontowane na najwyższym punkcie wieży ponad największym obserwowanym stanem wody poniżej najniższego punktu łuku, jaki kreślą łopaty rotora;
- 3) ze względu na potrzebę dokładnej identyfikacji na farmach elektrowni wiatrowych należy dodatkowo zamontować: rakony, reflektory radarowe lub wzmacniacze ech radarowych.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie oznakowania polskich obszarów morskich, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 86 ust. 6 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z wymaganiami w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki, które określają postanowienia wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, w tym zapisy rozdziału V Konwencji SOLAS.

Celem projektu rozporządzenia jest określenie sposobu oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich. Wprowadzony system jest zgodny z systemem oznakowania nawigacyjnego przyjętym przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Służb Oznakowania Nawigacyjnego i Latarni Morskich (IALA), dla Regionu A.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej,
- 2) urzędy morskie,
- 3) inne, odpowiednie terytorialnie podmioty organizacyjne portów.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym.

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**  
z dnia  
**w sprawie wykazów obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej**

Na podstawie art. 86 ust. 10 ustawy z dnia .... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Przepisy rozporządzenia określają:

- 1) wykazy obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej;
- 2) strefy całorocznej eksploatacji statków w pasażerskiej żegludze krajowej.

**§ 2.** Wykazy obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej, o których mowa w § 1 pkt 1, są określone w załączniku do rozporządzenia.

**§ 3.** Strefy całorocznej eksploatacji statków pasażerskiej żeglugi krajowej stanowią polskie obszary morskie.

**§ 4.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

## **WYKAZ OBSZARÓW PASAŻERSKIEJ ŻEGLUGI KRAJOWEJ**

§1. Wykaz obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej został sporządzony w formie map i podzielony na części zgodnie z terytorialną właściwością lokalnych organów administracji morskiej (Dyrektorów Urzędów Morskich odpowiednio w Szczecinie, Słupsku oraz Gdyni):

- a) część 1 – wykaz obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej leżących we właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie – rys. 1, rys. 2;
- b) część 2 – wykaz obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej leżących we właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni – rys. 3;
- c) część 3 – wykaz obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej leżących we właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku – rys. 4;

§2. Zastosowane na mapach skróty i symbole oznaczają odpowiednio:

- a) litera „A” – oznacza obszar morza, na którym mogą być eksploatowane statki pasażerskie klasy A, stanowiące statki uprawiające pasażerską żeglugę krajową inną niż podróże przewidziane dla statków klasy B, C i D ;
- b) litera „B” – oznacza obszar morza, na którym mogą być eksploatowane statki pasażerskie klasy B, stanowiące statki uprawiające pasażerską żeglugę krajową, w czasie której nie oddalają się dalej niż 20 mil morskich od brzegu;
- c) litery „C” oraz „C1” – oznaczają obszary morza, na których mogą być eksploatowane statki pasażerskie klasy C, stanowiące statki uprawiające pasażerską żeglugę krajową, w trakcie której znajdują się nie dalej niż 15 mil morskich od miejsca schronienia określonego w odrębnych przepisach oraz bieżących ogłoszeniach Kapitanatów i Bosmanatów Portów, oraz nie dalej niż 5 mil morskich od brzegu, w obszarach, na których prawdopodobieństwo przekroczenia znaczącej wysokości fali<sup>2</sup> równej 2,5 m jest niższe od 10 % w ciągu:
  - i) jednego roku – w przypadku eksploatacji całorocznej, lub
  - ii) określonej i ograniczonej części roku – w przypadku eksploatacji w tym okresie;

---

<sup>2)</sup> Rozumianej jako średnia wysokość jednej trzeciej największej wysokości fal zaobserwowanych na danym obszarze.

- d) litery „D1”, „D2”, „D3”, „D4”, „D5”, „D6”, „D7”, „D8”, „D9”, „D10” – oznaczają obszary morza, na których mogą być eksploatowane statki pasażerskie klasy D, stanowiące statki uprawiające pasażerską żeglugę krajową, w trakcie której znajdują się nie dalej niż 6 mil morskich od miejsca schronienia od miejsca schronienia określonego w odrębnych przepisach oraz bieżących ogłoszeniach Kapitanatów i Bosmanatów Portów, oraz nie dalej niż 3 mile morskie od brzegu, w obszarach, na których prawdopodobieństwo przekroczenia znaczącej wysokości fali równej 1,5 m jest mniejsze od 10 %, w ciągu:
- i) jednego roku – w przypadku eksploatacji całorocznej, lub
  - ii) określonej i ograniczonej części roku – w przypadku eksploatacji w tym okresie;
- e) punkty oznaczone cyframi – oznaczają pozycje geograficzne wyznaczające granice poszczególnych obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej.



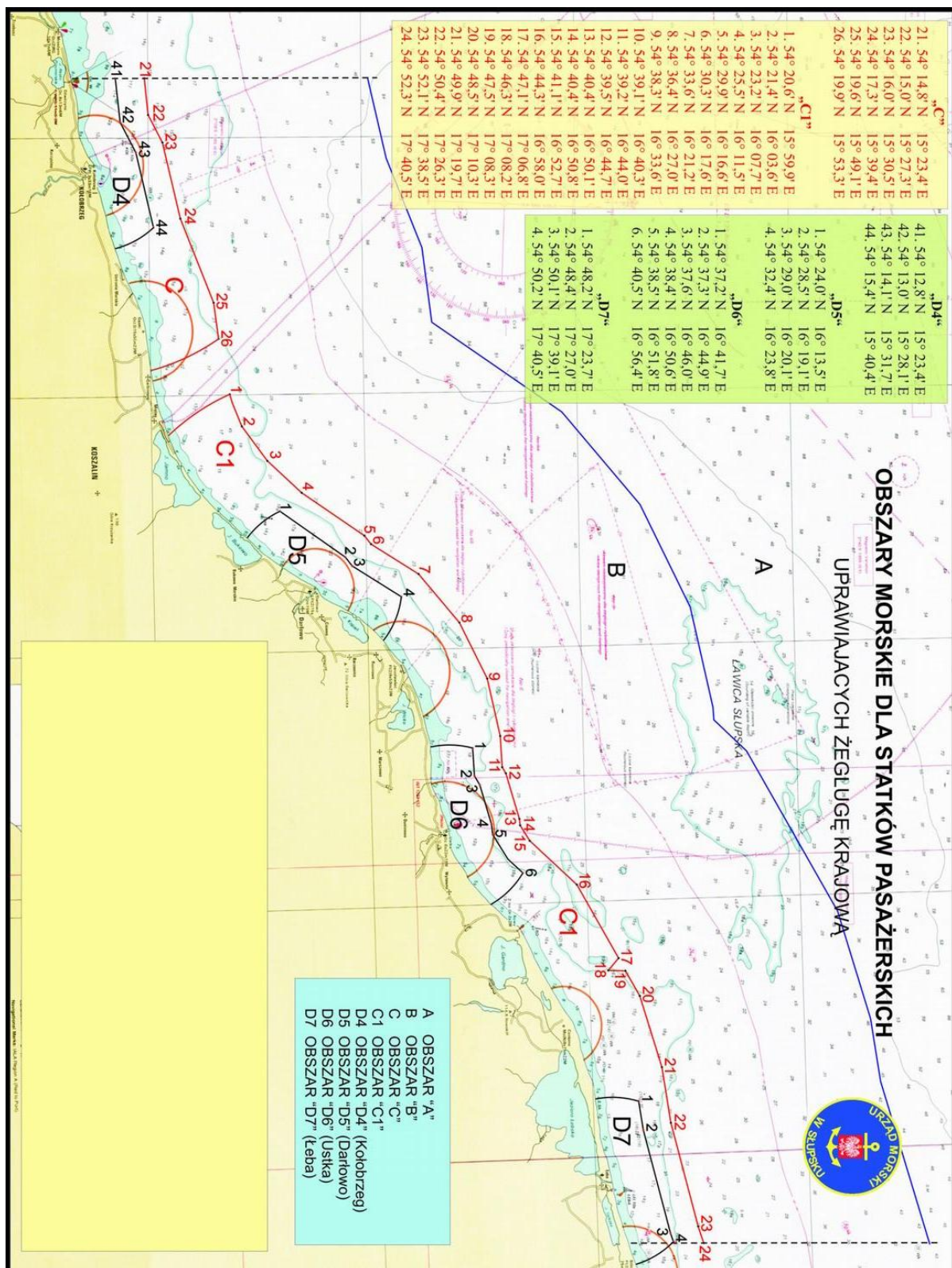


Rys. 2 Wykaz obszarów morskich dla statków pasażerskich uprawiających żeglugę krajową znajdujących się w zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

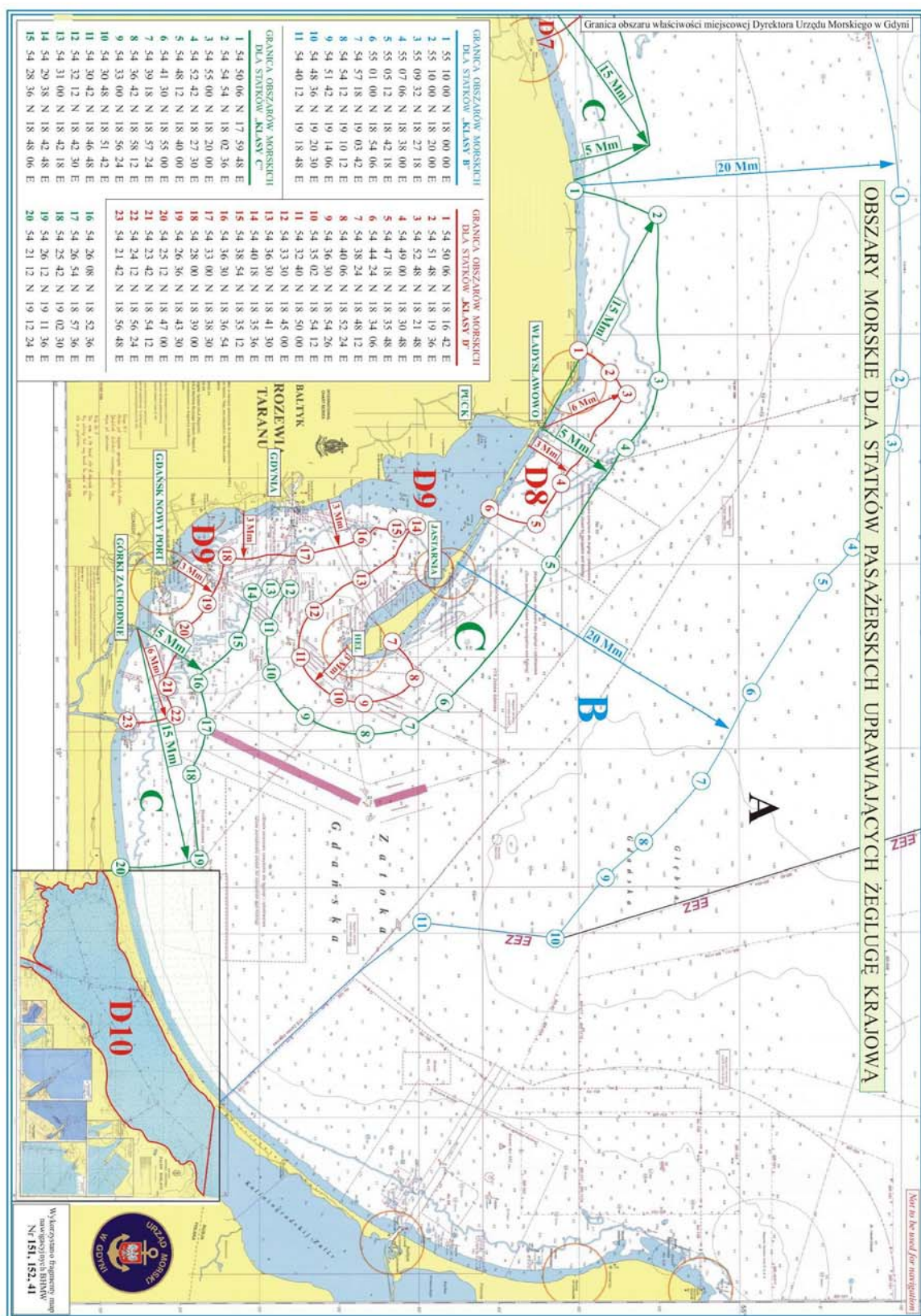




Rys. 3 Wykaz obszarów morskich dla statków pasażerskich uprawiających żeglugę krajową znajdujących się w zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku.



Rys. 4 Wykaz obszarów morskich dla statków pasażerskich uprawiających żeglugę krajową znajdujących się w zakresie właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.





## UZASADNIENIE

Przedmiotowy projekt rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 86 ust. 10 ustawy z dnia ... ***o bezpieczeństwie morskim*** (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej ustawą, zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wykazy obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej,
- 2) strefy całorocznej eksploatacji oraz, gdy jest to uzasadnione,
- 3) strefy czasowo ograniczonej eksploatacji statków w pasażerskiej żegludze krajowej, z uwzględnieniem klasy statków pasażerskich.

Konieczność wydania rozporządzenia wynika z wejścia w życie nowej ustawy ***o bezpieczeństwie morskim*** i zmianą delegacji ustawowej.

Projekt rozporządzenia wdraża przepisy art. 4 dyrektywy 2009/45/WE w ***sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich***, zwanej dalej dyrektywą 2009/45/WE, zgodnie z którymi Państwo Członkowskie ustala wykaz obszarów morza w ramach swojej jurysdykcji, wyznaczających strefy eksploatacji całorocznej oraz, gdzie stosowne, strefy ograniczonej czasowo eksploatacji w zależności od klasy statków.

Ze względu na rozmiar polskich obszarów morskich oraz strukturę administracji morskiej, wykaz obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej został podzielony na 3 części zgodnie z właściwością terytorialną Dyrektorów Urzędów Morskich. Aby wykaz był czytelny dla osób nim zainteresowanych została wybrana graficzna forma jego prezentacji, do której objaśnienia zamieszczono w paragrafie drugim załącznika.

Rysunki 1 oraz 2 w załączniku do projektu rozporządzenia obejmują obszar objęty zakresem właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, natomiast rysunki 3 i 4 odpowiednio Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku oraz w Gdyni.

Zgodnie z zapisami projektu rozporządzenia, na całych polskich obszarach morskich została ustanowiona strefa całorocznej eksploatacji statków pasażerskich uprawiających pasażerską żeglugę krajową.

Projekt przedmiotowego rozporządzenia przewiduje, że na polskich obszarach morskich dopuszcza się żeglugę statków pasażerskich bez ograniczeń w przypadku statków pasażerskich klasy A i B oraz z ograniczeniami w przypadku statków pasażerskich klasy C oraz D.

Przede wszystkim należy zauważyć, iż ograniczenia wynikają m.in. z odległości w jakiej statek w czasie podróży znajduje się od brzegu lub od miejsca schronienia. Ograniczenia mogą również zostać wprowadzone bieżącymi ogłoszeniami Kapitanatów lub Bosmanatów Portów, wynikającymi np.: z przeprowadzanych na danym akwenie ćwiczeń wojskowych, wprowadzenia czasowych zmian wpływających na bezpieczeństwo żeglugi, ciężkich warunków hydrometeorologicznych, itp.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. ***o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa*** (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej,
- 2) urzędy morskie,
- 3) załogi statków morskich,
- 4) kapitanów statków morskich,
- 5) armatorów statków w pasażerskiej żegludze krajowej.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym.

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie wykazów obszarów morza, po których pływają promy pasażerskie typu ro-ro**

Na podstawie art. 86 ust. 12 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ... poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa wykazy polskich obszarów morskich, po których pływają promy pasażerskie typu ro-ro uprawiające regularną międzynarodową żeglugę pasażerską do lub z portów Rzeczypospolitej Polskiej.

**§ 2.** Wykazy obszarów morza, po których pływają promy pasażerskie typu ro-ro uprawiające regularną międzynarodową żeglugę pasażerską do lub z portów Rzeczypospolitej Polskiej, z uwzględnieniem danych dotyczących znaczącej wysokości fali na tych obszarach, rozumianej jako średnia wysokość jednej trzeciej największej wysokości fal zaobserwowanej na danym obszarze, określa załącznik do rozporządzenia.

**§ 3.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

**OBSZARY MORZA, PO KTÓRYCH PLYWAJĄ PROMY PASAŻERSKIE TYPU RO-RO  
UPRAWIAJĄCE REGULARNĄ MIĘDZYNARODOWĄ ŻEGLUGĘ PASAŻERSKĄ DO LUB Z  
PORTÓW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ<sup>1)</sup>, Z UWZGLĘDNIENIEM DANYCH DOTYCZĄCYCH  
ZNACZĄCEJ WYSOKOŚCI FALI NA TYCH OBSZARACH**



## UZASADNIENIE

Przedmiotowy projekt rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 86 ust. 12 ustawy z dnia ... ***o bezpieczeństwie morskim*** (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej ustawą o bezpieczeństwie morskim, zgodnie z którą minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia wykaz polskich obszarów morskich, po których pływają promy pasażerskie typu ro-ro uprawiające regularną międzynarodową żeglugę pasażerską do lub z portów Rzeczypospolitej Polskiej, z uwzględnieniem danych dotyczących znaczącej wysokości fali na tych obszarach.

Konieczność wydania rozporządzenia wynika z wejścia w życie nowej ustawy o bezpieczeństwie morskim i zmianą delegacji ustawowej.

Projekt rozporządzenia wdraża przepisy art. 5 dyrektywy 2003/25/WE z dnia 14 kwietnia 2003 r. w ***sprawie szczególnych wymogów wytrzymałości na uszkodzenia dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro***. Zgodnie z wymaganiami ww. artykułu obszary morza oraz informacje odnośnie wartości istotnych wysokości fal na tych obszarach zostały określone w drodze umowy pomiędzy Państwami Członkowskimi lub państwami trzecimi leżącymi w punktach granicznych rejsu. Procedura ta została przeprowadzona w związku z wejściem w życie w dniu 4 stycznia 2008 r. w odniesieniu do Polski ***Porozumienia w sprawie specjalnych wymagań statecznościowych dla statków pasażerskich ro-ro odbywających regularne rozkładowe międzynarodowe podróże pomiędzy, do lub z wyznaczonych portów Europy Północno-Zachodniej i Morza Bałtyckiego***, zwanego „Porozumieniem Sztokholmskim” (Dz. U. Nr 42, poz. 252). Powyższy dokument w dniu 13 listopada 2007 roku został ratyfikowany przez Prezydenta RP. Wykaz obszarów obejmuje całe polskie obszary morskie w związku z faktem, że obecnie regularna międzynarodowa żegluga pasażerska promów ro-ro do lub z portów Rzeczypospolitej Polskiej odbywa się na trasach:

- Świnoujście – Ystad,
- Świnoujście – Trelleborg,
- Świnoujście – Kopenhaga,
- Gdańsk – Nynashamn,
- Gdynia – Karlskrona.

Powyższe obszary zostały przedstawione w załączniku do projektu rozporządzenia w formie mapy. Na mapie przedstawione zostały granice polskich obszarów morskich wraz ze współrzędnymi geograficznymi punktów granicznych tych obszarów oraz współrzędne geograficzne pozycji, których połączenie za pomocą linii prostej stanowi granice obszarów



Morza Bałtyckiego, na których występuje taka sama znacząca wysokość fali. Pozycje zostały podane w układzie odniesienia WGS-84. W ten sposób otrzymano na polskich obszarach morskich trzy obszary:

- a) obszar od zachodniej granicy polskich obszarów morskich do linii łączącej pozycje o współrzędnych 54°05,5'N 015°04,5'E oraz 54°59,5'N 015°05,0'E, na którym to obszarze występuje fala o znaczącej wysokości 2,3 m,
- b) obszar od wschodniej granicy polskich obszarów morskich do linii łączącej pozycje o współrzędnych 54°55,0'N 018°20,0'E oraz 56°12,0'N 016°24,5'E, na którym to obszarze występuje fala o znaczącej wysokości 3,1 m,
- c) obszar pomiędzy liniami opisami pozycjami w punkcie a oraz b, na którym to obszarze występuje fala o znaczącej wysokości 2,9 m.

W opinii projektodawcy taka forma przedstawienia wykazów morza jest najbardziej przejrzysta, zwłaszcza do osób i podmiotów zainteresowanych zakresem regulacji, które stanowią armatorzy, projektanci i konstruktorzy statków, instytucje klasyfikacyjne oraz administracja morska.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. ***o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa*** (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej,
- 2) urzędy morskie,
- 3) załogi statków morskich,
- 4) kapitanów statków morskich,
- 5) armatorów promów pasażerskich typu ro-ro.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym.

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania  
Informacji<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 91 ust. 2 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1. Rozporządzenie określa:**

- 1) sposób funkcjonowania i organizację Narodowego Systemu SafeSeaNet;
- 2) zakres zadań Służby VTS;
- 3) sposób przekazywania informacji o statkach, o których mowa w art. 90 ust. 1 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim, oraz podmioty, którym przekazuje się te informacje;
- 4) sposób rozpowszechniania informacji o zdarzeniach, o których mowa w art. 88 ust. 1 ustawy, oraz o statkach, o których mowa w art. 90 ust. 1 ustawy;
- 5) wymagania wobec systemów teleinformatycznych działających w ramach Narodowego Systemu SafeSeaNet.

**§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:**

- 1) krajowy system SafeSeaNet – system utworzony przez państwo członkowskie dla potrzeb wymiany informacji morskiej;
- 2) centralny system SafeSeaNet – system zarządzany, nadzorowany i rozwijany przez Komisję Europejską oraz utrzymywany w działaniu przez EMSA, działający jako punkt węzłowy posiadający interfejs do wszystkich krajowych systemów SafeSeaNet i umożliwiający wymianę danych pomiędzy tymi systemami;
- 3) wspólnotowy system SafeSeaNet – wspólnotowy system wymiany informacji morskiej

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

- 1) dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę 93/75/WE (Dz. Urz. UE L 208 z 05.08.2002, str. 10; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 12);
- 2) dyrektywy 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 101);
- 3) dyrektywy 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz. Urz. UE L 131, z 28.05.2009, str. 57).

składający się z sieci krajowych systemów SafeSeaNet, połączonych za pośrednictwem centralnego systemu SafeSeaNet, opracowany w celu ułatwienia wymiany danych istotnych dla bezpieczeństwa morskiego, ochrony statków i obiektów portowych, ochrony środowiska morskiego, efektywności ruchu statków i transportu morskiego pomiędzy państwami członkowskimi, w formie elektronicznej;

- 4) narodowy system SafeSeaNet – krajowy system SafeSeaNet utworzony w Rzeczypospolitej Polskiej, będący Narodowym Systemem Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji, o którym mowa w art. 27c ustawy;
- 5) krajowy organ NCA – Koordynator SafeSeaNet, o którym mowa w art. 92 ust. ustawy;
- 6) służba NCA – punkt kontaktowy pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a państwami członkowskimi w zakresie operacyjnego działania wspólnotowego systemu SafeSeaNet;
- 7) krajowy użytkownik LCA – podmiot uprawniony do otrzymywania lub dostarczania informacji do wspólnotowego i narodowego systemu SafeSeaNet;
- 8) państwo członkowskie – państwo członkowskie Unii Europejskiej oraz państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
- 9) EMSA – Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego ustanowioną rozporządzeniem (WE) Nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. (Dz. Urz. WE L 208 z 5.8.2002, str.1);
- 10) dokument IFCD<sup>3)</sup> – opracowany przez Komisję Europejską we współpracy z państwami członkowskimi dokument dotyczący interfejsu i kontroli funkcjonalności, określający szczegółowe wymogi w zakresie funkcjonowania, standardów technicznych i procedur działania krajowych systemów SafeSeaNet i centralnego systemu SafeSeaNet;
- 11) system AIS – System Automatycznej Identyfikacji Statków (AIS), o którym mowa w art. 16a ust. 1 ustawy;
- 12) system LRIT – System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT), o którym mowa w art. 16c ust. 1 ustawy;
- 13) alert – sygnał o zagrożeniu bądź naruszeniu ochrony statku, o którym mowa w art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055).

**§ 3.1.** Narodowy system SafeSeaNet utrzymuje się w działaniu ciągłym, a w jego skład wchodzi:

- 1) infrastruktura techniczna;
- 2) krajowy organ NCA;
- 3) krajowi użytkownicy LCA.

2. Na infrastrukturę techniczną, o której mowa w ust. 1 pkt 1, składają się:

- 1) podsystem monitorowania ruchu statków, składający się:
  - a) z radarów brzegowych bliskiego i dalekiego zasięgu,
  - b) ze stacji brzegowych systemu AIS,
  - c) z systemu LRIT;
- 2) podsystem przekazywania informacji, składający się z:
  - a) systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich,

---

<sup>3)</sup> Dokument, o którym mowa w § 2 pkt 10, jest dostępny pod poniższym adresem: <http://www.umgdy.gov.pl/jednostka/irm>.

b) systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi.

**§ 4. 1.** Wyznacza się Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni jako krajowy organ NCA.

2. Krajowy organ NCA realizuje swoje zadania przy pomocy służby NCA oraz we współpracy z dyrektorami urzędów morskich.

3. Do zadań krajowego organu NCA należy:

- 1) utrzymanie w działaniu ciągłym i zapewnienie odpowiedniego stopnia bezpieczeństwa krajowej infrastruktury teleinformatycznej, niezbędnej dla zapewnienia właściwego funkcjonowania narodowego systemu SafeSeaNet;
- 2) utrzymywanie w działaniu ciągłym łączności teleinformatycznej z centralnym systemem SafeSeaNet, w celu przekazywania informacji zgodnie z wymaganiami dokumentu IFCD, a także generowania odpowiedzi na zapytania pozostałych użytkowników wspólnotowego i narodowego systemu SafeSeaNet;
- 3) zarządzanie prawami dostępu, w tym określenie zakresu dostępu, do wspólnotowego i narodowego systemu SafeSeaNet;
- 4) udzielanie prawa dostępu do systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi;
- 5) opracowanie i aktualizowanie procedur wymiany informacji poprzez narodowy system SafeSeaNet;
- 6) opracowanie i aktualizowanie procedur wymiany informacji, na wypadek awarii któregośkolwiek z podsystemów przekazywania informacji, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2;
- 7) wyznaczenie i utrzymanie w działaniu ciągłym służby NCA;
- 8) współpraca z EMSA przy opracowywaniu i uaktualnianiu dokumentu IFCD;
- 9) współpraca z Komisją Europejską w opracowywaniu planów rozwoju wspólnotowego systemu SafeSeaNet w ramach działania grupy sterującej wysokiego szczebla do spraw SafeSeaNet, utworzonej Decyzją Komisji 2009/584/WE z dnia 31 lipca 2009 r. ustanawiającą grupę sterującą wysokiego szczebla do spraw SafeSeaNet (Dz. Urz. UE L 201 z 1.08.2009, str. 63).

**§ 5. 1.** Służba NCA działa w trybie 24 godzinnym, 7 dni w tygodniu.

2. Do zadań służby NCA należy:

- 1) udzielanie informacji użytkownikom wspólnotowego systemu SafeSeaNet;
- 2) niezwłoczne informowanie krajowych użytkowników LCA, w przypadku otrzymania informacji ze wspólnotowego systemu SafeSeaNet, o statkach lub zdarzeniach, stanowiących potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie dla bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego, których skutki mogą rozciągać się na polskie obszary morskie;
- 3) niezwłoczne informowanie użytkowników wspólnotowego systemu SafeSeaNet w przypadku otrzymania informacji o statkach, o których mowa w art. 27b ust. 1 ustawy, lub zdarzeniach, o których mowa w art. 27a ust. 1 ustawy, których skutki mogą rozciągać się na obszary morskie państw członkowskich;
- 4) niezwłoczne informowanie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o każdym przypadku otrzymania informacji, o których mowa w pkt 2 i 3.

**§ 6. 1.** Prawa dostępu do narodowego systemu SafeSeaNet udziela się ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej i następującym krajowym użytkownikom LCA:

- 1) dyrektorom urzędów morskich;
  - 2) służbie SAR;
  - 3) Biuru Hydrograficznemu Marynarki Wojennej;
  - 4) Centrum Operacji Morskich Marynarki Wojennej;
  - 5) Komendantowi Morskiego Oddziału Straży Granicznej;
  - 6) organom Służby Celnej;
  - 7) organom administracji rybołówstwa morskiego;
  - 8) wojewodzie pomorskiemu, warmińsko-mazurskiemu i zachodniopomorskiemu;
  - 9) podmiotom zarządzającym portami lub przystaniami morskimi;
  - 10) pilotom morskim;
  - 11) podmiotom właściwym w sprawach bezpieczeństwa państwa oraz bezpieczeństwa i porządku publicznego, a także podmiotom właściwym w sprawach zarządzania kryzysowego.
2. Prawa dostępu do systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich udziela się kapitanom i armatorom statków oraz agentom morskim działającym w ich imieniu.
  3. Prawa dostępu do podsystemów przekazywania informacji narodowego systemu SafeSeaNet udziela się na wniosek złożony do dyrektora właściwego urzędu morskiego.
  4. Wzory wniosków, o których mowa w ust. 3, znajdują się na stronie internetowej Urzędu Morskiego w Gdyni<sup>4)</sup>.

§ 7. Dyrektorzy urzędów morskich, w zakresie swojej właściwości terytorialnej, współpracują z krajowym organem NCA w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania operacyjnego i technicznego narodowego systemu SafeSeaNet poprzez:

- 1) zapewnienie całodobowej, działającej 7 dni w tygodniu Służby VTS, odpowiedzialnej za monitorowanie ruchu statków i przekazywanie informacji;
- 2) ustanowienie regulaminu i szczegółowych procedur działania Służby VTS, z uwzględnieniem wytycznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) i Międzynarodowego Stowarzyszenia Służb Oznakowania Nawigacyjnego (IALA)<sup>5)</sup>;
- 3) utrzymanie w działaniu ciągłym i zapewnienie wymaganej dostępności elementów podsystemu monitorowania ruchu statków, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 1;
- 4) zarządzanie i eksploataowanie podsystemów przekazywania informacji, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2;
- 5) przyjmowanie od podmiotów działających w ich obszarze właściwości terytorialnej wniosków, o których mowa w § 6 ust. 3, i ich przesyłanie do krajowego organu NCA, celem udzielenia prawa dostępu do systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi;
- 6) udzielanie prawa dostępu do systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich.

§ 8. Służba SAR uczestniczy w narodowym systemie SafeSeaNet w zakresie wymiany informacji o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu, zagrożeniu zanieczyszczeniem środowiska morskiego i informacji związanych z odebrany alertem.

§ 9. 1. Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej uczestniczy w narodowym systemie SafeSeaNet w zakresie wymiany informacji kartograficznej, hydrograficznej i nautycznej.

<sup>4)</sup> Wzory wniosków, o których mowa w § 6 ust. 4, są dostępne pod poniższym adresem: <http://www.umgdy.gov.pl/jednostka/irm>.

<sup>5)</sup> Dokumenty, o których mowa w § 7 pkt 2, są dostępne pod poniższym adresem: [http://www.umgdy.gov.pl/UserFiles/File/IALA\\_VTS\\_Manual\\_edition4-2008.pdf](http://www.umgdy.gov.pl/UserFiles/File/IALA_VTS_Manual_edition4-2008.pdf).

2. Szczegóły współpracy między Biurem Hydrograficznym Marynarki Wojennej i dyrektorami urzędów morskich określają roczne plany współpracy, zgodnie z przepisami w sprawie współpracy urzędów morskich z Marynarką Wojenną.

**§ 10.** Służba VTS, w obszarze swego działania, pełni następujące obowiązki:

- 1) prowadzi kontrolę i zarządzanie ruchem statków poprzez wydawanie instrukcji, zaleceń i nakazów;
- 2) prowadzi nadzór nad przestrzeganiem przez statki przepisów ruchu w wyznaczonych trasach przepływu, systemach rozgraniczenia ruchu i zgłaszania pozycji statku;
- 3) rozpowszechnia drogą radiową informacje nawigacyjne i hydrologiczno-meteorologiczne zgodnie z wytycznymi Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO);
- 4) utrzymuje łączność z kapitanem lub armatorem statku, o którym mowa w art. 27a ustawy lub w art. 27 pkt 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 oraz z 2009 r. Nr 63, poz. 518);
- 5) rozpowszechnia drogą radiową ostrzeżenia nawigacyjne o statkach, o których mowa w art. 27b ust. 1 ustawy lub zdarzeniach, o których mowa w art. 27a ust. 1 ustawy;
- 6) monitoruje ruch statków, o których mowa w art. 27b ust. 1 ustawy lub zdarzenia, o których mowa w art. 27a ust. 1 ustawy;
- 7) realizuje zadania określone w planie udzielenia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich, o którym mowa w art. 29a ustawy;
- 8) realizuje w stosunku do statków i obiektów portowych zadania regionalnego punktu kontaktowego, o których mowa w art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich;
- 9) dostarcza informacje za pomocą narodowego systemu SafeSeaNet krajowym użytkownikom LCA.

**§ 11.** 1. Służba VTS, w przypadku otrzymania informacji o statkach, o których mowa w art. 27b ust. 1 ustawy lub zdarzeniach, o których mowa w art. 27a ust. 1 ustawy:

- 1) niezwłocznie przekazuje tę informację właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego;
- 2) niezwłocznie przekazuje tę informację właściwym krajowym użytkownikom LCA, za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi, a także – za pośrednictwem służby NCA – ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej;
- 3) zasięga informacji o tych statkach ze wspólnotowego systemu SafeSeaNet, za pośrednictwem systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi;
- 4) w przypadku, gdy skutki potencjalnego niebezpieczeństwa rozciągają się na inne państwo członkowskie, niezwłocznie informuje właściwe organy państw członkowskich położonych wzdłuż planowanej trasy tych statków za pośrednictwem służby NCA, za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi.

2. Służba SAR, w przypadku otrzymania informacji o statkach, o których mowa w art. 27b ust. 1 pkt 1 ustawy, niezwłocznie przekazuje tą informację właściwej Służbie VTS, za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi.

3. Kapitan statku zmierzającego do portu polskiego przekazuje informacje zgodnie z:

- 1) art. 28a ustawy,
- 2) art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich – za pomocą systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich.

4. Armator statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające przekazuje informacje zgodnie z art. 10a ust. 1 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki za pomocą systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich.

5. Armator lub kapitan statku, o którym mowa w art. 11b ust. 2 ustawy, przekazuje informacje o statku zgodnie z tym artykułem, za pomocą systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich.

6. Kapitan portu przekazuje organowi inspekcyjnemu informacje dotyczące aktualnego czasu przybycia i wypłynięcia każdego statku zawijającego do jego portu lub kotwiczowiska, wraz z identyfikatorem danego portu, za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żegluga.

7. Pilot morski przekazuje informacje, o których mowa w art. 36 ust. 9 ustawy, za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żegluga.

8. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską przekazuje informacje, o których mowa w art. 37 ust. 5 ustawy, za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żegluga.

9. Organ inspekcyjny przekazuje właściwej Służbie VTS informacje o statkach, o których mowa w art. 27b ust. 1 pkt 4 ustawy, za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żegluga.

10. Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne w ramach realizacji zadań punktu odbioru alertu, o których mowa w art. 6 ust. 3 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żegluga i portów morskich, przekazuje właściwe informacje związane z alertem, za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żegluga.

**§ 12.** 1. Systemy teleinformatyczne działające w ramach narodowego systemu SafeSeaNet powinny spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać dostępność nie mniejszą niż określona w dokumencie IFCD;
- 2) zapewniać możliwość archiwizowania i odzyskiwania danych w określonym w dokumencie IFCD okresie czasowym;
- 3) umożliwiać przekazywanie informacji 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu;
- 4) umożliwiać przekazywanie, niezwłocznie po otrzymaniu żądania, informacji o statku i ładunkach niebezpiecznych lub zanieczyszczających przewożonych na pokładzie statku, właściwym organom państw członkowskich;
- 5) utrzymywać stale właściwy poziom bezpieczeństwa teleinformatycznego;
- 6) zapewniać dostęp tylko dla uprawnionych użytkowników.

2. W razie zaistnienia awarii lub planowanych przerw w pracy, zapewnia się wymianę informacji przy użyciu telefonu, faksu lub poczty elektronicznej.

3. W celu regularnego sprawdzania funkcjonowania wszystkich podsystemów narodowego systemu SafeSeaNet, dyrektorzy właściwych urzędów morskich przeprowadzają okresowe inspekcje techniczne oraz podejmują czynności niezbędne dla zapewnienia ciągłości jego działania.

**§ 13.** Podmioty tworzące i uczestniczące w narodowym systemie SafeSeaNet podejmują środki niezbędne do zapewnienia:

- 1) ochrony przed nieuprawnionym dostępem do:
  - a) podsystemów SafeSeaNet,
  - b) danych i informacji wymienianych za pomocą systemu SafeSeaNet;
- 2) wykorzystywania danych i informacji wymienianych za pomocą systemu SafeSeaNet



tylko zgodnie z ich przeznaczeniem.

**§ 14.** Podmioty, o których mowa w § 6 ust. 1 i 2, którym przed dniem wejścia w życie rozporządzenia udzielono prawa dostępu do narodowego systemu SafeSeaNet, zachowują to prawo.

**§ 15.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

## UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (NationalSafeSeaNet), zwane dalej „rozporządzeniem”, wykonuje upoważnienie ustawowe, o którym mowa w art. 91 ust. 2 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Stosownie do zakresu delegacji zawartej w art. 91 ust. 2 ustawy, projekt rozporządzenia wprowadza przepisy dotyczące sposobu funkcjonowania i organizacji Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji, obowiązków Służby VTS dotyczących monitorowania statków, sposobu przekazywania informacji o statkach, o których mowa w art. 90 ust. 1, oraz podmiotów, którym przekazuje się te informacje, sposobu rozpowszechniania informacji o zdarzeniach, o których mowa w art. 88 ust. 1, oraz o statkach, o których mowa w art. 90 ust. 1, wymagań wobec systemów teleinformatycznych działających w ramach Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji.

Potrzeba wprowadzenia rozporządzenia w przedmiotowej sprawie podyktowana została działaniami na forum Unii Europejskiej zmierzającymi do harmonizacji elektronicznej wymiany informacji morskich, w szczególności informacji związanych z ruchem statków i przewozem ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających. Zbudowany w tym celu i stale rozwijany przez Komisję Europejską, we współpracy z państwami członkowskimi, wspólnotowy system monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji, tzw. SafeSeaNet, został w roku 2009 oficjalnie ogłoszony jako obowiązujący na poziomie Wspólnoty przepisami nowej Dyrektywy 2009/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej Dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji. Zgodnie z założeniami ww. Dyrektywy 2009/17/WE wspólnotowy system SafeSeaNet powinien składać się z sieci krajowych systemów SafeSeaNet (tzw. NationalSafeSeaNet) utworzonych w poszczególnych państwach członkowskich UE, połączonych za pomocą centralnego systemu SafeSeaNet zarządzanego przez Komisję Europejską.

W związku z powyższym, w celu prawidłowego wywiązywania się Rzeczypospolitej Polskiej ze zobowiązań nałożonych na państwa członkowskie Dyrektywą 2002/59/WE, jak

również zmieniającą ją Dyrektywą 2009/17/WE, administracja morska RP utworzyła Narodowy System Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (NationalSafeSeaNet), zwany dalej narodowym systemem SafeSeaNet, składający się z infrastruktury technicznej, krajowego organu NCA oraz krajowych użytkowników LCA. Na infrastrukturę techniczną składają się: podsystem monitorowania ruchu statków (na który składają się radary brzegowe bliskiego i dalekiego zasięgu, stacje brzegowe systemu AIS, system LRIT) oraz podsystem przekazywania informacji (na który składają się: opracowany przez Urząd Morski w Szczecinie system kontrolno-informacyjny dla portów polskich oraz opracowany przez Urząd Morski w Gdyni system wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi).

Ponieważ wymieniony powyżej system wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi stanowi główną platformę wymiany informacji ze wspólnotowym systemem SafeSeaNet, zasadnym jest, aby Urząd Morski w Gdyni pełnił rolę krajowego organu (tzw. NCA – National Competent Authority) ds. narodowego systemu SafeSeaNet. Krajowy organ NCA realizuje swoje zadania przy pomocy służby. NCA działającej 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu.

Do zadań krajowego organu NCA należy w szczególności zarządzanie prawami dostępu do wspólnotowego i narodowego systemu SafeSeaNet dla krajowych użytkowników LCA, przy czym prawa dostępu do systemu kontrolno – informacyjnego dla portów polskich udzielają dyrektorzy właściwych urzędów morskich. Prawo dostępu udzielane jest osobom fizycznym reprezentującym podmioty wymienione w § 6 ust. 1 i 2 projektu rozporządzenia, na wniosek zainteresowanej osoby, poprzez przydzielenie im odpowiedniego loginu i hasła dostępu. Posiadanie praw dostępu umożliwia pobieranie lub wprowadzanie danych do systemu. Krajowym użytkownikom LCA wymienionym w § 6 ust. 1 przydziela się prawa dostępu umożliwiające im pobieranie informacji z narodowego systemu SafeSeaNet. Kapitanom, armatorom i działającym w ich imieniu agentom zapewnia się dostęp do systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich, co umożliwia im wypełnianie ustawowych obowiązków dostarczania informacji m.in. w sytuacjach, o których mowa w ustawie. Są to podmioty, których uczestnictwo w systemie polega jedynie na wprowadzaniu odpowiednich danych.

Narodowy system SafeSeaNet utworzony został w celu poprawy bezpieczeństwa i efektywności ruchu statków, skuteczności działań ratowniczych w razie wypadków lub w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych na morzu oraz działań w zakresie zapobiegania i wykrywania zanieczyszczeń środowiska morskiego. Z tego też względu konieczne jest, aby w systemie tym

uczestniczyły służby powołane w celu realizacji obowiązków i zadań w tych obszarach. A zatem Służba SAR uczestniczy w narodowym systemie SafeSeaNet w zakresie wymiany informacji o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu, zagrożeniu zanieczyszczeniem środowiska morskiego i informacji związanych z odebraniem alertem. Należy zauważyć, że projektowane rozporządzenie nie nakłada nowych obowiązków na tę służbę. Uczestnictwo w systemie jest niezbędne w związku z realizacją obowiązków związanych z ratowaniem życia na morzu wymienionych w art. 42 ustawy, oraz zadań związanych ze zwalczaniem zanieczyszczeń na morzu, o których mówi art. 23a ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 692, z późn. zm.), a także odbiorem alertu, o czym mowa w art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. Nr 171, poz. 1055).

Podobnie Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej uczestniczy w narodowym systemie SafeSeaNet w zakresie wymiany informacji kartograficznej, hydrograficznej i nautycznej, co jest zgodne z § 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki morskiej z dnia 20 sierpnia 1999 r. w sprawie współpracy urzędów morskich z Marynarką Wojenną i Strażą Graniczną (Dz. U. z 1999 r. Nr. 75, poz. 850). Szczegóły współpracy określają coroczne plany współpracy opracowywane przez urzędy morskie w porozumieniu z Marynarką Wojenną i Strażą Graniczną na podstawie § 4 przedmiotowego rozporządzenia.

Wymóg rozpowszechniania informacji nawigacyjnej i hydrologiczno-meteorologicznej nakłada na Służbę VTS konwencja SOLAS (prawidło 12.3) oraz rezolucja IMO A.857(20).

Należy zauważyć, że narodowy system SafeSeaNet już działa, pozostaje jednak konieczność wprowadzenia przepisów krajowych wdrażających postanowienia Dyrektywy 2009/17/WE (w szczególności jej art. 1 ust. 2 lit. c, art. 1 ust. 15 oraz załącznika do tej Dyrektywy) oraz regulujących organizację i funkcjonowanie narodowego systemu SafeSeaNet. W tym celu opracowany został przedmiotowy projekt rozporządzenia, który poza wymienionymi wyżej przepisami Dyrektywy 2009/17/WE, dokonuje również doprecyzowania w zakresie wymagań Dyrektywy 2002/59/WE określonych w artykułach 5, 7, 8, 14, 21, 23 oraz 25. Ponadto, przepisy niniejszego projektu dokonują wdrożenia postanowień art. 9 ust. 3 i 4, art. 23 ust. 3 oraz art. 24 ust. 2 Dyrektywy 2009/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (które to postanowienia zobowiązują Państwa Członkowskie UE do stosowania elektronicznych środków wymiany informacji podczas

zgłaszania się statków do rozszerzonej inspekcji, przekazywania organom inspekcyjnym informacji o statkach posiadających braki zauważone przez pilota morskiego lub podmiot zarządzający portem czy aktualnego czasu wejścia i wyjścia statku z portu). W odniesieniu do § 11 ust. 6 projektowanego rozporządzenia należy zauważyć, że tylko kapitan portu dysponuje powyższymi informacjami, jako że ustawa zobowiązuje kapitana statku do przekazania owych informacji właśnie kapitanowi portu.

Dane dotyczące monitorowania i informacji o ruchu statków chroni się przed nieuprawnionym dostępem lub ujawnianiem i wykorzystuje tylko zgodnie z ich przeznaczeniem określonym w przepisach, przy czym chodzi tu o wykorzystywanie tych informacji w celach związanych z poprawą bezpieczeństwa i efektywności ruchu. Należy zauważyć, że np. armatorzy statków przewożących ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające obowiązani są dostarczać szczegółowych informacji o rodzaju przewożonego przez statek ładunku. Informacje te podlegają ochronie, jako tajemnica handlowa, a obowiązek ich dostarczania wiąże się np. z możliwością natychmiastowego podjęcia najefektywniejszych działań w celu zapobieżenia zanieczyszczeniu środowiska, jeśli statek ulegnie awarii. Podczas przydzielania praw dostępu do systemu, a w szczególności do podsystemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich, który zawiera podlegające ochronie dane osobowe, powinno mieć się na uwadze zasadę zmierzającą ku temu, aby określony podmiot miał dostęp tylko do informacji, których potrzebuje.

W celu regularnego sprawdzania funkcjonowania wszystkich podsystemów narodowego systemu SafeSeaNet dyrektorzy urzędów morskich powinni przeprowadzać okresowe inspekcje techniczne i wszelkie inne czynności niezbędne dla zapewnienia ciągłości jego działania. Na konieczność podejmowania tego rodzaju działań w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania systemu zwraca uwagę pkt 18 preambuły do Dyrektywy 2002/59/WE. Ze względu na fakt, że jest to system, na który składają się bardzo różne elementy infrastruktury technicznej jak np. radary brzegowe i systemy teleinformatyczne, owe inspekcje powinny odbywać się z odpowiednią w danym przypadku regularnością i być wykonywane w sposób, który najlepiej zapewni sprawdzenie funkcjonowania danego elementu infrastruktury technicznej.

Należy zauważyć, że wymagania wobec systemów teleinformatycznych działających w ramach Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji różnią się od wymagań zawartych w przepisach wykonawczych do ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. *o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne* (Dz. U. Nr 64,

poz. 565, z późn. zm.). Nie stanowi to jednak sprzeczności z ww. przepisami wykonawczymi, bowiem art. 4 pkt 3 ww. ustawy, w brzmieniu nadanym jej przez *ustawę z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 40, poz. 230), stanowi, że przepisy przedmiotowej ustawy nie naruszają obowiązków wynikających z potrzeby współpracy z systemami teleinformatycznymi i rejestrami organów innych państw lub organizacji międzynarodowych, zaś określone w projekcie rozporządzenia systemy teleinformatyczne właśnie taką współpracę zapewniają.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po 14 dniach od dnia ogłoszenia.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia będzie miał bezpośredni wpływ na sferę działania organów administracji rządowej i terenowych organów administracji morskiej, tj. Ministerstwa Infrastruktury i Urzędów Morskich (głównie Służby VTS oraz organów inspekcyjnych), Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, armatorów i kapitanów statków oraz agentów morskich, działających w ich imieniu, pilotów morskich i podmiotów zarządzających portami lub przystaniami morskimi. W mniejszym stopniu projekt rozporządzenia będzie dotyczył działalności:

- Krajowego Koordynatora Ostrzeżeń Nawigacyjnych,
- Centrum Operacji Morskich Marynarki Wojennej,
- Komendanta Morskiego Oddziału Straży Granicznej,
- Służby Celnej,
- wojewody pomorskiego, warmińsko-mazurskiego i zachodniopomorskiego.

### **2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Należy zauważyć, że narodowy system SafeSeaNet już w praktyce działa, a sam projekt rozporządzenia ma na celu jedynie uregulowanie jego organizacji i funkcjonowania. Jednakże, przedmiotowy system jest systemem podlegającym ciągłemu rozwojowi i integracji z systemem wspólnotowym. Zarówno oprogramowanie, jak i jego infrastruktura będzie wymagała modernizacji i poprawek. Jako część składowa wspólnotowego systemu SafeSeaNet musi być na bieżąco dostosowywany do prawa UE oraz ustaleń Komisji Europejskiej i Państw Członkowskich UE przedstawionych m.in. w wymienionym w projekcie rozporządzenia dokumencie IFCD. Poza kosztami generowanymi przez modernizację systemu, występują również znaczne koszty opieki serwisowej nad systemami składowymi narodowego systemu SafeSeaNet. Koszty te obecnie pokrywane są z budżetu Urzędu Morskiego w Gdyni i zawarte są głównie w umowach na kolejne etapy rozbudowy systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi, wymienionego w § 3 ust. 2 pkt 2 lit. b projektu rozporządzenia. Szacunkowy koszt

utrzymania ww. systemu to roczny wydatek rzędu ok. 330 000 zł brutto, na co składa się koszt modernizacji systemu w zakresie SafeSeaNet oraz serwis 24/7.

### **3. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

### **4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

### **5. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

### **6. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym z następującymi podmiotami, reprezentującymi środowisko morskie:

- Związkiem Armatorów Polskich,
- Polską Żeglugą Bałtycką,
- Polską Żeglugą Morską,
- Polskimi Liniami Oceanicznymi,
- Polskim Rejestrem Statków,
- Polskim Związkiem Żeglarskim,
- Stowarzyszeniem Armatorów Jachtowych,
- Zarządem Morskiego Portu Gdynia S.A.,
- Zarządem Morskich Portów Szczecin – Świnoujście S.A.,
- Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
- Polskim Stowarzyszeniem Pilotów Morskich,
- Związkiem Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych w Gdyni,
- Stowarzyszeniem Kapitanów Żeglugi Wielkiej,
- Krajową Izbą Gospodarki Morskiej,
- Krajową Izbą Gospodarczą.



**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>  
z dnia**

**w sprawie planu udzielania statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia  
na polskich obszarach morskich<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 94 ust. 3 ustawy z dnia ... 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. ... Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa elementy, jakie powinien zawierać plan udzielania schronienia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie lub potrzebującym pomocy na polskich obszarach morskich, zwany dalej „planem”.

**§ 2.** 1. Dyrektorzy urzędów morskich opracowują plany uwzględniając wytyczne zawarte w rezolucji IMO nr A.949(23) i A.950(23).

2. Plan zawiera co najmniej:

- 1) dane dyrektora właściwego urzędu morskiego;
  - 2) dane kontaktowe podmiotów odpowiedzialnych za przyjmowanie zawiadomień i reagowanie w przypadku zgłoszeń alarmowych, w tym brzegowych stacji radiowych, Służby Kontroli Ruchu Statków (VTS) oraz MRCK;
  - 3) informacje na temat linii brzegowej i wszystkich elementów ułatwiających ocenę oraz szybkie podjęcie decyzji dotyczącej miejsca schronienia statku potrzebującego pomocy, wraz z opisem czynników środowiskowych, gospodarczych i społecznych oraz warunków naturalnych;
  - 4) procedury oceny dotyczące udzielenia lub odmowy przyjęcia statku potrzebującego pomocy w miejscu schronienia;
  - 5) zasoby i urządzenia służące do udzielania pomocy, ratowania i zapobiegania zanieczyszczeniom;
  - 6) procedury dotyczące międzynarodowych mechanizmów koordynacji i podejmowania decyzji;
  - 7) procedury dotyczące gwarancji finansowych i odpowiedzialności ustanowione w odniesieniu do statków przyjmowanych w miejscu schronienia;
  - 8) podmioty, które muszą być informowane, oraz sposób ich informowania, po podjęciu decyzji, o której mowa w art. 94 ust. 5 ustawy.
3. Plany są przekazywane podmiotom, które mogą być zaangażowane w działania mające na celu udzielenie statkom schronienia.
4. Informacje zawarte w planach udostępnia się sąsiadnym państwom członkowskim UE, na ich żądanie.

**§ 3.** Dyrektor urzędu morskiego publikuje dane, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1 i 2.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. U. UE L 131 z 28.05.2009, str. 101).

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

## UZASADNIENIE

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie planu udzielania statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie schronienia na polskich obszarach morskich, zwane dalej „rozporządzeniem”, wykonuje upoważnienie ustawowe, o którym mowa w art. 94 ust. 3 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Rozporządzenie to zastąpi obecnie obowiązujące rozporządzenie wydane na podstawie art. 29a ust. 1 ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim. Przepisy obecnie obowiązującej ustawy, wdrażające przepisy dyrektywy 2009/17/WE bardziej szczegółowo regulują zasady udzielania schronienia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie (distress) lub takim, które zgłosiły potrzebę uzyskania schronienia (in need of assistance). Organem właściwym do podjęcia niezależnej decyzji w zakresie udzielenia schronienia na polskich obszarach morskich jest, zgodnie z art. 94 ust. 1 ustawy, dyrektor urzędu morskiego właściwego ze względu na miejsce, w którym znajduje się statek. Dyrektor urzędu morskiego, w porozumieniu z podmiotem zarządzającym portem, przystanią morską lub obiektem portowym w części dotyczącej obszarów portu lub obiektu portowego, sporządza plan udzielenia statkom schronienia na polskich obszarach morskich znajdujących się pod jego jurysdykcją. Przedmiotowy plan podlega zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Rozporządzenie ma na celu, poprzez określenie elementów, które musi zawierać przedmiotowy plan, w oparciu o który dyrektor właściwego urzędu morskiego podejmuje decyzję, zapewnienie sprawnego reagowania na zagrożenia bezpieczeństwa życia na morzu, bezpieczeństwa żeglugi i środowiska morskiego stworzone przez statek znajdujący się w niebezpieczeństwie na polskich obszarach morskich.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej,
- 2) urzędy morskie,
- 3) armatorów statków o polskiej przynależności.

### **2. Konsultacje społeczne**

(...)

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw w stosunku do obowiązujących przepisów.

### **4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia będzie miało wpływ na wydatki sektora publicznego, związane z kosztami utworzenia i bieżącego funkcjonowania bazy danych.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia  
**w sprawie akcji przeciwlodowych na wodach morskich<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 96 ust. 5 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa warunki oraz sposób przeprowadzania akcji przeciwlodowych na wodach morskich.

**§ 2.** Akcja przeciwlodowa obejmuje:

- 1) łamanie lodów i torowanie drogi statkom za pomocą lodołamaczy w portach morskich, na redach i kotwiczowiskach tych portów oraz na torach wodnych prowadzących do portów;
- 2) udzielanie interwencyjnej pomocy statkom, które z powodu lodów nie mogą kontynuować podróży lub znajdują się w stanie zagrożenia – na akwenach innych niż wymienione w pkt 1;
- 3) organizowanie konwojów w celu grupowego przeprowadzania statków przez lody na akwenach objętych akcją przeciwlodową.

**§ 3.** Lodołamaczem w rozumieniu rozporządzenia jest statek wyznaczony do prowadzenia akcji przeciwlodowej.

**§ 4.** Akcją przeciwlodową kieruje kierownik akcji przeciwlodowej, którym jest:

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, Poz. 1594).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

- 1) dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającą dyrektywę 93/75/WE (Dz. Urz. WE L 208 z 05.08.2002, str. 10),
- 2) dyrektywy 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 101).

- 1) Kapitan Portu Gdynia – dla rejonu wschodniego, obejmującego terytorialny zakres działania dyrektorów Urzędów Morskich w Gdyni i Słupsku, z wyłączeniem portu Kołobrzeg;
- 2) Kapitan Portu Szczecin – dla rejonu zachodniego, obejmującego terytorialny zakres działania dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz w porcie Kołobrzeg.

§ 5. 1. W zakresie związanym z akcją przeciwlodową kapitanaty i bosmanaty wszystkich portów podlegają kierownikowi akcji przeciwlodowej.

2. W terminie do dnia 10 listopada każdego roku kierownik akcji przeciwlodowej w porozumieniu z kapitanatami portów wyznacza:

- 1) porty, w których może być wprowadzona w danym roku akcja przeciwlodowa;
- 2) porty przebazowania kutrów i łodzi rybackich.

3. W odniesieniu do portów położonych na obszarze terytorialnego zakresu działania dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku decyzje określone w ust. 2 kierownik akcji przeciwlodowej podejmuje po uzgodnieniu ich z dyrektorem Urzędu Morskiego w Słupsku.

§ 6. 1. W zakresie prowadzenia akcji przeciwlodowej kierownik tej akcji współpracuje:

- 1) z odpowiednim oddziałem Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej;
- 2) z odpowiednimi okręgowymi dyrekcjami gospodarki wodnej;
- 3) z Marynarką Wojenną na podstawie odrębnych przepisów;
- 4) z innymi odpowiednimi terytorialnie podmiotami organizacyjnymi portów.

2. Kierownik akcji przeciwlodowej może prowadzić dla celów tej akcji rozpoznanie lotnicze za pomocą samolotów lub w ramach współpracy z innymi podmiotami, nie wymienionymi w ust. 1.

§ 7. Dla celów akcji przeciwlodowej kierownik akcji określa w instrukcjach obowiązki kapitanatów i bosmanatów portów, o których mowa w § 4 ust. 1, współpracujących jednostek organizacyjnych, o których mowa w § 5 ust. 1, oraz kierowników lodołamaczy.

§ 8. 1. W porozumieniu z zainteresowanymi armatorami kierownik akcji przeciwlodowej uzgadnia w terminie do dnia 15 października każdego roku wykaz lodołamaczy.

2. Dyrektorzy urzędów morskich zawierają z armatorami lodołamaczy odpowiednie umowy o wykonanie usług lodołamania, określające w szczególności zasady i tryb dysponowania lodołamaczami.

3. Armatorzy lodołamaczy obowiązani są w terminie do dnia 10 listopada każdego roku zapewnić pełną gotowość techniczną i nawigacyjną lodołamaczy, przewidzianych do akcji przeciwlodowej.

**§ 9. 1.** Decyzje o rozpoczęciu, zawieszeniu i zakończeniu akcji przeciwlodowej dla poszczególnych rejonów podejmuje kierownik tej akcji, na podstawie oceny zaistnienia poważnego zagrożenia bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu lub zagrożenia dla ochrony ich obszarów żeglugi lub stref przybrzeżnych, lub obszarów żeglugi lub stref przybrzeżnych innych państw po zasięgnięciu opinii właściwych kapitanatów i bosmanatów portów, podejmując się:

1) przekazania kapitanowi statku znajdującego się na obszarze ich właściwości lub zamierzającego wejść do jednego z ich portów lub z niego wyjść odpowiednich informacji o sytuacji lodowej, zalecanych trasach i działaniach lodołamaczy na obszarze swojej właściwości;

2) żądania, bez uszczerbku dla obowiązku udzielenia pomocy statkom potrzebującym pomocy oraz dla innych obowiązków wynikających z odpowiednich zasad międzynarodowych, aby statki znajdujące się w danym obszarze i zamierzające wejść do portu lub terminalu lub z nich wyjść albo opuścić kotwiczowisko, udokumentowały, że spełniają wymogi dotyczące wytrzymałości i mocy odpowiadające sytuacji lodowej w danym obszarze.

2. Środki podejmowane zgodnie z ust. 1 opierają się, w odniesieniu do danych dotyczących sytuacji lodowej, na prognozach pogody i sytuacji lodowej dostarczonych przez wykwalifikowane służby meteorologiczne uznane przez państwo członkowskie.

3. W odniesieniu do portów położonych w obszarze terytorialnego zakresu działania dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku decyzje, określone w ust. 1, kierownik akcji przeciwlodowej podejmuje po uzgodnieniu ich z dyrektorem Urzędu Morskiego w Słupsku.

4. Decyzje, o których mowa w ust. 1, kierownik akcji przeciwlodowej przesyła na piśmie wszystkim zainteresowanym przedsiębiorstwom oraz instytucjom, z podaniem dnia i godziny rozpoczęcia, zawieszenia lub zakończenia akcji.

5. W czasie trwania akcji przeciwlodowej kierownicy akcji przesyłają Ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej codzienne komunikaty lodowe, a po zakończeniu akcji – sprawozdania z przebiegu akcji wraz z oceną i wnioskami.

**§ 10. 1.** W czasie trwania akcji przeciwlodowej pełniące dyżur lodołamacze pozostają w wyłącznej dyspozycji kierownika akcji.

2. Użycie lodołamacza, o którym mowa w ust. 1, do akcji ratowniczej wymaga każdorazowej zgody kierownika akcji przeciwlodowej.

3. W przypadku użycia lodołamacza do akcji ratowniczej zainteresowany armator obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o zaistniałej sytuacji kierownika akcji przeciwlodowej i uzgodnić z nim dalsze postępowanie.

**§ 11.** 1. W czasie akcji przeciwlodowej lodołamacz powinien być oznaczony:

1) w dzień – flagą służbową, którą podnosi się na topie masztu lub na prawym noku rejkii sygnałowej;

2) w nocy – światłem stałym niebieskim widzialnym dookoła widnokregu i umieszczonym w miejscu, z którego będzie najlepiej widoczne.

2. Wzór flagi służbowej dla lodołamaczy określają odrębne przepisy.

**§ 12.** Stosownie do sytuacji i w zależności od stanu zalodzenia wód morskich oraz ilości posiadanych do dyspozycji lodołamaczy kierownik akcji przeciwlodowej:

1) wyznacza lodołamacze do udzielenia statkom pomocy interwencyjnej;

2) organizuje konwoje dla grupowego przeprowadzenia statków;

3) zarządza, w porozumieniu z kapitanatem danego portu oraz po zasięgnięciu opinii podmiotu zarządzającego portem, zamknięcie dla żeglugi portu lub jego części.

**§ 13.** 1. W przypadku organizowania konwojów statków kierownik akcji przeciwlodowej wyznacza kierownika konwoju.

2. Kierownik konwoju upoważniony jest do wydawania statkom wchodzącym w skład konwoju poleceń koniecznych do przeprowadzenia konwoju, a w szczególności dotyczących: kolejności statków w konwoju, odstępów między statkami i szybkości statków.

**§ 14.** 1. Statki korzystające z usług lodołamacza obowiązane są stosować się do poleceń wydawanych przez kierownika lodołamacza, a statki idące w konwoju – do poleceń kierownika konwoju. Okoliczność ta jednak nie zdejmuje odpowiedzialności z kapitana statku za bezpieczeństwo jego statku.

2. Statki nie stosujące się do poleceń kierownika lodołamacza lub kierownika konwoju automatycznie tracą prawo do korzystania z usług lodołamacza.



3. Statki korzystające z usług lodołamacza obowiązane są utrzymywać stały nasłuch radiotelefoniczny i porozumiewać się z lodołamaczem za pomocą radiotelefonu na wyznaczonym kanale UKF.

**§ 15.** 1. Koszty łamania lodu na torach wodnych, redach i kotwiczowiskach wykonywanego na polecenie kierownika akcji przeciwlodowej, pokrywa się z budżetu państwa.

2. Łamanie lodu w portach (w basenach portowych, kanałach i przy nabrzeżach) wykonywane jest odpłatnie na koszt właściciela lub użytkownika tego nabrzeża.

3. Łamanie lodu na torach wodnych podejściowych do portów skomunalizowanych, przeładowni zakładowych i portów prywatnych odbywa się na koszt właścicieli lub użytkowników tych portów.

4. Udzielanie interwencyjnej pomocy statkom na akwenach innych niż wymienione w § 1 ust. 2 pkt 1 wykonywane jest na koszt armatora.

**§ 16.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie akcji przeciwlodowych na wodach morskich, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 96 ust. 5 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Obowiązek przeprowadzania akcji przeciwlodowych na wodach morskich został nałożony dyrektywą 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającą dyrektywę 93/75/WE (Dz. Urz. WE L 208 z 05.08.2002, str. 10) oraz dyrektywą 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającą ww. dyrektywę 2002/59/WE (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 101).

Celem projektu rozporządzenia jest określenie warunków oraz sposobów przeprowadzania akcji przeciwlodowych na wodach morskich.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej,
- 2) Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej,
- 3) Okręgowe dyrekcje gospodarki wodnej,
- 3) Marynarkę Wojenną,
- 4) urzędy morskie,
- 5) właścicieli i armatorów statków,
- 6) inne, odpowiednie terytorialnie podmioty organizacyjne portów.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym.

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia będzie miało wpływ na wydatki sektora publicznego, związane z kosztami przeprowadzania akcji przeciwlodowych na wodach morskich.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**  
z dnia  
**w sprawie przewozu ładunków masowych statkami**

Na podstawie art. 98 ust. 5 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa warunki bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami oraz tryb postępowania w sprawie wydawania dokumentów dla statków przewożących ziarno luzem.

**§ 2.** Statki morskie przewożące ładunki masowe luzem obowiązane są spełniać:

- 1) postanowienia rozdziału VI oraz rozdziału XII Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319), wraz z Protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177), zwanej dalej „Konwencją SOLAS”;
- 2) postanowienia prawidła II-2/19 Konwencji SOLAS – w stosunku do towarów niebezpiecznych, określonych w prawidło VII/2 tej konwencji;
- 3) przepisy niniejszego rozporządzenia.

**§ 3. 1.** Na statku przewożącym stałe ładunki masowe luzem powinna znajdować się, sporządzona co najmniej w języku polskim i angielskim, instrukcja zawierająca informacje niezbędne dla umożliwienia kapitanowi zapobiegania przeciążeniom konstrukcji kadłuba.

2. Instrukcja, o której mowa w ust. 1, powinna zawierać:

- 1) informację o stateczności statku, wymaganą prawidłem II-1/22 Konwencji SOLAS, zatwierdzoną przez uznaną instytucję klasyfikacyjną;
- 2) informacje dotyczące sposobu balastowania statku podczas operacji przeładunkowych;
- 3) określenie maksymalnego dopuszczalnego obciążenia na jednostkę powierzchni poszycia dna wewnętrznego;
- 4) określenie maksymalnego dopuszczalnego obciążenia ładowni;
- 5) plan załadunku i rozładunku zawierający niezbędne informacje pozwalające uniknąć przeciążenia konstrukcji kadłuba podczas wykonywania operacji przeładunkowych, operacji balastowania oraz podczas podróży;
- 6) określenie maksymalnych dopuszczalnych wartości sił tnących i momentów gnących działających na kadłub podczas załadunku, rozładunku i podróży, jeżeli dla danego statku wymagane są obliczenia wytrzymałości;
- 7) informację dotyczącą sposobu postępowania w przypadku wystąpienia awarii na statku przewożącym masowe ładunki niebezpieczne.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

**§ 4. 1.** Przed załadunkiem towaru na statek załadowca obowiązany jest dostarczyć na piśmie kapitanowi statku lub jego przedstawicielowi odpowiednie informacje o ładunku, umożliwiające podjęcie skutecznych środków ostrożności, niezbędnych dla właściwego rozmieszczenia i przewozu ładunku.

2. Informacja o ładunku powinna zawierać: dane o współczynniku sztauerskim i, jeśli ma to zastosowanie, o sposobie trymowania ładunku, prawdopodobieństwie przesunięcia ładunku lub kącie usypu oraz o innych istotnych właściwościach ładunku.

3. Informację przekazuje się na formularzu informacji o ładunku. Wzór formularza określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

**§ 5. 1.** Przed załadowaniem lub rozładowaniem stałych ładunków masowych kapitan statku i przedstawiciel terminalu powinni uzgodnić odpowiednio plan załadunku lub wyładunku zapewniający, że dopuszczalne wartości sił tnących i momentów gnących działających na kadłub statku nie zostaną przekroczone oraz że konstrukcja kadłuba nie zostanie lokalnie przeciążona.

2. Plan załadunku (wyładunku) oraz wszelkie poprawki powinny być przedkładane kapitanowi portu.

3. Kapitan statku i przedstawiciel terminalu są odpowiedzialni za przeprowadzenie operacji przeładunkowych zgodnie z planem, o którym mowa w ust. 1.

4. W przypadku gdy istnieje zagrożenie, że zostaną przekroczone jakiekolwiek ograniczenia wymienione w ust. 1, kapitan statku powinien przerwać operacje przeładunkowe i poinformować o tym kapitana portu.

**§ 6. 1.** Przewóz koncentratów lub innych ładunków, które mogą ulegać upłynnieniu, określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia, dozwolony jest, gdy wilgotność ładunku w momencie dostarczenia na statek jest mniejsza niż graniczna wilgotność transportowa.

2. Załadowca obowiązany jest dostarczyć kapitanowi statku lub jego przedstawicielowi zaświadczenie określające:

- 1) graniczną wilgotność transportową;
- 2) średnią wilgotność ładunku w chwili ładowania na statek.

**§ 7.** Ładunki wymienione w § 6 ust. 1, o wilgotności większej niż graniczna wilgotność transportowa, mogą być przewożone na statkach pod warunkiem spełnienia wymagań prawidła VI/6.2 Konwencji SOLAS.

**§ 8. 1.** Przewóz niebezpiecznych ładunków masowych wymienionych w załączniku nr 3 do rozporządzenia dozwolony jest na statkach spełniających wymagania prawidła II-2/19 Konwencji SOLAS oraz zgodnie z prawidłem VI/6.1, w sposób opisany w Dodatku B Kodeksu bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych (Dz. Urz. Min. Infr. z 2002 r. Nr 11, poz. 47), zwanego dalej „Kodeksem BC”.

2. W stosunku do towarów określonych w ust. 1 stosuje się również postanowienia rozdziału VII Konwencji SOLAS albo przepisy w sprawie przewozu towarów niebezpiecznych statkami niepodlegającymi Konwencji SOLAS.

3. Przewozu na statkach morskich ładunków wymienionych w załączniku nr 4 do rozporządzenia dokonuje się zgodnie z prawidłem VI/6.1, w sposób opisany w Dodatku B Kodeksu BC.

**§ 9. 1.** Przewóz ładunków łatwo przesypujących się o kącie usypu mniejszym od 30°, wymienionych w załączniku nr 5 do rozporządzenia, dozwolony jest na statkach spełniających wymagania dla przewozu ziarna, określone w rozdziale VI Konwencji SOLAS.

2. Przy przewozie ładunków o kącie usypu większym od 30° oraz ładunków nieprzesypujących się należy spełnić ogólne wymagania dotyczące trzymowania ładunków, określone w prawie VI/7 Konwencji SOLAS.

3. Przy przewozie ładunków, o których mowa w ust. 1, informacja o stateczności wymieniona w § 3 ust. 2 pkt 1 powinna dodatkowo zawierać opis i obliczenia dla tych ładunków lub dla ziarna.

**§ 10.** Statki morskie przewożące ładunki masowe obowiązane są posiadać:

1) Certyfikat Zdolności do Przewozu Stałych Ładunków Masowych – w przypadku gdy przewożą ładunki wymienione w § 6 ust. 1, § 8 ust. 3 oraz § 9;

2) Certyfikat Zdolności dla Statku Przewożącego Materiały Niebezpieczne wystawiany zgodnie z wymaganiami przepisu II-2/19.4 Konwencji SOLAS – w przypadku gdy przewożą ładunki niebezpieczne wymienione w § 8 ust. 1.

**§ 11.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

**Załączniki  
do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury  
z dnia ... (poz. ...)**

**ZALĄCZNIK Nr 1**

WZÓR  
str. 1

**FORMULARZ INFORMACJI O ŁADUNKU**

|                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| Załadowca                                                                                                                                                                                                                                     | Numer(y) identyfikacyjny(e)                                                          |
| Odbiorca                                                                                                                                                                                                                                      | Przewoźnik                                                                           |
| Nazwa statku / Port lub miejsce wysyłki                                                                                                                                                                                                       | Instrukcje lub dodatkowe informacje                                                  |
| Port lub miejsce przeznaczenia                                                                                                                                                                                                                |                                                                                      |
| Ogólny opis ładunku<br>(rodzaj materiału/asortyment)*                                                                                                                                                                                         | Ciężar brutto (kg/t)                                                                 |
| * Dla stałych ładunków masowych                                                                                                                                                                                                               | - Ładunek drobnicowy<br>- Jednostki ładunkowe<br>- Ładunek masowy                    |
| Charakterystyka ładunku masowego*                                                                                                                                                                                                             |                                                                                      |
| Współczynnik sztauerski                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                      |
| Kąt usypu                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                      |
| Metoda trymowania                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                      |
| Właściwości chemiczne** (jeżeli ładunek jest potencjalnie niebezpieczny)                                                                                                                                                                      |                                                                                      |
| * Jeżeli ma zastosowanie                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                      |
| ** Np. klasa IMO, numer UN lub BC, numer EmS oraz numer MFAG                                                                                                                                                                                  |                                                                                      |
|                                                                                                                                                                                                                                               | Dodatkowy(e) certyfikat(y)*                                                          |
|                                                                                                                                                                                                                                               | - Certyfikat zawartości granicznej wilgotności transportowej                         |
|                                                                                                                                                                                                                                               | - Certyfikat sezonowania towaru                                                      |
|                                                                                                                                                                                                                                               | - Certyfikat zwolnienia                                                              |
|                                                                                                                                                                                                                                               | - Inne (wymienić)                                                                    |
| Szczególne właściwości ładunku                                                                                                                                                                                                                |                                                                                      |
|                                                                                                                                                                                                                                               | * Jeśli jest wymagany                                                                |
| DEKLARACJA                                                                                                                                                                                                                                    | Nazwisko/funkcja, nazwa przedsiębiorstwa/organizacji, które podpisujący reprezentuje |
| Niniejszym oświadczam, że ładunek został w pełni i dokładnie opisany i że podane wyniki prób i inne dane są wg mojej najlepszej wiary i wiedzy prawdziwe oraz mogą być one uważane za reprezentatywne dla towaru przeznaczonego do załadunku. | Data i miejsce                                                                       |
|                                                                                                                                                                                                                                               | Podpis w imieniu załadowcy                                                           |

**FORM FOR CARGO INFORMATION**

Shipper

Reference number(s)

Consignee

Carrier

Vessel's name Port/place of departure

Instructions or other matters

Port/place of destination

General description of the cargo  
(Type of material/particle size)\*

Gross mass (kg/tonnes)

\* for solid bulk cargo

- General cargo
- Cargo unit(s)
- Bulk cargo

Specification of bulk cargo\*

Stowage factor

Angle of repose

Trimming procedures

Chemical properties\*\* if potential hazard

\* if applicable

\*\* e.g., IMO class, UN No. or BC No., EmS No. and MFAG

Additional certificate(s)\*

- Certificate of moisture content and transportable moisture limit
- Weathering certificate
- Exemption certificate
- Other (specify)

Relevant special properties of the cargo

\* if required

**DECLARATION**

I hereby declare that the consignment is fully and accurately described and that the given test results and other specifications are correct to the best of my knowledge and belief and can be considered as representative for the cargo to be loaded.

Name/status,  
company/organization of  
signatory

Place and date

Signature on behalf of  
shipper



**WYKAZ MATERIAŁÓW, KTÓRE MOGĄ ULEGAĆ UPLYNNIENIU**

1. BLENDE - zinc sulphide (siarczek cynku)
2. CHALCOPYRITE
3. COPPER NICKEL
4. COPPER ORE CONCENTRATE
5. COPPER PRECIPITATES
6. GALENA (lead sulphide) - galena (siarczek ołowiu)
7. ILMENITE (dry and moist)
8. IRON ORE CONCENTRATE
9. IRON ORE (magnetite)
10. IRON ORE (pellet feed) - ruda żelaza (granulat)
11. IRON ORE (sinter feed) - ruda żelaza (w spiekach)
12. IRON PYRITES
13. LEAD AND ZINC CALCINES (mixed)
14. LEAD AND ZINC MIDDLEINGS
15. LEAD ORE CONCENTRATE
16. LEAD ORE RESIDUE
17. LEAD SILVER ORE
18. LEAD SULPHIDE
19. LEAD SULPHIDE (galena) - siarczek ołowiu
20. MAGNETITE
21. MAGNETITE-TACONITE
22. MANGANIC CONCENTRATE (manganese) - koncentrat manganu (mangan)
23. NEFELINE SYENITE (mineral)
24. NICKEL ORE CONCENTRATE
25. PENTYHYDRATE CRUDE
26. PYRITE
27. PYRITES (cupreous) (miedziane)
28. PYRITES (fine) (pyliste)
29. PYRITES (flotation) (upłynnione)
30. PYRITES (sulphur) (siarka)
31. PYRITIC ASHES (iron) (żelazo)
32. PYRITIC CINDERS
33. SILVER LEAD ORE CONCENTRATE
34. SLIG (iron ore) (ruda żelaza)
35. ZINC AND LEAD CALCINES
36. ZINC AND LEAD MIDDLEINGS
37. ZINC ORE CONCENTRATE
38. ZINC ORE (burnt ore) (ruda wypalona)
39. ZINC ORE (calamine)
40. ZINC ORE (crude) (surowa)
41. ZINC SINTER
42. ZINC SLUDGE
43. ZINC SULPHIDE
44. ZINC SULPHIDE (blended) (stopiony)

**WYKAZ MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH PRZEWOŻONYCH JAKO  
ŁADUNKI MASOWE KLASY INNEJ NIŻ MHB (MATERIALS HAZARDOUS ONLY  
IN BULK)**

1. ALUMINIUM FERROSILICONE, POWDER (włącznie z brykietami)
2. ALUMINIUM NITRATE
3. ALUMINIUM SILICON POWDER, UNCOATED
4. ALUMINIUM SMELTING BY-PRODUCTS
5. ALUMINIUM REMELTING BY-PRODUCTS
6. AMMONIUM NITRATE - z zawartością substancji zapalnych nie większą niż 0,2%, jak również organicznych substancji takich jak węgiel, zakaz dodawania innych substancji
7. AMMONIUM NITRATE FERTILIZERS TYPE A
8. AMMONIUM NITRATE FERTILIZERS TYPE B
9. BARIUM NITRATE
10. CALCIUM NITRATE
11. CASTOR BEANS
12. COPRA (dry) (sucha)
13. FERROSILICON (including briguettes) - włącznie z brykietami, zawierający od 30%, lecz nie więcej niż 90% krzemu
14. FERROUS METAL BORINGS, SHAVINGS, TURNINGS OR CUTTINGS -  
podlegające samozagrzewaniu  
Żelazne drobne wióry  
Stalowe drobne wióry
15. FISH MEAL, STABILIZED  
FISHSCRAP, STABILIZED, antyutleniacze oczyszczone
16. IRON OXIDE, SPENT  
IRON SPONGE, SPENT
17. LEAD NITRATE
18. MAGNESIUM NITRATE
19. POTASSIUM NITRATE  
SALTPETRE
20. RADIOACTIVE MATERIAL  
LOW SPECIFIC ACTIVITY MATERIAL (LSA-I)
21. RADIOACTIVE MATERIAL  
SURFACE CONTAMINATED OBJECT(S) (SCO-I)
22. SEED CAKE, zawierające olej warzywny  
Pozostałości mechanicznego procesu uzyskiwania oleju zawierające:
  - więcej niż 10% oleju lub
  - więcej niż 20% łącznie mieszaniny oleju i wody (zawilgocenia)  
MEAL (oily) (zaolejona)  
OIL CAKE  
SEED EXPELLERS (oily) (zaolejone)
23. SEED CAKE, zawierające olej warzywny  
Pozostałości mechanicznego lub chemicznego procesu uzyskiwania oleju zawierające:
  - nie więcej niż 10% oleju lub
  - nie więcej niż 20% łącznie mieszaniny oleju i wody (zawilgocenia) i kiedy wilgotność jest większa niż 10%  
MEAL (oily) (zaolejona)  
OIL CAKE

SEED EXPELLERS (oily) (zaolejone)

24. SEED CAKE, zawierające olej warzywny

Pozostałości chemicznego procesu uzyskiwania oleju zawierające nie więcej niż 1,5% oleju i nie więcej niż 11% wilgotności

MEAL (oily) (zaolejona)

OIL CAKE

SEED EXPELLERS (oily) (zaolejone)

25. SODIUM NITRATE

CHILE SALTPETRE

CHILEAN NATURAL NITRATE

26. SODIUM NITRATE AND POTASSIUM NITRATE,  
MIXTURE

CHILEAN NATURAL POTASSIC NITRATE

27. SULPHUR (bryła i pył gruboziarnisty)

28. ZINC ASHES

29. ZINC DROSS

30. ZINC RESIDUE

31. ZINC SKIMMINGS

**WYKAZ MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH PRZEWOŻONYCH JAKO  
ŁADUNKI MASOWE KLASY MHB (MATERIALS HAZARDOUS ONLY IN BULK)**

1. BROWN COAL (LIGNITE) BRIQUETTES
2. CALCINED PYRITES (pirytowy pył, lotny pył)
3. CHARCOAL
4. COAL - węgiel
5. DIRECT REDUCED IRON, DRI (żelazo bezpośrednio redukowane) (nie należy mylić z żelazem gąbczastym) w postaci bryłek, grudek na zimno zlepionych brykietów
6. DIRECT REDUCED IRON brykiety formowane na ciepło
7. FERROPHOSPHORUS (włącznie z brykietami)
8. FERROSILICON, zawierający od 25% do 30% krzemu lub więcej niż 90% krzemu
9. FLUORSPAR (fluoryt) (fluorek wapnia)
10. LIME (UNSLAKED) (wapno niegaszone) (tlenek wapnia, szybko schnący, dolomitowy szybko schnący)
11. MAGNESIA (UNSLAKED) (tlenek magnezowy niegaszony) (palona magnezja, prażony magnezyt, kaustyczny palony magnezyt)
12. METAL SULPHIDE CONCENTRATES
13. PEAT MOSS
14. PETROLEUM COKE  
Wapnowane lub niewapnowane
15. PITCH PRILL  
PRILLED COAL TAR  
PENCIL PITCH
16. SAWDUST
17. SILICOMANGANESE  
(ze znanym rodzajem zagrożenia lub skłonnością do emitowania gazów) o zawartości krzemu 25% i więcej
18. TANKAGE  
Garbage tankage (o wilgotności 8% lub więcej)  
Rough ammonia tankage (o wilgotności 7% lub więcej)  
Tankage fertilizer (o wilgotności 8% lub więcej)
19. VANADIUM ORE
20. WOODCHIPS
21. WOOD PULP PELLETS

**WYKAZ MATERIAŁÓW ŁATWO PRZESYPUJĄCYCH SIĘ, O KĄCIE USYPU  
MNIEJSZYM OD 30°**

1. ALFALFA
2. ALUMINA
3. ALUMINA, uwapniony (glina wapienna)
4. ALUMINA SILICA
5. ALUMINA SILICA (pallets) (kulki)
6. AMMONIUM NITRATE FERTILIZERS (nie niebezpieczne)
7. AMMONIUM SULPHATE
8. ANTIMONY ORE (STIBNITE) and RESIDUE
9. BARYTES
10. BAUXITE
11. BORAX ANHYDROUS (surowy lub rafinowany)
12. BORAX (PENTAHYDRATE CRUDE, "RESORITE 46")
13. CALCIUM NITRATE FERTILIZER
14. CARBORUNDUM
15. CEMENT
16. CEMENT CLINKERS
17. CHAMOTTE
18. CHROME ORE  
(CHROMIUM ORE)
19. CHROME PELLETS
20. CLAY
21. COKE  
(pochodne węgla)
22. COLEMANITE
23. COPPER GRANULES
24. COPPER MATTE
25. CRYOLITE
26. DIAMMONIUM PHOSPHATE
27. DOLOMITE
28. FELSPAR LUMP
29. FERROCHROME
30. FERROCHROME  
egzotermiczny
31. FERROMANGANESE
32. FERROMANGANESE  
egzotermiczny
33. FERRONICKEL
34. FERTILIZERS WITHOUT NITRATES  
(nie niebezpieczny)
35. FISHMEAL  
(nieutleniona)
36. FLY ASH
37. GRANULATED SLAG
38. GYPSUM
39. ILMENITE SAND
40. IRON ORE

41. IRON ORE PELLETS
42. IRON PYRITES
43. IRONSTONE
44. LABRADORITE
45. LEAD ORE
46. LIMESTONE
47. MAGNESIA (magnezja)  
(magnezyt wypalony, magnezyt stopiony, klinkier magnezjowy, klinkier magnezytowy)
48. MAGNESITE (naturalny)
49. MAGNESE ORE
50. MARBLE CHIPS
51. MILORGANITE
52. MONOAMMONIUM PHOSPHATE
53. MURIATE OF POTASH
54. PEANUTS (w łupinach)
55. PEBBLES (morskie)
56. PELLETS (koncentraty)
57. PERLITE ROCK
58. PHOSPHATE (odfluorowane)
59. PHOSPHATE ROCK (wapnowane)
60. PHOSPHATE ROCK (niewapnowane)
61. PIG IRON
62. POTASH
63. POTASSIUM SULPHATE
64. PUMICE
65. PYRITE (zawierające miedź i żelazo)
66. PYROPHYLLITE
67. QUARTZ
68. QUARTZITE
69. RASORITE (odwodnione)
70. RUTILE SAND
71. SALT
72. SALT CAKE
73. SALT ROCK
74. SAND  
(piasek odlewniczy, kwarcowy, krzemionkowy, skaleniuowo-potasowy, skaleniuowo-sodowy)
75. SCRAP METAL  
(również metalowe skrawki, ścinki itd.)
76. SEED CAKE
77. SILICOMANGANESE (o nieznanym charakterze zagrożenia i zawartości krzemu  
mniejszej niż 25%)
78. SODA ASH (gęsty i lekki)
79. STAINLESS STEEL GRINDING DUST
80. STONE CHIPPINGS
81. SUGAR  
(nieprzetworzony, brązowy, rafinowany, biały)
82. SULPHATE OF POTASH AND MAGNESIUM
83. SUPERPHOSPHATE
84. SUPERPHOSPHATE potrójnie granulowany
85. TACONITE PELLETS

- 86. TALC
- 87. TAPIOCA
- 88. UREA
- 89. VERMICULITE
- 90. WHITE QUARTZ
- 91. ZIRCON SAND

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przewozu ładunków masowych statkami, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 98 ust. 5 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Rozporządzenie określa warunki bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami oraz tryb postępowania w sprawie wydawania dokumentów dla statków przewożących ziarno luzem.

Rozporządzenie zawiera regulacje istniejące w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 stycznia 2003 r. w sprawie bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami morskimi (Dz. U. z 2003 r. Nr 35, poz. 295); konieczność jego wprowadzenia wynika z uchwalenia nowej ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.



## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na armatorów i kapitanów statków, załadowców i personel portów morskich.

### **2. Konsultacje społeczne**

(...)

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**  
z dnia

**w sprawie dodatkowych wymagań dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych  
statkami niepodlegającymi Konwencji SOLAS**

Na podstawie art. 99 ust. 2 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1. 1.** Przepisy rozporządzenia stosuje się do statków niepodlegających Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319) wraz z Protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177), i z Protokołem z 1988 roku do Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 roku (Dz. U. z 2009 r. Nr 46, poz. 372), zwanej dalej „Konwencją SOLAS”, z wyjątkiem jednostek pływających Marynarki Wojennej, Policji oraz Straży Granicznej.

2. Przepisy rozporządzenia nie mają zastosowania do:

- 1) zapasów i wyposażenia statków;
- 2) składowania towarów niebezpiecznych i obrotu nimi na terenie portu.

3. Przepisy rozporządzenia nie naruszają przepisów w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy, ochrony przeciwpożarowej, bezpieczeństwa jądrowego i ochrony radiologicznej oraz ochrony środowiska w portach morskich.

**§ 2.** Ileć w rozporządzeniu jest mowa o:

1) „towarach niebezpiecznych” – rozumie się przez to ładunki niebezpieczne i substancje zanieczyszczające, które stanowią potencjalne zagrożenie dla człowieka lub środowiska morskiego w czasie ich przewozu morskiego i zostały sklasyfikowane w Rozdziale VII/2 Konwencji SOLAS oraz wyszczególnione w Kodeksie IMDG i Załączniku III do Konwencji MARPOL oraz Kodeksie BC;

2) Kodeksie IMDG – rozumie się przez to Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. Min. Infr. z 2002 r. Nr 11, poz. 47);

3) Kodeksie BC – rozumie się przez to Kodeks bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych (Dz. Urz. Min. Infr. z 2002 r. Nr 11, poz. 47);

4) Konwencji MARPOL – rozumie się przez to Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, sporządzoną w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienioną Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101);

5) przewozie morskim towarów niebezpiecznych – rozumie się przez to załadunek i wyładunek towarów niebezpiecznych oraz przemieszczanie ich statkiem drogą morską;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

- 6) statku – rozumie się przez to każdy statek morski, o którym mowa w § 1 ust. 2, towarowy lub pasażerski, przewożący towary niebezpieczne;
- 7) krótkiej podróży morskiej – rozumie się przez to podróż, o której mowa w Prawidle 3 w Rozdziale III Konwencji SOLAS.

**§ 3.** Przewóz towarów niebezpiecznych, o których mowa w § 1, statkami o pojemności brutto mniejszej niż 500, powinien odbywać się zgodnie z zasadami określonymi w:

- 1) umowach międzynarodowych w:
  - a) Rozdziale VII Konwencji SOLAS,
  - b) przepisach zalecanych w Konwencji SOLAS: Kodeksie IMDG oraz Kodeksie BC,
  - c) załączniku III do Konwencji MARPOL,
  - d) Regulaminie międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącym Aneks I Załącznika B – Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM) do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158 oraz z 1997 r. Nr 37, poz. 225), zwanym dalej „przepisami RID” – w zakresie oznakowania i rozmieszczenia w jednostkach transportowych,
  - e) Umowie europejskiej, dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 194, poz. 1629), zwanej dalej „przepisami ADR” – w zakresie oznakowania i rozmieszczenia w jednostkach transportowych;
- 2) przepisach niniejszego rozporządzenia.

**§ 4. 1.** W czasie przewozu morskiego towarów niebezpiecznych załoga statku jest obowiązana postępować zgodnie z zasadami bezpieczeństwa określonymi w przepisach, o których mowa w § 3 pkt 1.

2. Towary niebezpieczne powinny być ładowane, rozmieszczane i zamocowane na czas trwania podróży zgodnie z zaleceniami określonymi odpowiednio w Kodeksach: IMDG oraz BC.

**§ 5. 1.** Każdy statek powinien posiadać zatwierdzony podręcznik mocowania ładunku zgodnie z Prawidłem 6.6 w Rozdziale VII Konwencji SOLAS.

2. Na statku przewożącym pasażerów należy uniemożliwić ich dostęp do ładowni lub innych pomieszczeń i miejsc na pokładzie, gdzie znajdują się towary niebezpieczne.

3. Wszystkie czynności związane z bezpieczeństwem statku w czasie przewozu towarów niebezpiecznych powinny być wpisywane do dziennika okrętowego.

**§ 6. 1.** Przewóz morski towarów niebezpiecznych, nieodpowiadających ściśle zaleceniom przepisów kodeksu IMDG, jest dopuszczony tylko za zgodą dyrektora urzędu morskiego właściwego terytorialnie dla portu załadunku statku.

2. Na pisemny wniosek kapitana statku dyrektor urzędu morskiego może wyrazić zgodę na transport statkami towarów niebezpiecznych w krótkich podróżach morskich zgodnie z przepisami RID lub ADR, jeżeli kapitan na piśmie potwierdzi, że przewóz tych towarów jest bezpieczny.

**§ 7.** Odnosnie do dokumentów bezpieczeństwa statku i dokumentów ładunkowych stosuje się przepisy Prawidła 5 w Rozdziale VII Konwencji SOLAS.

**§ 8.** Opakowania przeznaczone do przewozu morskiego towarów niebezpiecznych powinny spełniać wymagania określone w Prawidle 3 w Rozdziale VII Konwencji SOLAS oraz w zaleceniach Kodeksu IMDG.

**§ 9.** Znakowanie towarów niebezpiecznych przeznaczonych do przewozu morskiego, umieszczanie na nich nalepek oraz plakatów powinno być wykonywane zgodnie z wymaganiami określonymi w Prawidle 4 w Rozdziale VII Konwencji SOLAS oraz w zaleceniach Kodeksu IMDG.

**§ 10.** 1. Jeżeli statek przewożący towary niebezpieczne ulegnie wypadkowi, załoga statku jest obowiązana postępować zgodnie z zaleceniami zawartymi w poradniku postępowania wypadkowego dla statków przewożących materiały niebezpieczne (Poradnik EmS) oraz poradniku pierwszej pomocy medycznej w wypadkach obejmujących materiały niebezpieczne (Poradnik MFAG), stanowiącymi załącznik do Kodeksu IMDG.

2. W razie wypadku, o którym mowa w ust. 1, stanowiącego zagrożenie dla żeglugi innych statków, linii brzegowej lub środowiska morskiego, kapitan statku jest obowiązany do niezwłocznego przesyłania dyrektorowi urzędu morskiego właściwego terytorialnie dla miejsca zdarzenia, wszelkimi dostępnymi środkami łączności, szczegółowych informacji o wypadku, dotyczących w szczególności: pozycji, miejsca i czasu wypadku, rodzaju awarii i rodzaju oczekiwanej pomocy.

3. Do postępowania w sprawie wypadków mają zastosowanie odrębne przepisy.

**§ 11.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przewozu towarów niebezpiecznych statkami niepodlegającymi Konwencji, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 99 ust. 2 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Rozporządzenie określa wymagania dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych statkami niepodlegającymi Konwencji SOLAS, mając na względzie bezpieczne pakowanie i mocowanie tych towarów oraz środki ostrożności, konieczne ze względu na sąsiedztwo z innymi towarami.

Rozporządzenie zawiera regulacje istniejące w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 kwietnia 2003 r. w sprawie określenia zasad przewozu towarów niebezpiecznych statkami niepodlegającymi Konwencji SOLAS (Dz. U. z 2003 r. Nr 89, poz. 832); konieczność jego wprowadzenia wynika z uchwalenia nowej ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Organizacje o charakterze lobbingsowym, wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową ([bip.mswia.gov.pl](http://bip.mswia.gov.pl)) nie zgłosiły zainteresowania pracami nad rozporządzeniem.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na armatorów, kapitanów i załogi statków oraz dyrektorów urzędów morskich.

### **2. Konsultacje społeczne**

(...)

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**  
z dnia  
**w sprawie karty bezpieczeństwa (MSDS)**

Na podstawie art. 100 ust. 2 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa zakres informacji, które powinna zawierać karta bezpieczeństwa (MSDS) zawierająca istotne dane dotyczące charakterystyki bezpieczeństwa danego produktu olejowego.

**§ 2.** 1. Karta bezpieczeństwa (MSDS) powinna zawierać co najmniej następujące dane dotyczące produktu:

- 1) oznaczenie produktu oraz dostawcy;
- 2) wskazanie zagrożeń;
- 3) skład lub informację o składnikach lub zawartości produktu;
- 4) środki pierwszej pomocy;
- 5) środki zwalczania w przypadku pożaru;
- 6) środki ochronne w wypadku przypadkowego uwolnienia produktu;
- 7) obsługa i przechowywanie;
- 8) środki ochrony osobistej;
- 9) właściwości fizyczne i chemiczne;
- 10) stabilność i reaktywność;
- 11) informacje toksykologiczne;
- 12) informacje dot. ochrony środowiska (ekologiczne);
- 13) informacje o utylizacji;
- 14) informacje transportowe;
- 15) informacje dot. dodatkowych przepisów prawnych związanych z transportem produktu;
- 16) inne informacje.

2. Przy wypełnianiu karty bezpieczeństwa (MSDS) mają zastosowanie Zalecenia IMO dotyczące Karty Bezpieczeństwa (MSDS) zawarte w Rezolucji MSC 286(86) z dnia 5 czerwca 2011 r.

**§ 3.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie karty bezpieczeństwa (MSDS), zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 100 ust. 2 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Rozporządzenie określa zakres informacji, które powinna zawierać karta bezpieczeństwa MSDS. Zakres ten jest zgodny z Zaleceniami IMO zawartymi w Rezolucji MSC 286(86) z dnia 5 czerwca 2011 r.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.



## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na armatorów, kapitanów statków oraz załadowców.

### **2. Konsultacje społeczne**

(...)

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia  
**w sprawie przeglądów, prób i uznawania kontenerów**

Na podstawie art. 101 ust. 7 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1  
Przepisy ogólne**

**§ 1.** Przepisy rozporządzenia określają tryb i sposób postępowania przy przeprowadzaniu przeglądów, prób i uznawaniu kontenerów.

**§ 2.** Ilekcroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) przepisach międzynarodowych – oznacza to:
  - a) Międzynarodową konwencję o bezpiecznych kontenerach (KBK), sporządzoną w Genewie dnia 2 grudnia 1972 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 24, poz. 118 i 119), zwaną dalej „konwencją”,
  - b) Konwencję celną w sprawie kontenerów, 1972, sporządzoną w Genewie dnia 2 grudnia 1972 r. (Dz. U. z 1983 r. Nr 7, poz. 36),
  - c) Konwencję celną dotyczącą międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR), sporządzoną w Genewie dnia 14 listopada 1975 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 17, poz. 76, z 1998 r. Nr 33, poz. 177 i 178 oraz z 2000 r. Nr 40, poz. 476 i Nr 43, poz. 494),
  - d) Umowę europejską dotyczącą międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzoną w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 30, poz. 287),
  - e) Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych (IMDG), stanowiący załącznik do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177),
  - f) Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiący aneks I do załącznika B Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158, z 1997 r. Nr 37, poz. 225 oraz z 1998 r. Nr 33, poz. 177 i 178);
- 2) kontenerze – oznacza to urządzenie transportowe zdefiniowane jako kontener w konwencji;
- 3) prototypie – oznacza to pojedynczy kontener nieseryjny lub wzorzec określonego typu konstrukcji, przeznaczonego do wykonania seryjnego;
- 4) typie konstrukcji kontenera – oznacza to konstrukcję kontenera spełniającą wymagania przepisów międzynarodowych i wymagań technicznych, dopuszczoną do produkcji;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

5) uznaniu kontenera - oznacza to decyzję uznanej organizacji, że typ konstrukcji kontenera lub kontener pojedynczy jest bezpieczny w eksploatacji i nadaje się do przewozu ładunków zgodnie z przeznaczeniem;

6) wymaganiach technicznych - oznacza to wymagania techniczne dla kontenerów w zakresie ich budowy, prób i eksploatacji, opracowane przez uznaną organizację w oparciu o przepisy międzynarodowe.

## **Rozdział 2**

### **Zasady i tryb przy przeprowadzaniu przeglądów kontenerów**

**§ 3.** Każdy uznany kontener podlega okresowym przeglądom. Przedmiotem przeglądu powinny być szczegółowe oględziny kontenera w celu wykrycia wad mających wpływ na bezpieczeństwo jego użytkowania.

**§ 4.** Rozróżnia się następujące rodzaje przeglądów kontenerów:

1) przeglądy stałe – przeglądy przeprowadzane zgodnie z zatwierdzonym przez uznaną organizację programem przeglądów stałych w następujących okresach:

a) pierwszy przegląd stały – przeprowadzany w okresie nieprzekraczającym 5 lat, licząc od daty wykonania kontenera, a dla kontenerów zbiornikowych - w okresie nieprzekraczającym 30 miesięcy, z wyjątkiem prób hydraulicznych zbiorników i armatury kontenerów, które należy przeprowadzać co 5 lat, z zastrzeżeniem § 8,

b) kolejny przegląd stały – przeprowadzany dla wszystkich rodzajów kontenerów w terminie nieprzekraczającym 30 miesięcy od daty ostatniego przeglądu, z wyjątkiem prób hydraulicznych zbiorników i armatury kontenerów, które należy przeprowadzać co 5 lat, z zastrzeżeniem § 8;

2) przeglądy ciągłe (ACEP) – przeglądy przeprowadzane w okresach nieprzekraczających 24 miesięcy od daty ostatniego przeglądu, zgodnie z zatwierdzonym przez uznaną organizację programem przeglądów ciągłych, przy czym rozróżnia się:

a) przeglądy pełne – przeglądy przeprowadzane po naprawie o dużym zakresie, odnowieniu kontenera, przed przekazaniem kontenera w dzierżawę i po odbiorze z dzierżawy,

b) przeglądy rutynowe – częste przeglądy przeprowadzane w celu wykrycia uszkodzeń, które mogą wymagać napraw w czasie bieżącej eksploatacji kontenerów.

**§ 5.** Przeglądy wymienione w § 4 mogą być przeprowadzane przez właściciela (dzierżawcę) kontenerów lub zlecane uznanej organizacji.

## **Rozdział 3**

### **Próby i uznania kontenera**

**§ 6.** Każdy nowo budowany kontener wymaga uznania zgodnie z wymaganiami dotyczącymi typu konstrukcji kontenera lub pojedynczego kontenera.

**§ 7.** Ustala się następujący tryb postępowania w celu uznania kontenera:

1) przed przystąpieniem do wykonania prototypu producent kontenerów występuje do uznanej organizacji z wnioskiem (w formie pisemnego zlecenia) o uznanie typu konstrukcji kontenera lub kontenera pojedynczego. Do wniosku powinna być załączona do zatwierdzenia dokumentacja techniczna (w trzech egzemplarzach) zawierająca:

- a) specyfikację kontenera wraz z opisem jego konstrukcji, podaniem jego parametrów, stosowanych materiałów, przyjętych metod wykonania i spawania oraz określeniem technologii montażu, wykończenia i malowania,
- b) rysunki zestawieniowe, rysunki przekrojów węzłów i pojedynczych połączeń poszczególnych elementów z podaniem zastosowanych materiałów oraz rysunki przedstawiające oznakowanie kontenera,
- c) program prób, z podaniem wartości obciążeń wewnętrznych i zewnętrznych oraz metod ich przyłożenia. Program prób musi spełniać wymagania zawarte w przepisach międzynarodowych i wymaganiach technicznych,
- d) dodatkowo dla kontenerów izotermicznych:
- opis techniczny urządzenia chłodniczego, schematy i rysunki urządzenia chłodniczego i/lub ogrzewczego z podaniem charakterystyk cieplnych, mechanicznych i innych,
  - specyfikację urządzenia elektrycznego z podaniem charakterystyk urządzeń zabezpieczających i kontrolnych, rysunki złączy wtykowych, schematy ideowe i montażowe,
  - specyfikację, schematy i rysunki źródła energii elektrycznej wraz z jego napędem,
  - specyfikację izolacji cieplnej,
  - obliczenia techniczno-cieplne,
  - program i metodykę prób techniczno-cieplnych z podaniem wartości, jakie powinny być osiągnięte,
  - program prób prototypu i produkowanych seryjnie urządzeń chłodniczych i/lub ogrzewczych,
- e) dodatkowo dla kontenerów zbiornikowych:
- specyfikację i rysunki konstrukcyjne zbiornika (zbiorników) wraz z przekrojami, w których należy podać dane niezbędne do przeprowadzenia obliczeń sprawdzających elementów konstrukcyjnych (w szczególności wymiary, materiały, złącza spawane, elementy mocujące),
  - specyfikację, wraz z rysunkami, armatury oraz urządzeń sterowania i kontroli z podaniem zastosowanych materiałów,
  - specyfikację materiałów izolacyjnych (jeżeli zostały zastosowane) oraz rysunki ich mocowania,
  - opis techniczny i rysunki konstrukcyjne urządzeń utrzymujących ciśnienie oraz urządzeń chłodniczych i/lub ogrzewających ładunek, jeżeli kontener jest w nie wyposażony,
  - obliczenia wytrzymałości zbiornika (zbiorników) i szkieletu wykonane metodą uznaną przez organ uprawniony,
  - program prób kontenera zbiornikowego,
  - wykaz ładunków, jakie mogą być przewożone w kontenerze,
  - dokumenty potwierdzające, że materiały, z jakich wykonano części i zespoły kontenera stykające się z ładunkiem, nie wchodzi z nim w reakcje chemiczne;
- 2) prototyp kontenera lub kontener pojedynczy zostaje poddany próbom zgodnie z zatwierdzonym programem prób w obecności przedstawiciela uznanej organizacji. Przedstawiciel uznanej organizacji sporządza protokół z prób kontenera;
- 3) w przypadku zadowalającego wyniku prób uznana organizacja wydaje Świadectwo uznania typu konstrukcji kontenera, dalej zwane „Świadectwem uznania”, będące pisemnym potwierdzeniem, że typ konstrukcji kontenera lub kontener pojedynczy spełnia wymagania konwencji. Świadectwo uznania daje prawo zamocowywania do każdego kontenera seryjnego, wykonanego zgodnie z uznanym typem konstrukcji, i do kontenera pojedynczego tabliczki uznania kontenera za bezpieczny zgodnie z konwencją, zwaną dalej „tabliczką KBK”.

**§ 8.1.** Przeglądy kontenerów zbiornikowych przeprowadzane są wyłącznie przez uznaną organizację.

2. Niezależnie od przyjętego rodzaju przeglądu, zawory bezpieczeństwa w kontenerach zbiornikowych poddawane są próbom, oględzinom i kontroli w odstępach czasu nie dłuższych niż 30 miesięcy.

**§ 9. Zakres przeglądów stałych i ciągłych obejmuje:**

- 1) oględziny polegające na sprawdzeniu, co najmniej z zewnątrz, stanu technicznego wszystkich powierzchni kontenerów, a gdy kontener nie jest załadowany – również jego wnętrza wraz z demontażem elementów kontenera, jeżeli okaże się to konieczne;
- 2) sprawdzenie zachowania prawidłowego kształtu lub wymiarów kontenera, w przypadku gdy istnieje podejrzenie ich utraty;
- 3) przeprowadzenie próby szczelności na wpływy atmosferyczne w przypadku podejrzenia jej utraty;
- 4) sprawdzenie działania zamknięć drzwi i otworów oraz innych urządzeń kontenerów;
- 5) sprawdzenie oznakowania kontenera;
- 6) sprawdzenie stanu izolacji termicznej i kanałów powietrznych mających wpływ na wytrzymałość i szczelność (jeżeli istnieje podejrzenie obniżenia własności izolacyjnych lub utraty wytrzymałości) – w przypadku kontenerów izotermicznych;
- 7) sprawdzenie ogólnego stanu technicznego zbiornika (z zewnątrz i wewnątrz), jego wytrzymałości i szczelności, stanu technicznego i działania instalacji załadowczo-wyładowczej, stanu i terminu ważności urządzeń zabezpieczających, ważności prób hydraulicznych oraz działania przyrządów pomiarowo-kontrolnych (jeżeli są zainstalowane) – w przypadku kontenerów zbiornikowych.

**§ 10.** Wykonawca przeglądów stałych lub ciągłych powinien prowadzić ich ewidencję, z wyszczególnieniem co najmniej: typu, rodzaju i numeru identyfikacyjnego kontenera, rodzaju przeglądu, wyniku przeglądu, daty przeprowadzenia przeglądu. Uznana organizacja nie prowadzi ewidencji przeglądów, lecz po każdym przeglądzie wydaje zaświadczenie z przeglądu kontenera.

**§ 11.** Przeprowadzający przeglądy kontenerów zgodnie z zatwierdzonym programem przeglądów stałych po dokonaniu przeglądu wybija na tabliczce KBK datę następnego przeglądu (miesiąc i rok). Zamiast wybijania daty na tabliczce można oznaczyć datę następnego przeglądu za pomocą naklejki, na której powinny się znajdować (wyrażone cyframi lub cyframi i słownie) miesiąc i rok przeprowadzenia następnego przeglądu stałego. Naklejki powinny być umieszczone na tabliczce KBK lub obok niej.

**§ 12.** Kontenery poddawane przeglądom, zgodnie z zatwierdzonym programem przeglądów ciągłych, powinny mieć trwale oznakowaną tabliczkę KBK lub dobrze przylegającą naklejkę, na których powinny być zawarte dane:

- 1) litery ACEP – oznaczające przeglądy ciągłe zgodnie z § 4 pkt 2;
- 2) skrót nazwy kraju, w którym zatwierdzono program przeglądu;
- 3) rok zatwierdzenia programu przeglądu;
- 4) numer zatwierdzonego programu przeglądu.

Naklejka powinna być umieszczona na tabliczce KBK lub obok niej w dobrze widocznym miejscu.

**§ 13. 1. Wykonywanie zadań w zakresie:**

- 1) uznawania kontenerów,
- 2) przeprowadzania prób kontenerów,
- 3) przeprowadzania przeglądów kontenerów,

4) przeprowadzania okresowych inspekcji u właścicieli (dzierżawców) kontenerów, producentów kontenerów i zakładów naprawy kontenerów,

5) wydawania świadectw i dokumentów, zgodnych z konwencją, potwierdzających czynności określone w pkt 1, 2 i 3,

6) opracowywania i wydawania wymagań technicznych dotyczących zagadnień wymienionych w pkt 1, 2 i 3

– powierza się uznanym organizacjom, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. W przypadku zbiorników w kontenerach zbiornikowych do przewozu towarów niebezpiecznych i zbiorników ciśnieniowych w kontenerach zbiornikowych wykonanie zadań określonych w ust. 1 pkt 1-3 i w § 4 pkt 1 powierza się uznanym organizacjom i Transportowemu Dozorowi Technicznemu.

**§ 14.** Każdy uznany kontener powinien podlegać kontroli polegającej na sprawdzeniu, czy posiada on ważną tabliczkę uznania kontenera za bezpieczny zgodnie z konwencją.

**§ 15.** Kontroli kontenerów w portach morskich dokonują właściwi terytorialnie dyrektorzy urzędów morskich, którzy po stwierdzeniu następujących uszkodzeń:

1) przebicia powłok kontenera,

2) uszkodzenia i deformacji konstrukcji ramowej kontenera,

3) jakichkolwiek zmian ogólnego kształtu kontenera,

4) uszkodzenia naroży zaczepowych (gniazd mocujących) kontenera,

5) uszkodzenia drzwi i zamknięć kontenera uniemożliwiającego zamknięcie kontenera,

6) uszkodzenia miejsc zakładania plomb na kontener

– wyłączają kontener z eksploatacji.

**§ 16.** Jeżeli w wyniku kontroli zaistnieje poważna podstawa do podejrzenia, że stan kontenera może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa, przeprowadzający kontrolę dyrektor urzędu morskiego może podjąć decyzję o wyłączeniu takiego kontenera z eksploatacji. Załadowca w porcie morskim ma obowiązek poinformowania właściciela kontenera o zatrzymaniu kontenera.

## **Rozdział 4**

### **Przepis końcowy**

**§ 17.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przeglądów, prób i uznawania kontenerów, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 101 ust. 7 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Rozporządzenie określa tryb i sposób postępowania przy przeprowadzaniu przeglądów, prób i uznawaniu kontenerów, w celu zapewnienia bezpieczeństwa przy czynnościach przeładunkowych kontenerów i ich transporcie.

Rozporządzenie zawiera regulacje istniejące w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 sierpnia 2002 r. w sprawie zasad i trybu postępowania przy przeprowadzaniu przeglądów, prób i uznawaniu kontenerów oraz organów uprawnionych do dokonywania tych czynności oraz do kontroli stanu kontenerów (Dz. U. z 2002 r. Nr 169, poz. 1388); konieczność jego wprowadzenia wynika z uchwalenia nowej ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na dyrektorów urzędów morskich, instytucje klasyfikacyjne, producentów kontenerów, załadowców oraz właścicieli, armatorów i kapitanów statków.

### **2. Konsultacje społeczne**

(...)

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia może mieć wpływ na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.



**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie liczenia i systemu rejestracji osób odbywających podróże morską<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 106 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) sposób liczenia i system rejestracji osób odbywających podróże morską na statkach, o których mowa w art. 103 ust. 1 ustawy z dnia .... o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”;
- 2) kryteria, jakim powinien odpowiadać system rejestracji;
- 3) sposób przechowywania i przekazywania informacji o osobach znajdujących się na statku w razie zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów lub w razie wypadku;
- 4) treść wniosku o zatwierdzenie systemu rejestracji;
- 5) warunki i sposób zatwierdzania oraz kontrolowania systemu rejestracji;
- 6) warunki udzielania zwolnień od obowiązku liczenia lub rejestracji pasażerów.

**§ 2. 1.** Sposób liczenia pasażerów może polegać na:

- 1) przechodzeniu pasażerów przez bramkę zintegrowaną z licznikiem przejść;
- 2) stosowaniu ręcznego urządzenia zliczającego obsługiwane przez osobę wpuszczającą pasażerów na statek pasażerski;
- 3) odrywaniu kuponu lub odbieraniu jednego z egzemplarzy numerowanych kart pokładowych wydawanych pasażerom przy wchodzeniu na statek pasażerski;
- 4) odczycie kodu kreskowego, magnetycznego lub innego kodu zawartego na bilecie lub karcie pokładowej przez urządzenie umiejscowione przy wejściu na statek pasażerski;
- 5) innej metodzie uznanej przez zatwierdzającego system dyrektora urzędu morskigo, właściwego ze względu na rejon uprawiania żeglugi, zwanego dalej „dyrektorem urzędu morskigo”.

**2.** Sposób liczenia pasażerów nie może polegać na:

- 1) obliczaniu ilości pasażerów według ilości sprzedanych lub pozostałych w bloczku biletów;
- 2) wykazie lub liczbie pasażerów, którzy zarezerwowali bilety;
- 3) innych metodach nieuznanych przez dyrektora urzędu morskigo.

**§ 3.** Kapitan statku jest obowiązany upewnić się, czy liczba pasażerów znajdujących się na statku pasażerskim, który opuszcza port, nie przekracza liczby pasażerów, jaką statek może przewozić zgodnie z posiadanym certyfikatem bezpieczeństwa.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują wdrożenia postanowień dyrektywy 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 188 z 02.07.1998, str. 35, z późn. zm.).

§ 4. 1. Informacje, o których mowa w art. 103 ust. 2 ustawy, gromadzone są przed wyruszeniem statku w podróż i przekazywane, nie później niż w ciągu 30 minut od wyjścia statku z portu, odpowiedzialnej za prowadzenie rejestracji osobie wyznaczonej przez armatora lub do znajdującego się na łodzi systemu rejestracji należącego do armatora.

2. Armator aktualizuje informacje, o których mowa w art. 103 ust. 2 ustawy, przed każdym wyjściem statku z portu w podróż, włączając w to porty pośrednie.

§ 5. System rejestracji informacji:

1) powinien być czytelny, tak aby wymagane informacje zgromadzone były w formie umożliwiającej ich łatwe odczytanie;

2) powinien umożliwić łatwy dostęp do informacji w nim zgromadzonych dla podmiotów, o których mowa w § 7 ust. 1;

3) powinien być bezpieczny, tak aby informacje w nim zgromadzone były w odpowiedni sposób chronione przed zniszczeniem lub utratą, jak również przed wszelkimi poprawkami, rozpowszechnianiem lub nieupoważnionym dostępem;

4) nie może powodować nadmiernej zwłoki przy zaokrętowaniu i wyokrętowaniu pasażerów.

§ 6. Informacje zebrane zgodnie z art. 103 ust. 1 i 2 ustawy należy przechowywać co najmniej do czasu bezpiecznego zakończenia podróży morskiej przez danego pasażera.

§ 7. 1. W razie zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów lub w razie wypadku armator przekazuje informacje objęte rejestracją Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa (Służbie SAR) oraz na żądanie:

1) terenowym organom administracji morskiej;

2) Straży Granicznej;

3) Marynarce Wojennej;

4) Policji.

2. Przekazania informacji, o których mowa w ust. 1, dokonuje odpowiedzialna za prowadzenie systemu rejestracji osoba wyznaczona przez armatora.

§ 8. Wniosek o zatwierdzenie systemu rejestracji, który składa się u dyrektora urzędu morskiego, powinien zawierać:

1) nazwę statku pasażerskiego, nr IMO (Międzynarodowej Organizacji Morskiej), nr MMSI (Maritime Mobile Safety Information), sygnał rozpoznawczy, maksymalną ilość pasażerów i załogi;

2) nazwę i adres armatora;

3) opis sposobu liczenia pasażerów;

4) dane odpowiedzialnej za prowadzenie systemu rejestracji osoby wyznaczonej przez armatora;

5) opis funkcjonowania sposobu liczenia i systemu rejestracji pasażerów wraz z wzorami dokumentów i informacjami o urządzeniach lub sprzęcie będącym jego częścią.

§ 9. 1. Po sprawdzeniu kompletności wniosku dyrektor urzędu morskiego wystawia dokumenty upoważniające do przeprowadzenia kontroli i wyznacza osobę, która tę kontrolę przeprowadza.

2. Kontrolę przeprowadza się również w stosunku do systemów rejestracji, które uzyskały zatwierdzenie, w celu sprawdzenia prawidłowości ich funkcjonowania.

**§ 10.** Na podstawie przeprowadzonej kontroli dyrektor urzędu morskiego może w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) wydać zalecenia pokontrolne z terminem realizacji;
- 2) zatwierdzić system rejestracji, w przypadku gdy spełnia on kryteria, o których mowa w § 5;
- 3) potwierdzić prawidłowość systemu rejestracji pasażerów;
- 4) cofnąć zatwierdzenie.

**§ 11. 1.** Armator przewożący pasażerów drogą morską statkiem pasażerskim wyruszającym z portu położonego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, uprawiający żeglugę w morskim obszarze chronionym, może zostać zwolniony z obowiązku przekazania informacji o ilości pasażerów znajdujących się na statku odpowiedzialnej za prowadzenie systemu rejestracji osobie wyznaczonej przez armatora, gdy żegluga jest regularna, a czas podróży między dwoma portami jest krótszy od jednej godziny.

2. Armator statku pasażerskiego podróżującego wyłącznie w morskim obszarze chronionym pomiędzy dwoma portami bez zawijania do portów pośrednich lub z tego samego do tego samego portu w tym obszarze może zostać zwolniony z obowiązku określonego w art. 35a ust. 2 ustawy.

3. Armator przewożący pasażerów drogą morską statkiem pasażerskim uprawiającym żeglugę regularną w rejonie, gdzie roczne prawdopodobieństwo napotkania fali o wysokości przekraczającej 2 m jest mniejsze od 10 %, może zostać zwolniony całkowicie lub częściowo z wymogu, o którym mowa w art. 103 ust. 2 ustawy, pod warunkiem wykazania, że rejestracja pasażerów jest niemożliwa oraz gdy spełnione są poniższe warunki:

- 1) przebyty dystans nie przekracza 30 mil morskich licząc od punktu wyjścia;
- 2) celem prowadzonej żeglugi regularnej jest zapewnienie połączenia położonych na peryferiach regionów dla stałych użytkowników;
- 3) funkcjonuje system kierowania żeglugą z lądu;
- 4) dostępne są wiarygodne prognozy meteorologiczne;
- 5) dostępny jest wystarczający sprzęt poszukiwawczy i ratowniczy.

4. Wniosek o zwolnienie od obowiązku liczenia lub rejestrowania pasażerów powinien mieć formę pisemną i zawierać merytoryczne uzasadnienie.

5. Dyrektor urzędu morskiego o udzielonych zwolnieniach informuje niezwłocznie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej o udzielonych zwolnieniach i wyłączeniach informuje niezwłocznie Komisję Europejską, wraz z merytorycznym uzasadnieniem podjętej decyzji.

7. Zwolnień, o których mowa w ust. 1-3, nie stosuje się wobec armatora organizującego przewóz pasażerów statkiem podnoszącym banderę państwa trzeciego będącego stroną Konwencji SOLAS, który to kraj na mocy obowiązujących postanowień Konwencji SOLAS nie zgadza się na stosowanie tego rodzaju zwolnień.

**§ 12.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie liczenia i systemu rejestracji osób odbywających podróż morską, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 106 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują wdrożenia postanowień dyrektywy 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 188 z 02.07.1998, str. 35, z późn. zm.)

Celem projektu rozporządzenia jest określenie sposobu liczenia i systemu rejestracji osób odbywających podróż morską na statkach, kryteria, jakim powinien odpowiadać system rejestracji, sposobu przechowywania i przekazywania informacji o osobach znajdujących się na statku w razie zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów lub w razie wypadku, treści wniosku o zatwierdzenie systemu rejestracji, warunków i sposobu zatwierdzania oraz kontrolowania systemu rejestracji, warunków udzielania zwolnień od obowiązku liczenia lub rejestracji pasażerów.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej,
- 2) Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa,
- 3) osoby odbywające podróż morską,
- 4) urzędy morskie,
- 5) właścicieli i armatorów statków,
- 6) Straż Graniczną,
- 7) Policję.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym.

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie kwalifikacji zawodowych pilotów morskich**

Na podstawie art. 107 ust. 10 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ... ) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe wymagania kwalifikacyjne pilota morskiego;
- 2) warunki wymagane do uzyskania szczególnych uprawnień pilotowych;
- 3) warunki przyznawania dokumentów kwalifikacyjnych i uprawnień oraz ich odnawiania;
- 4) wzory dokumentów kwalifikacyjnych;
- 5) sposób sprawowania nadzoru nad pilotażem przez dyrektora urzędu morskiego.

**§ 2. 1.** Dokumentem uprawniającym do świadczenia usług pilotowych w pilotażu morskim jest:

- 1) dyplom pilota morskiego;
- 2) dyplom pilota pełnomorskiego.

2. Wzór dyplomu pilota morskiego określa załącznik nr 1 do rozporządzenia, a wzór dyplomu pilota pełnomorskiego – załącznik nr 2 do rozporządzenia.

**§ 3. 1.** Dyplom pilota morskiego uprawnia do świadczenia usług pilotowych na akwenie, na który został wydany. Dyplom wydawany jest przez dyrektora urzędu morskiego właściwego terytorialnie dla rejonu pilotowego, w którym kandydat na pilota odbywał praktykę pilotową.

2. Do świadczenia usług pilotowych w pilotażu morskim w portach: Gdańsk, Gdynia, Świnoujście, Szczecin oraz na redach tych portów, a także na torze wodnym Świnoujście-Szczecin wymagane jest posiadanie dyplomu pilota morskiego wraz z uprawnieniem pilotowym. Wzór uprawnienia pilotowego określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

§ 4. 1. Dyplom pilota pełnomorskiego uprawnia do świadczenia usług pilotowych na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego. Dyplom wydawany jest przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni oraz Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

2. Wraz z dyplomem, o którym mowa w ust. 1, wydaje się kartę identyfikacyjną pilota pełnomorskiego. Wzór karty określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 5. Osoba ubiegająca się o uzyskanie albo odnowienie dokumentów, o których mowa w § 2 ust. 1, powinna posiadać ważne świadectwo zdolności do wykonywania pracy na statkach, wydane przez uprawnionego lekarza, na podstawie odrębnych przepisów.

§ 6. 1. Do uzyskania dyplomu pilota morskiego uprawniającego do świadczenia usług pilotowych w pilotażu morskim w portach: Gdańsku, Gdyni, Świnoujściu, Szczecinie oraz na redach tych portów, a także na torze wodnym Świnoujście-Szczecin wymagane jest posiadanie:

- 1) dyplomu kapitana żeglugi wielkiej;
- 2) 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kapitana na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 3.000 i powyżej w żegludze międzynarodowej;
- 3) praktyki w pilotowaniu statków odbytej w charakterze kandydata na pilota morskiego;
- 4) świadectwa ukończenia kursu manewrowania statkami na symulatorze manewrowym;
- 5) świadectwa złożenia egzaminu kwalifikacyjnego.

2. Praktyka, o której mowa w ust. 1 pkt 3, polega na uczestniczeniu w realizacji co najmniej 150 usług pilotowych wykonywanych w pilotażu morskim przez pilotów wyznaczonych przez szefa pilotów właściwego dla rejonu pilotowego, w którym kandydat na pilota morskiego odbywa praktykę. Praktyka powinna trwać przez okres co najmniej 6 miesięcy i zostać odbyta nie wcześniej niż w roku poprzedzającym wydanie dyplomu pilota morskiego.

§ 7. 1. Do uzyskania dyplomu pilota morskiego uprawniającego do świadczenia usług pilotowych w pilotażu morskim w portach i na torach wodnych innych, niż wymienione w § 6 ust. 1, wymagane jest posiadanie:

- 1) dyplomu kapitana żeglugi przybrzeżnej oraz 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kapitana albo dyplomu starszego oficera pokładowego na statkach o pojemności brutto od 500 do 3.000 lub dyplomu wyższego oraz 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku starszego oficera lub kapitana;
- 2) praktyki w pilotowaniu statków odbytej w charakterze kandydata na pilota morskiego;

3) dokumentów, o których mowa w § 6 ust. 1 pkt 4 i 5.

2. Praktyka, o której mowa w ust. 1 pkt 2, polega na uczestniczeniu w realizacji co najmniej 10 usług pilotowych wykonywanych w pilotażu morskim przez pilotów wyznaczonych przez szefa pilotów właściwego dla rejonu pilotowego, w którym kandydat na pilota morskiego odbywa praktykę.

**§ 8.** Dokumentem potwierdzającym odbycie wymaganej rozporządzeniem praktyki w pilotowaniu statków jest zaświadczenie odbycia praktyki pilotowej wystawione przez szefa pilotów właściwego dla rejonu pilotowego, w którym kandydat na pilota morskiego lub pilot morski odbywał praktykę.

**§ 9.** Do uzyskania dyplomu pilota pełnomorskiego wymagane jest posiadanie:

- 1) dyplomu kapitana żeglugi wielkiej;
- 2) 36-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kapitana na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 3 000 i powyżej w żegludze międzynarodowej, w tym 12 miesięcy praktyki na statkach o długości całkowitej powyżej 180 m;
- 3) praktyki w pilotowaniu statków, polegającej na uczestniczeniu w realizacji co najmniej 3 usług pilotowych wykonywanych w pilotażu pełnomorskim na Morzu Bałtyckim przez pilotów pełnomorskich wyznaczonych przez dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni lub Szczecinie;
- 4) świadectwa ukończenia kursu manewrowania dużymi statkami na modelach pływających – redukcyjnych;
- 5) świadectwa złożenia egzaminu kwalifikacyjnego.

**§ 10.** 1. Dyplom pilota morskiego oraz dyplom pilota pełnomorskiego zachowują ważność przez okres 2 lat i podlegają odnowieniu na zasadach określonych w rozporządzeniu.

2. W sprawach wydawania dokumentów, o których mowa w ust. 1, oraz uprawnienia, o którym mowa w § 3 ust. 2, stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.

**§ 11.** Do uzyskania uprawnienia pilotowego w pilotażu na obszarach, o których mowa w § 3 ust. 2, wymagane jest:

- 1) posiadanie dyplomu pilota morskiego – na statki morskie o długości całkowitej do 130m;



2) świadczenie usług pilotowych przez co najmniej 12 miesięcy i pilotowanie w tym czasie co najmniej 100 statków o długości całkowitej do 130 m – na statki morskie o długości całkowitej do 170 m;

3) świadczenie usług pilotowych przez co najmniej 24 miesiące i pilotowanie w tym czasie co najmniej 50 statków o długości całkowitej większej niż 130 m do 170 m – na statki morskie o długości całkowitej do 200 m;

4) świadczenie usług pilotowych przez co najmniej 36 miesięcy i pilotowanie w tym czasie co najmniej 15 statków o długości całkowitej większej niż 170 m do 200 m oraz posiadanie świadectwa ukończenia kursu manewrowania dużymi statkami na modelach pływających – redukcyjnych – na statki morskie o długości całkowitej powyżej 200 m.

**§ 12. 1.** Warunkiem odnowienia dyplomu pilota morskiego jest zaliczenie egzaminu sprawdzającego znajomość obowiązujących przepisów portowych oraz warunków żeglugowych panujących na akwenie, w którym pilot wykonuje usługi pilotowe, oraz:

1) świadczenie usług pilotowych przez okres co najmniej 12 miesięcy i pilotowanie co najmniej 30 statków – dla odnowienia dyplomu, o którym mowa w § 6 ust. 1;

2) pilotowanie co najmniej 5 statków – dla odnowienia dyplomu, o którym mowa w § 7 ust. 1.

2. W przypadku uzyskania negatywnego wyniku z egzaminu sprawdzającego warunkiem odnowienia dyplomu jest zaliczenie egzaminu kwalifikacyjnego, o którym mowa w § 6 ust. 1 pkt 5.

**§ 13.** Warunkiem odnowienia dyplomu pilota pełnomorskiego jest wykonanie co najmniej 1 usługi pilotowej w pilotażu pełnomorskim na Morzu Bałtyckim.

**§ 14. 1.** Zmieniając akwen wykonywania usług pilotowych, pilot morski jest obowiązany do:

1) odbycia praktyki pilotowej w wymiarze odpowiadającym połowie praktyki, o której mowa odpowiednio w § 6 ust. 2 albo § 7 ust. 2;

2) zaliczenia egzaminu, o którym mowa w § 12.

2. Przepis § 12 ust. 2 stosuje się odpowiednio.

**§ 15.** Egzaminy kwalifikacyjne oraz egzaminy sprawdzające przewidziane w rozporządzeniu przeprowadza dyrektor urzędu morskiego właściwego terytorialnie dla miejsca wydania dyplomu pilota morskiego lub dyplomu pilota pełnomorskiego.

**§ 16.** W celu zapewnienia prawidłowego wykonywania usług w pilotażu morskim dyrektor właściwego terytorialne urzędu morskiego:

- 1) określa minimalną liczbę pilotów uprawnionych do świadczenia usług pilotowych w rejonie pilotowym, w którym pilotaż jest obowiązkowy;
- 2) na podstawie odrębnych przepisów prowadzi listę pilotów morskich i pilotów pełnomorskich;
- 3) tworzy stację pilotową i podaje do wiadomości w drodze komunikatu jej siedzibę oraz przedsiębiorcę, który utrzymuje i zarządza stacją pilotową w imieniu przedsiębiorców świadczących usługi pilotowe;
- 4) w drodze komunikatu ogłasza rejony pilotowe oraz terytorialny zasięg działania stacji pilotowej;
- 5) na wniosek organizacji społeczno-zawodowej pilotów powołuje i odwołuje szefa pilotów;
- 6) ustanawia regulamin funkcjonowania stacji pilotowej, w którym określa:
  - a) organizację pracy stacji,
  - b) zakres obowiązków szefa pilotów.

**§ 17.** W sprawach o wydanie dyplomu pilota morskiego, zezwolenia określającego uprawnienia pilotowe oraz karty identyfikacyjnej pilota pełnomorskiego, wszczętych, lecz nie zakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, stosuje się przepisy tego rozporządzenia.

**§ 18.** Dyplomy pilota morskiego i zaświadczenia o uzyskaniu uprawnień pilotowych oraz karty identyfikacyjne pilotów pełnomorskich, wydane na podstawie dotychczasowych przepisów, podlegają wymianie w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia na odpowiednie dokumenty określone w rozporządzeniu:

- 1) dyplom pilota morskiego – na dyplom pilota morskiego;
- 2) zaświadczenie o uprawnieniach pilota morskiego – na uprawnienie pilotowe, z zachowaniem uprawnień do pilotowania statków określonej długości;
- 3) zaświadczenie o uprawnieniach do pilotowania statków w pilotażu pełnomorskim – na dyplom pilota pełnomorskiego;
- 4) karta identyfikacyjna pilota pełnomorskiego – na kartę identyfikacyjną pilota pełnomorskiego.

**§ 19.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**Załączniki  
do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury  
z dnia .... (poz. ...)**

**ZALĄCZNIK Nr 1**

**WZÓR**

(papier offsetowy z dwutonowym znakiem wodnym, kolor jasnobłękitny, gramatura 80 g/m<sup>2</sup>, o wymiarach 148,5 x 105 mm)

**DYPLOM PILOTA MORSKIEGO**

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <div data-bbox="188 1525 300 1630" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="316 1429 370 1727" data-label="Text"> <p>RZECZPOSPOLITA POLSKA<br/>REPUBLIC OF POLAND</p> </div> <div data-bbox="443 1464 497 1693" data-label="Text"> <p><b>DYPLOM<br/>PILOTA MORSKIEGO</b></p> </div> <div data-bbox="545 1503 600 1648" data-label="Text"> <p><b>SEAPILOT<br/>CERTIFICATE</b></p> </div> <div data-bbox="660 1317 753 1845" data-label="Text"> <p>Wydany na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury<br/>z dnia 23 stycznia 2003 r.<br/>w sprawie kwalifikacji zawodowych pilotów morskich<br/>(Dz. U. Nr 39, poz. 339)</p> </div> <div data-bbox="769 1317 858 1836" data-label="Text"> <p><i>Issued in accordance with<br/>Regulation of Minister of Infrastructure of 23<sup>rd</sup> January 2003<br/>on qualifications of sea pilots<br/>(Journal of Law No. 39, pos. 339)</i></p> </div> <div data-bbox="874 1742 983 1863" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="986 1525 1015 1630" data-label="Text"> <p><b>Nr/No. ...</b></p> </div> | <div data-bbox="172 607 226 1200" data-label="Text"> <p>Dyrektor Urzędu Morskiego w ..... Zaświadcza, że:<br/>Director of Maritime Office in ..... certifies that:</p> </div> <div data-bbox="242 741 271 1055" data-label="Text"> <p>imię i nazwisko/name and surname .....</p> </div> <div data-bbox="290 600 418 1200" data-label="Text"> <p>data i miejsce urodzenia/date and place of birth .....<br/>posiada kwalifikację do pilotowania statków morskich na<br/>akwenie: .....<br/>has been qualified to act as a pilot of seagoing ships within the<br/>area .....</p> </div> <div data-bbox="466 600 568 1200" data-label="Text"> <p>Dyplom jest ważny tylko w połączeniu z uprawnieniem pilotow-<br/>wym nr .....<br/>This Certificate is valid only when presented with the pilot per-<br/>mission no. ....</p> </div> <div data-bbox="619 1012 858 1169" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="619 645 785 922" data-label="Text"> <p>Przyznany z dniem .....<br/>Granted on .....<br/>Data wydania .....<br/>Date of issue .....<br/>Data ważności dyplomu .....<br/>The validity of this certificate .....</p> </div> <div data-bbox="810 645 928 766" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="992 936 1024 1200" data-label="Text"> <p>podpis pilota/signature of the pilot .....</p> </div> <div data-bbox="992 607 1056 913" data-label="Text"> <p>..... nazwisko i podpis upoważnionej osoby<br/>name and signature<br/>of duly authorized official</p> </div> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

- Umieszcza się w przypadku wydawania dyplomów dla pilotów wykonujących usługi pilotowe w portach: Gdańsk, Gdynia, Świnoujście, Szczecin oraz na redach tych portów, a także na torze wodnym Świnoujście-Szczecin.

WZÓR

(papier offsetowy z dwutonowym znakiem wodnym, kolor jasnobłękitny, gramatura 80 g/m<sup>2</sup>, o wymiarach 148,5 x 105 mm)

DYPLOM PILOTA PEŁNOMORSKIEGO

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <div><p>RZECZPOSPOLITA POLSKA<br/>REPUBLIC OF POLAND</p><p>DYPLOM<br/>PILOTA PEŁNOMORSKIEGO<br/>DEEP SEA PILOT<br/>CERTIFICATE</p><p>Wydany na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury<br/>z dnia 23 stycznia 2003 r.<br/>w sprawie kwalifikacji zawodowych pilotów morskich<br/>(Dz. U. Nr 39, poz. 339)</p><p>Issued in accordance with<br/>Regulation of Minister of Infrastructure of 23<sup>rd</sup> January 2003<br/>on qualifications of sea pilots<br/>(Journal of Law No. 39, pos. 339)</p><div>Hologram<br/>Urzędu<br/>Morskiego</div></div> | <div><p>Dyrektor Urzędu Morskiego w ..... zaświadcza, że:<br/>Director of Maritime Office in ..... certifies that</p><p>.....<br/>imię i nazwisko/name and surname</p><p>.....<br/>data i miejsce urodzenia/date and place of birth</p><p>.....<br/>posiada zezwolenie na pełnienie czynności pilotowych w pilo-<br/>tazu pełnomorskim na Morzu Bałtyckim.<br/>has been granted permission to perform deep sea pilotage in<br/>the Baltic Sea.</p><p>.....<br/>Dyplom ważny tylko w połączeniu z Kartą Identyfikacyjną Pilo-<br/>ta Pełnomorskiego<br/>This Certificate is valid only when presented with Deep Sea Pi-<br/>lot Identity Card</p><div><p>miejsce<br/>na fotografię<br/>3 x 4 cm<br/>photo</p></div><p>Przypniano z dniem .....<br/>Granted on</p><p>Data wydania .....<br/>Date of issue</p><p>Data ważności dyplomu .....<br/>The validity of this certificate</p><div><p>pieczęć<br/>urzędowa<br/>official seal</p></div><p>.....<br/>podpis pilota/signature of the pilot</p><p>.....<br/>nazwisko i podpis upoważnionej osoby<br/>name and signature<br/>of duly authorized official</p></div> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

WZÓR

(papier offsetowy z dwutonowym znakiem wodnym, kolor jasnoniebieski, gramatura 80 g/m<sup>2</sup>, o wymiarach 148,5 x 105 mm)

UPRAWNIENIE PILOTOWE

| <div><p>RZECZPOSPOLITA POLSKA<br/>REPUBLIC OF POLAND</p></div> <div><p>UPRAWNIENIE PILOTOWE</p><p>PILOT PERMISSION</p></div> <div><p>Wydane na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury<br/>z dnia 23 stycznia 2003 r. w sprawie kwalifikacji<br/>zawodowych pilotów morskich<br/>(Dz. U. Nr 39, poz. 339)</p><p>Issued in accordance with Regulation of Minister of Infrastructure of<br/>23rd January 2003 on qualifications of sea pilots<br/>(Journal of Law No. 39, pos. 339)</p></div> <div><div>Hologram<br/>Urzędu<br/>Morskiego</div><div>Nr/No. ...</div></div> | <div><p>Dyrektor Urzędu Morskiego w ..... zaświadcza, że:<br/>Director of Maritime Office in ..... certifies that</p><p>imię i nazwisko/name and surname</p><p>posiadaacz Dyplomu Pilotu Morskiego nr .....<br/>the holder of Sea Pilot Certificate no. ....</p><p>otrzymał zezwolenie do pilotowania statków morskich w rejonie pilotowym z wymienionymi poniżej ograniczeniami:<br/>has been granted permission to pilot seagoing ships within the pilotage area subject to any limitations indicated below:</p></div> <table><tr><th>długość całkowita/length overall</th><th>potwierdzenie/<br/>confirmation</th></tr><tr><td>do/up to 130 m</td><td></td></tr><tr><td>do/up to 170 m</td><td></td></tr><tr><td>do/up to 200 m</td><td></td></tr><tr><td>powyżej/over 200 m</td><td></td></tr></table> <div><p>Data wydania/Date of issue</p><p>.....</p></div> <div><div>pieczęć<br/>urzędowa<br/>official seal</div><p>.....<br/>nazwisko i podpis upoważnionej osoby<br/>name and signature of duly authorized official</p></div> | długość całkowita/length overall | potwierdzenie/<br>confirmation | do/up to 130 m |  | do/up to 170 m |  | do/up to 200 m |  | powyżej/over 200 m |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|----------------|--|----------------|--|----------------|--|--------------------|--|
| długość całkowita/length overall                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | potwierdzenie/<br>confirmation                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                  |                                |                |  |                |  |                |  |                    |  |
| do/up to 130 m                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                  |                                |                |  |                |  |                |  |                    |  |
| do/up to 170 m                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                  |                                |                |  |                |  |                |  |                    |  |
| do/up to 200 m                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                  |                                |                |  |                |  |                |  |                    |  |
| powyżej/over 200 m                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                  |                                |                |  |                |  |                |  |                    |  |

WZÓR

(papier w kolorze czerwonym, o wymiarach 69 x 99 mm)

Karta Identyfikacyjna Pilotów Pełnomorskich

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <div>Hologram<br/>Urzędu<br/>Morskiego</div> <div><br/>RZECZPOSPOLITA POLSKA<br/>REPUBLIC OF POLAND<br/>Karta Identyfikacyjna Pilotów Pełnomorskich<br/>Deep Sea Pilot Identity Card<br/>Nr/No. ...</div> <div>Dyrektor Urzędu Morskiego w .....<br/>Director of Maritime Office in .....<br/>Data wydania .....<br/>Date of issue .....</div> <div><br/>pieczęć<br/>urzędu<br/>official seal</div> <div>.....<br/>podpis wydającego<br/>signature of the issuing authority</div> | <div>.....<br/>nazwisko i imię<br/>surname and name</div> <div>.....<br/>miejsce i data urodzenia<br/>place and date of birth</div> <div>jest upoważniony do wykonywania pilotażu pełnomorskiego na Morzu Bałtyckim.<br/>is licensed to act as a Deep Sea pilot in the Baltic Sea.<br/>Wszystkie władze i organizacje proszone są o оказывание pomocy pilotowi w wykonywaniu jego obowiązków służbowych.<br/>All authorities involved are requested to render the pilot aid in performing his/her duties.</div> <div>.....<br/>podpis pilota<br/>pilot's signature</div> <div>.....<br/>miejsce na<br/>fotografię<br/>3 x 4 cm<br/>photo</div> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie kwalifikacji zawodowych pilotów morskich, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 107 ust. 10 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Celem projektu rozporządzenia jest określenie szczegółowych wymagań kwalifikacyjnych dla pilota morskiego, warunków wymaganych do uzyskania szczególnych uprawnień pilotowych, odnawiania dokumentów kwalifikacyjnych i dokumentów potwierdzających szczególne uprawnienia pilotowe oraz wzorów tych dokumentów, a także sposobów sprawowania nadzoru nad pilotażem przez dyrektora urzędu morskiego, w tym również zakres danych umieszczanych na liście pilotów, mając na względzie konieczność zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na obszarze portów morskich, morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego oraz potrzebę zapewnienia prawidłowej realizacji usług pilotowych.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej,
- 2) urzędy morskie,
- 3) akademie morskie,
- 4) właścicieli i armatorów statków,
- 5) inne, odpowiednie terytorialnie podmioty organizacyjne portów.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym.

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.



**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie formularza ewidencyjnego stosowanego w transporcie morskim<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 108 ust. 2 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) wzór formularza ewidencyjnego stosowanego w transporcie morskim, zwanego dalej „formularzem”;
- 2) sposób postępowania ze złożonymi formularzami.

**§ 2.** Ustala się wzór formularza, który określa załącznik do rozporządzenia.

**§ 3. 1.** Kapitanaty i bosmanaty, po weryfikacji otrzymanych formularzy, złożonych w formie elektronicznej lub, w przypadku braku możliwości złożenia w tej formie, pisemnie, nie później niż przed wyjściem statku z portu lub przystani morskiej, przesyłają raz w miesiącu w terminie do 5. dnia roboczego każdego miesiąca za miesiąc poprzedni dane ewidencyjne do Urzędu Statystycznego w Szczecinie.

2. Dane, o których mowa w ust. 1, przesyła się za pomocą programu komputerowego do badania statystycznego przewozu towarów i pasażerów drogą morską.

3. Jednostki, o których mowa w ust. 1, przechowują kopie przekazanych formularzy przez okres 3 lat.

**§ 4.** Do formularzy złożonych i niezweryfikowanych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

**§ 5.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują wdrożenia postanowień dyrektywy 2009/42/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską (Dz. Urz. UE L 141 z 06.06.2009, str. 29, z późn. zm.).

## Informacje porządkowe

|                                     |                                                                                        |                                                        |
|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| 1                                   | Nazwa i adres sprawozdawcy                                                             | Numer identyfikacyjny REGON                            |
|                                     |                                                                                        |                                                        |
| 2                                   | Formularz <sup>1)</sup> <input type="checkbox"/> nowy <input type="checkbox"/> korekta | 3 Numer ewidencyjny nowego lub korygowanego formularza |
|                                     |                                                                                        |                                                        |
| 1) Zaznaczyć „x” w odpowiednim polu |                                                                                        | 2) Rok sprawozdawczy                                   |
| 4                                   | Nazwa morskiego portu meldunkowego                                                     | Kod portu meldunkowego                                 |
|                                     |                                                                                        |                                                        |

|   |                            |   |                                   |   |              |
|---|----------------------------|---|-----------------------------------|---|--------------|
| 1 | Nr kodowy statku (LRN/LMO) | 2 | Signal rozpoznawczy <sup>1)</sup> | 3 | Nazwa statku |
|   |                            |   |                                   |   |              |

1) Wpisać jedynie w przypadku, gdy LRN/IMO nie jest znany

|   |                       |             |   |                                             |            |
|---|-----------------------|-------------|---|---------------------------------------------|------------|
| 4 | Bandera <sup>2)</sup> | Kod bandery | 5 | Typ statku (zgodnie z klasyfikacją statków) | Kod statku |
|---|-----------------------|-------------|---|---------------------------------------------|------------|

2) Dodatkowo dla krajów posiadających więcej niż jeden rejestr podać dokładną nazwę rejestru.

| 6 | Nośność (DWT) w tonach | 7 | Pojemność brutto (G1) <sup>3)</sup> | 8 | Pojemność netto (NT) <sup>3)</sup> | 9 | Przynależność państwowa przewoźnika operatora transportu morskiego <sup>1)</sup> | Kod kraju |
|---|------------------------|---|-------------------------------------|---|------------------------------------|---|----------------------------------------------------------------------------------|-----------|
|---|------------------------|---|-------------------------------------|---|------------------------------------|---|----------------------------------------------------------------------------------|-----------|

3) GT i NT podać zgodnie z Międzynarodową Konwencją o pomiarzeniu pojemności statków z 1969 r. 4) Przewoźnikiem/operatorzem transportu morskiego (maritime carrier) jest podmiot podejmujący się na podstawie umowy odpłatnego przewozu towarów /lub osób drogą morską. W przypadku przewozu dokonywanego na własny rachunek należy podać przynależność państwa w podmiotu dysponującego statkiem

|                                  |                        |                                          |                                    |  |                                                           |                            |          |                                        |         |     |  |  |  |
|----------------------------------|------------------------|------------------------------------------|------------------------------------|--|-----------------------------------------------------------|----------------------------|----------|----------------------------------------|---------|-----|--|--|--|
| <b>1</b>                         | Kierunek <sup>1)</sup> | <b>2</b>                                 | Dotyczy ruchu statku <sup>1)</sup> |  | Liczba wejść lub wyjść ujętych w formularzu <sup>2)</sup> |                            | <b>3</b> | Data wejścia lub wyjścia <sup>4)</sup> |         |     |  |  |  |
|                                  |                        |                                          |                                    |  | z ładunkiem                                               | pod balastem <sup>3)</sup> |          |                                        |         |     |  |  |  |
| <input type="checkbox"/> wejście |                        | <input type="checkbox"/> balast/ładunek  |                                    |  | <input type="checkbox"/> balast/balast                    |                            |          |                                        |         |     |  |  |  |
| <input type="checkbox"/> wyjście |                        | <input type="checkbox"/> ładunek/balast  |                                    |  |                                                           |                            |          |                                        |         |     |  |  |  |
|                                  |                        | <input type="checkbox"/> ładunek/ładunek |                                    |  |                                                           |                            |          |                                        |         |     |  |  |  |
|                                  |                        |                                          |                                    |  |                                                           |                            |          | dzień                                  | miesiąc | rok |  |  |  |

1) Zaznaczyć „x” w odpowiednim polu 2) Jeżeli liczba wędów lub wyjść statku w miesiącu jest większa od 1, można wypełnić formularz zbiorczy za dany miesiąc.

Na jednym formularzu zbiorczym można mieć łącznie wejścia lub wyjścia statku odnoszące się tylko do ruchu: balast/tadunek, tadunek/balast lub tadunek/tadunek.

W przypadku przewozu balastu balast należy zawieźć w oddzielnych formularzach. 3) Jeżeli statek wchodzi pod balastem, należy w pkt 4 podać port (i kraj), skąd

W przypadku ruchu typu balast/balast należy zawsze wypełnić obowiązującą formularze: 3) jeżeli statek wchodzi pod balastem, należy wpisać: port/pojazd i kraj/pojazd; 4) jeżeli statek wychodzi pod balastem - podać port (i kraj) przeznaczenia; 4) Na formularzu zbiorczym jako datę wejścia lub wyjścia podać tylko miesiąc i rok

[illegible]

## **OBJAŚNIENIA**

### **do formularza ewidencyjnego w transporcie morskim**

#### **Badaniem objęte są:**

##### **a) statki morskie, które:**

- zawinęły do portu morskiego lub wyszły z portu morskiego, zwanego dalej "portem meldunkowym" (port, którego dotyczy sprawozdanie), jeżeli ich podróż całkowicie lub częściowo odbywała się lub będzie się odbywać po wodach morskich (dotyczy również transportu morsko-śródlądowego i śródlądowo-morskiego), zarówno jeśli zawinięcie związane było z wyładunkiem lub załadunkiem ładunków, wyokrętowaniem lub zaokrętowaniem pasażerów, zejściem na ląd w celach turystycznych i powrotem na statek wycieczkowców pasażerów tego statku, jak też gdy było to zawinięcie pod balastem (nie wiązało się z wyładunkiem lub załadunkiem ładunków, wyokrętowaniem lub zaokrętowaniem pasażerów albo z zejściem na ląd w celach turystycznych pasażerów wycieczkowca z zachowaniem kabiny na statku),
- z powodu swojego zanurzenia albo z innych względów nie mogły zawinąć do portu i których załadunek albo wyładunek prowadzony był poza obszarem portu, a miejscem przeznaczenia ładunku był port meldunkowy lub z portu meldunkowego prowadzony był ich załadunek,

##### **b) ładunki** wyładowane z tych statków lub na nie załadowane, włączając w to:

- ładunki przywiezione/wywiezione z/do usytuowanych na morzu instalacji (ang. offshore installation), np. platform wiertniczych,
- ładunki pozyskane z dna morskiego i wyładowane w porcie, jeżeli są one przedmiotem handlu,

##### **c) osoby będące pasażerami tych statków, które:**

- w porcie meldunkowym rozpoczęły lub zakończyły podróż,
- w trakcie morskiej podróży okrężnej statkiem wycieczkowcem, podczas pobytu w porcie meldunkowym, schodzą na ląd w celach turystycznych, po czym wracają na ten sam statek przed jego wyjściem z portu meldunkowego.

#### **Badaniem nie są objęte:**

a) statki rybackie (łowcze i przetwórcze ryb), statki wiertnicze i poszukiwawcze, statki obsługujące instalacje morskie, holowniki, pchacze, pogłębiarki, statki naukowo-badawcze, jednostki pływające Marynarki Wojennej, jednostki pływające Straży Granicznej i inne statki wykorzystywane wyłącznie do celów niehandlowych,

b) załadowane na statek zapasy własne oraz bunkier, jeżeli bunkrowanie lub zaopatrzenie statku odbywa się w porcie meldunkowym (nie jest związane z transportem bunkru lub produktów zaopatrzenia statku do innego portu),

c) wewnątrzportowe manipulacyjne przewozy statkiem, dokonywane na obszarze portu meldunkowego.

#### **Uwagi:**

- a) statki morskie są to statki inne niż te, które pływają wyłącznie po wodach śródlądowych lub ich częściach albo przylegających do nich wodach chronionych lub obszarach, gdzie stosuje się przepisy portowe,
- b) statki o pojemności brutto (GT) mniejszej niż 100 są wyłączone z badania, jednak kapitan portu może, w przypadkach uzasadnionych względami statystycznymi (np. częstotliwość ruchu lub znaczna waga ładunku transportowanego np. przez holownik), zdecydować o ich ujęciu w badaniu,
- c) badaniem należy objąć statki zaopatrzeniowe i bunkierki (oraz załadowane na nie produkty zaopatrzenia statków i paliwo) tylko wtedy, gdy dokonują one przewozu tych produktów pomiędzy portami lub z portu do statku zacumowanego na otwartym morzu. Sposób ewidencji danych przedstawia poniższy przykład:

- w porcie, w którym bunkier jest załadowany na bunkierkę - wykazać jego załadunek, wypełniając formularz dotyczący wyjścia statku (bunkierki); w formularzu - w dziale 2 pkt 5 rubryka 1 - jako przewidywany port wyładunku przewożonego paliwa podać port, w którym paliwo z bunkierki będzie wykorzystane do zabunkrowania statku; w przypadku bunkrowania statku poza portem (w morzu) zamiast nazwy portu wpisać "inne PL",
- w porcie, w którym bunkier jest wyładowany z bunkierki w celu zabunkrowania statku - wykazać jego wyładunek, wypełniając formularz dotyczący wejścia statku (bunkierki); w dziale 2 pkt 5 rubryka 1 - jako port załadunku podać port, w którym paliwo zostało załadowane na bunkierkę,
- d) ilekroć w objaśnieniach jest mowa o statku, należy przez to rozumieć również szczególne typy statków, np. barki lub tzw. promy (statki ro-ro eksploatowane w żegludze promowej),
- e) uwzględnia się przewozy sprzętu wojskowego i transportujące go statki, jeżeli nie są to jednostki pływające Marynarki Wojennej (transport odbywa się na warunkach handlowych),
- f) uwzględnia się wyładunek i załadunek z tytułu przewozów pomiędzy morskim portem meldunkowym a portami śródlądowymi,
- g) zawinięcie do portu meldunkowego wycieczkowca bez pasażerów kończących lub rozpoczynających podróż w porcie meldunkowym, jedynie z pasażerami schodzącymi w porcie meldunkowym na ląd w celach turystycznych i wracających na statek należy przyjmować jako ruch statku typu balast/balast.

#### **INFORMACJE PORZĄDKOWE**

##### **Pkt 3 Numer ewidencyjny nowego lub korygowanego formularza:**

- w przypadku nowego formularza - kolejny numer formularza w roku sprawozdawczym dla danego sprawozdawcy,
- w przypadku korekty - numer ewidencyjny formularza korygowanego przez sprawozdawcę.

**Pkt 4 Nazwa morskiego portu meldunkowego** - port, którego dotyczy zgłoszenie; polski port morski, do którego wszedł lub z którego wyszedł statek, albo do którego przeznaczony był ładunek wyładowany na redzie lub port, z którego pochodzi ładunek transportowany w celu dolichtunku statku na redzie. Analogiczna zasada dotyczy pasażerów.

#### **Dział 1. INFORMACJE O STATKU**

##### **Klasyfikacja statków objętych badaniem**

| Kod       | Typ statku                      | Kategoria statku                               |
|-----------|---------------------------------|------------------------------------------------|
| <b>10</b> | Do ładunków masowych ciekłych   | Zbiornikowiec-ropowiec                         |
|           |                                 | Zbiornikowiec-chemikaliowiec                   |
|           |                                 | Zbiornikowiec - gazowiec (do gazu ciekłego)    |
|           |                                 | Barka-zbiornikowiec                            |
|           |                                 | Pozostałe zbiornikowce                         |
| <b>20</b> | Do ładunków masowych suchych    | Ropomasowiec                                   |
|           |                                 | Masowiec                                       |
| <b>31</b> | Kontenerowiec (oprócz ro-ro)    | Pełnokontenerowiec                             |
| <b>32</b> | Specjalistyczny                 | Barkowiec                                      |
|           |                                 | Chemikaliowiec                                 |
|           |                                 | Statek do transportu materiałów radioaktywnych |
|           |                                 | Statek do przewozu żywego inwentarza           |
|           |                                 | Pojazdowiec                                    |
| <b>33</b> | Drobnicowiec niespecjalistyczny | Pozostałe statki specjalistyczne               |
|           |                                 | Chłodniowiec                                   |
|           |                                 | Statek ro-ro pasażerski                        |

|    |                                                                                                                                                                       |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | Statek ro-ro kontenerowy                                                                                                                                              |
|    | Statek ro-ro do przewozu innych ładunków tocznych                                                                                                                     |
|    | Statek drobnicowo-pasażerski                                                                                                                                          |
|    | Statek drobnicowo-kontenerowy                                                                                                                                         |
|    | Barka pokładowa                                                                                                                                                       |
|    | Barka samowyladowcza (szalanda)                                                                                                                                       |
| 34 | Barka do ładunków suchych                                                                                                                                             |
|    | Barka do przewozu w systemie Lash- Seabee                                                                                                                             |
|    | Barka otwarta (odkryta) do ładunków suchych                                                                                                                           |
|    | Barka kryta do ładunków suchych                                                                                                                                       |
|    | Pozostałe barki do ładunków suchych                                                                                                                                   |
| 35 | Pasażerski (oprócz wycieczkowców)                                                                                                                                     |
|    | Statek pasażerski (z wyłączeniem wycieczkowców - cruise passenger)                                                                                                    |
| 36 | Wycieczkowiec (cruise passenger)                                                                                                                                      |
|    | Statek pasażerski odbywający co najmniej kilkudniową podróż okrężną, posiadający kabiny dla wszystkich pasażerów oraz udogodnienia służące rozrywce. Nie są wliczane: |
|    | - statki eksploatowane w żegludze promowej,                                                                                                                           |
|    | - statki towarowe,                                                                                                                                                    |
|    | - statki realizujące jednodniowe rejsy turystyczne                                                                                                                    |
| 41 | Rybacki <sup>1)</sup>                                                                                                                                                 |
|    | Statek łowczy <sup>1)</sup>                                                                                                                                           |
|    | Przetwórnia rybacka <sup>1)</sup>                                                                                                                                     |
| 42 | Serwisowiec (offshore activities)                                                                                                                                     |
|    | Statek wiertniczy i poszukiwawczy <sup>1)</sup>                                                                                                                       |
|    | Statek obsługujący instalacje morskie <sup>1)</sup>                                                                                                                   |
| 43 | Holownik /pchacz                                                                                                                                                      |
|    | Holownik <sup>1)</sup>                                                                                                                                                |
|    | Pchacz <sup>1)</sup>                                                                                                                                                  |
| 49 | Inne                                                                                                                                                                  |
|    | Pogłębiarka <sup>1)</sup>                                                                                                                                             |
|    | Statek naukowo-badawczy <sup>1)</sup>                                                                                                                                 |
|    | Pozostałe statki gdzie indziej niesklasyfikowane <sup>1)</sup>                                                                                                        |
| XX | Nieznany                                                                                                                                                              |
|    | Nieokreślone typy statków                                                                                                                                             |

<sup>1)</sup> Statki objęte badaniem tylko w przypadku transportu towaru.

## **Dział 2. INFORMACJE O RUCHU STATKU I PRZEWOZACH**

### **Pkt 2 Liczba wejść lub wyjść ujętych w formularzu**

Osobny formularz powinien być sporządzony dla wejścia statku, osobny - dla wyjścia.

Określenie "wejście statku z ładunkiem" oznacza wejście statku z ładunkiem przeznaczonym do wyładowania w porcie meldunkowym i/lub z pasażerami kończącymi podróż w tym porcie. Analogicznie "wyjście statku z ładunkiem" oznacza wyjście statku z ładunkiem załadowanym w porcie meldunkowym i/lub z pasażerami, którzy rozpoczęli swoją podróż w tym porcie.

Określenie "wejście statku pod balastem" oznacza, że statek wchodzi bez ładunku przeznaczonego do wyładowania w porcie meldunkowym i bez pasażerów kończących podróż w porcie meldunkowym. Analogicznie "wyjście statku pod balastem" oznacza, że statek wychodzi bez ładunku załadowanego w porcie meldunkowym i bez pasażerów rozpoczynających podróż w porcie meldunkowym.

Zaznaczyć odpowiedni typ ruchu statku, przy czym:

- balast/ładunek - oznacza wejście statku pod balastem, wyjście z ładunkiem,
- ładunek/balast - wejście z ładunkiem, wyjście pod balastem,
- ładunek/ładunek - wejście z ładunkiem, wyjście z ładunkiem,

- balast/balast - wejście pod balastem i wyjście pod balastem (np.: statek wchodzi tylko po dostawie bunkru i zapasów na potrzeby własne, w celu schronienia przy niesprzyjającej pogodzie, w przypadku awarii, w celu wysadzenia chorego na brzeg, w celach postojowych, do stoczni na remont, w celu dokonania wyłącznie odprawy granicznej itp. albo statek wycieczkowiec zawija do portu meldunkowego, ale nikt z pasażerów nie kończy ani nie rozpoczyna podróży w tym porcie).

W przypadku gdy liczba wejść lub wyjść statku w miesiącu jest większa od 1, można wypełnić formularze zbiorcze (osobny dla wejść, osobny dla wyjść), podając odpowiednio liczbę wejść z ładunkiem i/lub pod balastem oraz liczbę wyjść z ładunkiem i/lub pod balastem. W dziale 2 należy wówczas podać dane zbiorcze dotyczące przewiezionych w tych podróżach ładunków i/lub pasażerów.

Jeżeli statek wchodzi i/lub wychodzi pod balastem, należy w dziale 2 pkt 4 podać nazwę portu i kraju: w przypadku wejścia - skąd statek przybył, w przypadku wyjścia - port i kraj przeznaczenia (analogicznie jak w pkt 6 w "Zgłoszeniu ogólnym" IMO General Declaration). Wielokrotne wejścia i wyjścia typu balast/balast (np. w celu dokonania odprawy granicznej) również można ująć w formularzach zbiorczych za dany miesiąc (osobno - wejścia, osobno - wyjścia).

W formularzach zbiorczych nie można ujmować łącznie ruchu statków typu balast / balast z innymi przypadkami ruchu (balast / ładunek, ładunek / balast, ładunek / ładunek).

### **Pkt 3 Data wejścia lub wyjścia**

W formularzach zbiorczych podać tylko miesiąc i rok.

### **Pkt 4 Pasażerowie kończący podróż w porcie meldunkowym (wejście statku) albo rozpoczynający podróż w porcie meldunkowym (wyjście statku)**

Pasażerami są wszystkie osoby przewożone statkiem, w tym kierowcy samochodów ciężarowych i autokarów przewożonych statkami. Za pasażerów nie uznaje się załogi statku.

**W rubrykach 1 i 2** - dla pasażerów kończących podróż w porcie meldunkowym (dotyczy wejścia statku) - podać port i kraj rozpoczęcia ich podróży danym statkiem; dla pasażerów rozpoczynających podróż w porcie meldunkowym (dotyczy wyjścia statku) - przewidywany port i kraj zakończenia ich podróży tym statkiem. Port meldunkowy może być równocześnie portem rozpoczęcia i zakończenia podróży morskiej wyłącznie w przypadku podróży okrężnych, w szczególności statkiem wycieczkowcem (kod statku 36).

**W rubryce 4** - liczba pasażerów kończących lub rozpoczynających podróż w morskim porcie meldunkowym (dotyczy pasażerów przewożonych wszystkimi typami statków, w tym pasażerów statków wycieczkowców, którzy w porcie meldunkowym kończą lub rozpoczynają swoją podróż).

Pasażerów, którzy do morskiego portu meldunkowego dopłynęli z portu śródlądowego (i odwrotnie: którzy z morskiego portu meldunkowego wypłynęli w rejs do portu śródlądowego), należy uwzględniać na ogólnych zasadach, tzn. tak jak pasażerów rejsów morskich.

Zmiana statku przez pasażera podczas podróży (w tym przypadku - pasażer przesiada się z jednego statku na inny) uważana jest za jego zaokrętowanie po wyokrętowaniu. Pasażerów takich należy wykazać dwukrotnie: w sprawozdaniu dotyczącym wejścia pierwszego statku (wyokrętowanie) oraz w sprawozdaniu dotyczącym wyjścia drugiego statku (zaokrętowanie). Jeżeli pasażerowie wjeżdżają na pokład statku pojazdem (np. autokarem, samochodem osobowym lub ciężarowym albo motocyklem) lub opuszczają statek pojazdem, należy w punkcie 4 podać liczbę pasażerów, natomiast w punkcie 5 - dane o używanych przez te osoby pojazdach.

### **Pkt 4A Liczba pasażerów wycieczkowca wracających na statek po zejściu na ląd w celach turystycznych**

"Zejście na ląd w celach turystycznych" oznacza krótkie zwiedzanie przez pasażera statku wycieczkowca atrakcji turystycznych związanych z portem lub okolicą, przy równoczesnym zachowaniu przez niego kabiny na pokładzie statku. Momentem sprawozdawczym jest powrót (wejście) pasażera na statek.

Wypełniać tylko w formularzach dotyczących wyjścia statku wycieczkowca. Należy podać liczbę pasażerów statku wycieczkowca, którzy w porcie meldunkowym zeszli na ląd w celach turystycznych, po czym wracają na ten sam statek przed jego wyjściem z portu meldunkowego. Pasażerów tych nie ujmować w pkt 4 działu 2.

**Pkt 5 Wyładunek w porcie meldunkowym (wejście statku) albo załadunek w porcie meldunkowym (wyjście statku)**

Wykazać wszystkie ładunki dowiezione do portu meldunkowego drogą morską i wyładowane ze statku (dotyczy wejścia statku) oraz wszystkie ładunki załadowane w porcie meldunkowym na statek i wywiezione drogą morską (dotyczy wyjścia statku). Należy wykazać również te ładunki, które transportowane są przy wykorzystaniu nietypowych jednostek pływających (np. element konstrukcji statku ciągnięty przez holownik lub ładunek transportowany przez dźwig pływający).

Należy ująć również wyładunek oraz załadunek z tytułu transportu pomiędzy morskim portem meldunkowym a portami śródlądowymi.

W przypadku bezpośredniego przeładunku ze statku na statek należy wypełnić dwa odrębne formularze: na wejście pierwszego statku (wyładunek) i wyjście drugiego statku (załadunek).

**W rubrykach 1 i 2** - nazwy portów i krajów, w których załadowano ładunki wyładowane w porcie meldunkowym (dotyczy wejścia statku), lub nazwy portów i krajów, w których ładunki załadowane w porcie meldunkowym zostaną wyładowane (dotyczy wyjścia statku).

**W rubrykach 4 i 5** - nazwa towaru oraz 3-znakowy kod grupy towarowej według poniższej tabeli:

**Klasyfikacja grup towarowych (NST 2007)**

| Sekcja | Grupa | Opis                                                                                                    | Klasyfikacja<br>Produktów według<br>Działalności (CPA)<br>2008                                                                                                                           |
|--------|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 01     |       | <b>Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby<br/>i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa;</b> |                                                                                                                                                                                          |
|        | 01.1  | Zboża                                                                                                   | 01.11.1, 01.11.2,<br>01.11.3, 01.11.4,<br>01.12                                                                                                                                          |
|        | 01.2  | Ziemniaki                                                                                               | 01.13.51                                                                                                                                                                                 |
|        | 01.3  | Burak cukrowy                                                                                           | 01.13.71                                                                                                                                                                                 |
|        |       |                                                                                                         | 01.11.6, 01.11.7,<br>01.13.1,<br>01.13.2, 01.13.3,<br>01.13.4,<br>01.13.52, 01.13.53,<br>01.13.59,<br>01.13.8, 01.13.9,<br>01.14,<br>01.21, 01.22, 01.23,<br>01.24,<br>01.25.1, 01.25.3, |
|        | 01.4  | Pozostałe świeże owoce i warzywa                                                                        |                                                                                                                                                                                          |

|           |                                                                                                              |                                                                                          |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
|           |                                                                                                              | 01.25.9,<br>01.26, 02.30.4<br>02.10.1, 02.10.3,<br>02.2,<br>02.30.1, 02.30.2,<br>02.30.3 |
| 01.5      | Produkty leśnictwa i pozyskiwania drewna                                                                     |                                                                                          |
| 01.6      | Żywe rośliny i kwiaty                                                                                        | 01.13.6, 01.13.72,<br>01.19.2,<br>01.25.2, 01.30<br>01.11.5, 01.11.8,<br>01.11.9,        |
| 01.7      | Inne substancje pochodzenia roślinnego                                                                       | 01.15, 01.16, 01.19.1,<br>01.19.3, 01.27, 01.28,<br>01.29                                |
| 01.8      | Żywe zwierzęta                                                                                               | 01.41.1, 01.42.1,<br>01.43,<br>01.44, 01.45.1, 01.46,<br>01.47.1, 01.49.1                |
| 01.9      | Mleko surowe z bydła, owiec i kóz                                                                            | 01.41.2, 01.45.2                                                                         |
| 01.A      | Inne surowce pochodzenia zwierzęcego                                                                         | 01.42.2, 01.45.3,<br>01.47.2,<br>01.49.2, 01.49.3                                        |
| 01.B      | Ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa                                                             | 03                                                                                       |
| <b>02</b> | <b>Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny</b>                                                 |                                                                                          |
| 02.1      | Węgiel kamienny i brunatny                                                                                   | 05                                                                                       |
| 02.2      | Ropa naftowa                                                                                                 | 06.1                                                                                     |
| 02.3      | Gaz ziemny                                                                                                   | 06.2                                                                                     |
| <b>03</b> | <b>Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor</b>                                 |                                                                                          |
| 03.1      | Rudy żelaza                                                                                                  | 07.1                                                                                     |
| 03.2      | Rudy metali nieżelaznych (z wyjątkiem rud uranu i toru)                                                      | 07.29                                                                                    |
| 03.3      | Minerały chemiczne i do produkcji nawozów (naturalne)                                                        | 08.91                                                                                    |
| 03.4      | Sól                                                                                                          | 08.93                                                                                    |
| 03.5      | Kamień, piasek, żwir, glina, torf oraz inne produkty górnictwa i kopalnictwa gdzie indziej niesklasyfikowane | 08.1, 08.92, 08.99                                                                       |
| 03.6      | Rudy uranu i toru                                                                                            | 07.21                                                                                    |
| <b>04</b> | <b>Produkty spożywcze, napoje i tytoń</b>                                                                    |                                                                                          |
| 04.1      | Mięso, skóry i skórki surowe oraz produkty mięsne                                                            | 10.1                                                                                     |
| 04.2      | Ryby i produkty rybne przetworzone i zakonserwowane                                                          | 10.2                                                                                     |
| 04.3      | Owoce i warzywa przetworzone i zakonserwowane                                                                | 10.3                                                                                     |



|           |                                                                                                                                                                                                    |                                                           |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
|           | 04.4 Oleje i tłuszcze roślinne i zwierzęce                                                                                                                                                         | 10.4                                                      |
|           | 04.5 Przetwory mleczne i lody                                                                                                                                                                      | 10.5                                                      |
|           | 04.6 Produkty przemiału zbóż, skrobie i produkty skrobiowe oraz pasza dla zwierząt                                                                                                                 | 10.6, 10.9                                                |
|           | 04.7 Napoje                                                                                                                                                                                        | 11                                                        |
|           | 04.8 Inne produkty spożywcze gdzie indziej niesklasyfikowane i wyroby tytoniowe (z wyjątkiem paczkowanych lub pogrupowanych)                                                                       | 10.7, 10.8, 12                                            |
|           | 04.9 Różne produkty spożywcze i wyroby tytoniowe paczkowane lub pogrupowane                                                                                                                        | Różne w 10, 11 lub 12                                     |
| <b>05</b> | <b>Wyroby włókiennicze i odzieżowe; skóra i produkty skórzane</b>                                                                                                                                  |                                                           |
|           | 05.1 Materiały włókiennicze                                                                                                                                                                        | 13                                                        |
|           | 05.2 Odzież i wyroby futrzarskie                                                                                                                                                                   | 14                                                        |
|           | 05.3 Skóra i produkty skórzane                                                                                                                                                                     | 15                                                        |
| <b>06</b> | <b>Drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji</b> |                                                           |
|           | 06.1 Wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli)                                                                                                                                            | 16                                                        |
|           | 06.2 Masa włóknista, papier i wyroby z papieru                                                                                                                                                     | 17                                                        |
|           | 06.3 Druki i nośniki informacji                                                                                                                                                                    | 18, 58, 59                                                |
| <b>07</b> | <b>Koks i produkty rafinacji ropy naftowej</b>                                                                                                                                                     |                                                           |
|           | 07.1 Produkty pieców koksowniczych, brykiety, brykietki i podobne paliwa stałe                                                                                                                     | 19.1, 19.20.1                                             |
|           | 07.2 Ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej                                                                                                                                                       | 19.20.2                                                   |
|           | 07.3 Produkty z ropy naftowej w stanie gazowym, skropione lub sprężone                                                                                                                             | 19.20.3                                                   |
|           | 07.4 Produkty rafinacji ropy naftowej w stanie stałym i w formie wosku                                                                                                                             | 19.20.4                                                   |
| <b>08</b> | <b>Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe</b>                                                                                       |                                                           |
|           | 08.1 Podstawowe mineralne produkty chemiczne                                                                                                                                                       | 20.11, 20.12, 20.13.2, 20.13.3, 20.13.4, 20.13.5, 20.13.6 |
|           | 08.2 Podstawowe organiczne produkty chemiczne                                                                                                                                                      | 20.14                                                     |
|           | 08.3 Nawozy i związki azotowe (z wyłączeniem nawozów naturalnych)                                                                                                                                  | 20.15                                                     |
|           | 08.4 Tworzywa sztuczne i kauczuk syntetyczny w formach podstawowych                                                                                                                                | 20.16, 20.17                                              |
|           | 08.5 Wyroby farmaceutyczne i parachemikalia włącznie                                                                                                                                               | 20.2, 20.3, 20.4, 20.5,                                   |

|           |                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                     |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
|           | z pestycydami i pozostałymi środkami agrochemicznymi                                                                                                                                                                                                                 | 20.6,<br>21                                         |
| 08.6      | Wyroby z gumy lub z tworzyw sztucznych                                                                                                                                                                                                                               | 22                                                  |
| 08.7      | Paliwo jądrowe                                                                                                                                                                                                                                                       | 20.13.1                                             |
| <b>09</b> | <b>Inne niemetaliczne wyroby mineralne</b>                                                                                                                                                                                                                           |                                                     |
| 09.1      | Szkło, wyroby ze szkła, wyroby ceramiczne                                                                                                                                                                                                                            | 23.1, 23.2, 23.3, 23.4                              |
| 09.2      | Cement, wapno i gips                                                                                                                                                                                                                                                 | 23.5                                                |
| 09.3      | Inne materiały i wyroby budowlane                                                                                                                                                                                                                                    | 23.6, 23.7, 23.9                                    |
| <b>10</b> | <b>Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia</b>                                                                                                                                                                                 |                                                     |
| 10.1      | Żeliwo, stal i żelazostopy oraz żeliwo i stal poddane wstępnej obróbce (z wyłączeniem rur)                                                                                                                                                                           | 24.1, 24.3                                          |
| 10.2      | Metale nieżelazne i wyroby z nich                                                                                                                                                                                                                                    | 24.4                                                |
| 10.3      | Rury, przewody rurowe, profile drażone i ich łączniki                                                                                                                                                                                                                | 24.2, 24.5                                          |
| 10.4      | Wyroby konstrukcyjne metalowe                                                                                                                                                                                                                                        | 25.1                                                |
| 10.5      | Grzejniki, elementy mocujące i inne wyroby metalowe                                                                                                                                                                                                                  | 25.2, 25.3, 25.4, 25.7, 25.9                        |
| <b>11</b> | <b>Maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane; urządzenia biurowe i komputery; maszyny i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane; sprzęt i urządzenia radiowe, telewizyjne i komunikacyjne; narzędzia medyczne, precyzyjne i optyczne; zegarki i zegary</b> |                                                     |
| 11.1      | Maszyny rolnicze i leśnicze                                                                                                                                                                                                                                          | 28.3                                                |
| 11.2      | Sprzęt gospodarstwa domowego gdzie indziej niesklasyfikowany (sprzęt AGD)                                                                                                                                                                                            | 27.5                                                |
| 11.3      | Urządzenia biurowe i komputery                                                                                                                                                                                                                                       | 26.2, 28.23                                         |
| 11.4      | Maszyny elektryczne i urządzenia gdzie indziej niesklasyfikowane                                                                                                                                                                                                     | 27.1, 27.2, 27.3, 27.4, 27.9                        |
| 11.5      | Części elektroniczne oraz urządzenia nadawcze                                                                                                                                                                                                                        | 26.1, 26.3                                          |
| 11.6      | Odbiorniki telewizyjne i radiowe; urządzenia do rejestracji i odtwarzania dźwięku i obrazu oraz akcesoria do nich                                                                                                                                                    | 26.4, 26.8                                          |
| 11.7      | Instrumenty medyczne, precyzyjne i optyczne, zegarki i zegary                                                                                                                                                                                                        | 26.5, 26.6, 26.7, 32.5                              |
| 11.8      | Inne maszyny, narzędzia mechaniczne i części                                                                                                                                                                                                                         | 28.1, 28.21, 28.22, 28.24, 28.25, 28.29, 28.4, 28.9 |
| <b>12</b> | <b>Sprzęt transportowy</b>                                                                                                                                                                                                                                           |                                                     |
| 12.1      | Produkty przemysłu samochodowego                                                                                                                                                                                                                                     | 29                                                  |
| 12.2      | Pozostały sprzęt transportowy                                                                                                                                                                                                                                        | 30                                                  |
| <b>13</b> | <b>Meble; inne wyroby, gdzie indziej</b>                                                                                                                                                                                                                             |                                                     |

|           |                                                                                                                                                                                                                           |                                                |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
|           | <b>niesklasyfikowane</b>                                                                                                                                                                                                  |                                                |
| 13.1      | Meble                                                                                                                                                                                                                     | 31                                             |
| 13.2      | Inne wytworzone towary                                                                                                                                                                                                    | 32.1, 32.2, 32.3, 32.4,<br>32.9                |
| <b>14</b> | <b>Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady</b>                                                                                                                                                                      |                                                |
| 14.1      | Odpady z gospodarstw domowych i odpady miejskie                                                                                                                                                                           | 38.11.31                                       |
| 14.2      | Inne odpady i surowce wtórne                                                                                                                                                                                              | 37.00.20, Pozostałe<br>38.11,<br>38.12, 38.13, |
| <b>15</b> | <b>Listy, paczki</b>                                                                                                                                                                                                      |                                                |
| 15.1      | Listy                                                                                                                                                                                                                     | Nie dotyczy                                    |
| 15.2      | Paczki, małe pakunki                                                                                                                                                                                                      | Nie dotyczy                                    |
| <b>16</b> | <b>Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów</b>                                                                                                                                                       |                                                |
| 16.1      | Kontenery i nadwozia wymienne, puste                                                                                                                                                                                      | Nie dotyczy                                    |
| 16.2      | Palety i inne opakowania, puste                                                                                                                                                                                           | Nie dotyczy                                    |
| <b>17</b> | <b>Towary przewożone w ramach przeprowadzek mieszkaniowych i biurowych; bagaż i artykuły przewożone przez podróżnych; pojazdy silnikowe przewożone do naprawy; inne towary nierynkowe gdzie indziej niesklasyfikowane</b> |                                                |
| 17.1      | Przeprowadzki mieszkaniowe                                                                                                                                                                                                | Nie dotyczy                                    |
| 17.2      | Bagaż i artykuły przewożone przez podróżnych                                                                                                                                                                              | Nie dotyczy                                    |
| 17.3      | Pojazdy do naprawy                                                                                                                                                                                                        | Nie dotyczy                                    |
| 17.4      | Sprzęt z fabryk, rusztowania                                                                                                                                                                                              | Nie dotyczy                                    |
| 17.5      | Inne towary nierynkowe gdzie indziej niesklasyfikowane                                                                                                                                                                    | Nie dotyczy                                    |
| <b>18</b> | <b>Towary mieszane: zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem</b>                                                                                                                                             |                                                |
| 18.0      | Towary pogrupowane                                                                                                                                                                                                        | Nie dotyczy                                    |
| <b>19</b> | <b>Towary, których nie można zidentyfikować: towary, których z jakichkolwiek powodów nie można zidentyfikować, a przez to przypisać do grup 01-16</b>                                                                     |                                                |
| 19.1      | Towary, których nie można zidentyfikować w kontenerach lub nadwoziach wymiennych                                                                                                                                          | Nie dotyczy                                    |
| 19.2      | Inne towary, których nie można zidentyfikować                                                                                                                                                                             | Nie dotyczy                                    |
| <b>20</b> | <b>Inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane</b>                                                                                                                                                                        |                                                |
| 20.0      | Inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane                                                                                                                                                                               | Nie dotyczy                                    |
| <b>XX</b> | <b>Nieznane</b>                                                                                                                                                                                                           |                                                |

Dla każdego rodzaju towaru wypełnić jeden wiersz. Jeżeli jeden rodzaj towaru (np. maszyny - kod grupy towarowej 11.1) transportowany jest jako różne grupy ładunkowe (np. w kontenerach 20' - kod grupy ładunkowej 31 i w skrzyniach - kod grupy ładunkowej 99),

wypełnia się oddzielny wiersz dla każdej grupy ładunkowej, podając wagę towaru. Jeżeli w jednej jednostce ładunkowej (kontener, samochód ciężarowy itp.) transportowanych jest więcej różnych rodzajów towaru, należy wpisać albo towar przeważający pod względem wagi, albo jako rodzaj towaru "towary mieszane" - kod grupy towarowej 18.0 lub "towary, których nie można zidentyfikować" - kod grupy towarowej 19.1 lub 19.2. Jeżeli wyładowywany albo załadowywany jest jeden rodzaj towaru, który pochodzi z kilku portów załadunku albo przeznaczony jest do kilku portów wyładunku, wypełnia się oddzielny wiersz dla każdego portu załadunku względnie wyładunku.

**W rubryce 6** - waga brutto towaru w tonach, wliczając opakowanie, jednak bez wagi własnej jednostek ładunkowych, tj. bez wagi kontenerów  $\geq 20'$  i jednostek tocznych; wagę własną tych jednostek podawać tylko w przypadku, gdy one same są przedmiotem handlu.

**W rubryce 7** - 2-znakowy kod dla poszczególnych grup ładunkowych (również w przypadku pustych jednostek ładunkowych) według poniższej tabeli:

**Klasyfikacja grup ładunkowych**

| Kategorie ładunkowe |                                             | Grupy ładunkowe |                                              | Liczba jednostek ładunkowych |               | Waga towaru |
|---------------------|---------------------------------------------|-----------------|----------------------------------------------|------------------------------|---------------|-------------|
| kod                 | opis                                        | kod             | opis                                         | ogółem                       | w tym pustych |             |
| 1                   | Ładunki masowe ciekłe<br>(niejednostkowane) | 11              | Gaz ciekły                                   |                              |               |             |
|                     |                                             | 12              | Ropa naftowa                                 |                              |               |             |
|                     |                                             | 13              | Produkty z ropy naftowej                     |                              |               |             |
|                     |                                             | 19              | Inne ciekłe ładunki masowe                   |                              |               |             |
|                     |                                             | 1X              | Nieznane masowe ciekłe                       |                              |               |             |
| 2                   | Ładunki masowe suche<br>(niejednostkowane)  | 21              | Rudy i złom                                  |                              |               |             |
|                     |                                             | 22              | Węgiel i koks                                |                              |               |             |
|                     |                                             | 23              | Produkty rolnicze (np. zboże, soja, tapioka) |                              |               |             |
|                     |                                             | 29              | Inne suche ładunki masowe                    |                              |               |             |
|                     |                                             | 2X              | Nieznane masowe suche                        |                              |               |             |
| 3                   | Kontenery duże<br>(lo-lo)                   | 31              | Kontenery 20'                                |                              |               | *           |
|                     |                                             | 32              | Kontenery 40'                                |                              |               | *           |
|                     |                                             | 33              | Kontenery > 20' i < 40'                      |                              |               | *           |
|                     |                                             | 34              | Kontenery > 40'                              |                              |               | *           |
|                     |                                             | 3X              | Nieznane kontenery duże                      |                              |               | *           |
| Kategorie ładunkowe |                                             | Grupy ładunkowe |                                              | Liczba jednostek ładunkowych |               | Waga towaru |
| kod                 | opis                                        | kod             | opis                                         | ogółem                       | w tym         |             |

|   |                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                  |  |
|---|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|--|
|   |                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <b>pustych</b>                   |  |
| 5 | Ładunki toczne (ro-ro) samobieżne                        | <b>51 Drogowe pojazdy ciężarowe z przyczepą lub bez</b><br><b>52 Samochody osobowe i motocykle z przyczepą lub bez</b><br><b>53 Autokary</b><br><b>54 Samochody i inne pojazdy będące przedmiotem handlu</b><br><b>56 Żywe zwierzęta wchodzące na statek</b><br><b>59 Inne jednostki toczne samobieżne****</b><br><b>5X Nieznane jednostki toczne samobieżne****</b>                                                                                                              | *                                |  |
| 6 | Ładunki toczne(ro-ro) niesamobieżne                      | <b>61 Towarowe drogowe przyczepy / naczepy niesprzęgnięte z samochodem / ciągnikiem</b><br><b>62 Przyczepy osobowe i inne pojazdy drogowe, rolnicze i przemysłowe niesprzęgnięte z samochodem / ciągnikiem</b><br><b>63 Wagony kolejowe towarowe</b><br><b>64 Wagony kolejowe pasażerskie</b><br><b>65 Rolltrailery** pokładowe</b><br><b>66 Barki pokładowe***</b><br><b>69 Inne jednostki toczne niesamobieżne****</b><br><b>6X Nieznane jednostki toczne niesamobieżne****</b> | <br>*<br><br><br><br>*<br>*<br>* |  |
| 9 | Pozostałe ładunki drobnicowe (w tym małe kontenery <20') | <b>91 Produkty leśne</b><br><br><b>92 Wyroby z żelaza i stali</b><br><b>99 Pozostałe ładunki drobnicowe</b><br><b>9X Nieznane pozostałe ładunki drobnicowe</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                  |  |

\* Waga brutto towaru łącznie z wagą opakowania, ale bez wagi własnej jednostek ładunkowych (kontenerów, jednostek tocznych).

\*\* Rolltrailery pokładowe - przyczepy usprawniające załadunek na statek, służące do transportu towarów w systemie "od portu do portu".

\*\*\* Barki pokładowe - barki przewożone statkiem morskim.

\*\*\*\* W przypadku jednostek niesłużących do przewożenia ładunku podać tylko liczbę jednostek ogółem.

**W rubrykach 8 i 9** - liczba jednostek ładunkowych dla wszystkich ładunków zjednostkowanych, tzn. grup ładunkowych należących do kategorii 3, 5, 6 zgodnie z zasadą podaną w tabeli "Klasyfikacja grup ładunkowych". Dla kategorii ładunkowych 1, 2 i 9 nie wypełniać pól "Liczba jednostek ładunkowych".

**Uwagi do tabeli "Klasyfikacja grup ładunkowych"**

Zaliczenie towaru do odpowiedniej kategorii i grupy ładunkowej zależy od sposobu, w jaki ładunek dostarczony jest na pokład statku. Dlatego zawsze podaje się "zewnątrzną" grupę ładunkową. Przykładowo: samochód osobowy (będący przedmiotem handlu) zaliczany jest do grupy ładunkowej 54. Jeżeli ten sam samochód byłby transportowany na wagonie kolejowym wjeżdżającym na prom, całą jednostkę ładunkową należałoby zaliczyć do kategorii 6 "Toczniesamobieźne" i grupy ładunkowej 63 "Wagony kolejowe towarowe".

Wszystkie kontenery  $\geq 20'$ , przeładowywane w systemie lo-lo (dźwigiem), należy zaliczyć do kategorii 3 "Kontenery duże". Natomiast kontenery transportowane w/na jednostkach ro-ro (w tym kontenery na rolltrailerach) zalicza się do kategorii 5 i 6 - "Ładunki toczne samobieźne" lub "Ładunki toczne niesamobieźne".

Do kategorii 5 i 6 obejmujących ładunki toczne (ro-ro: samobieźne lub niesamobieźne) należy zaliczyć wszelkie ładunki przeładowywane w systemie poziomym, w szczególności takie, które w porcie meldunkowym wjeżdżają, są wtaczane lub wciągane na pokład statku lub w ten sposób opuszczają pokład statku.

Dodatkowo w kategorii "Ładunki toczne samobieźne" znajdują się żywe zwierzęta (np. bydło, konie) wprowadzane na statek.

Pojazdy i żywe zwierzęta, przeładowane w systemie lo-lo (dźwigiem), zaliczane są do grupy ładunkowej 99 "Pozostałe ładunki drobnicowe".

W przypadku samochodów i innych pojazdów, którymi pasażerowie wjeżdżają na pokład statku (lub odwrotnie), w pkt 5 należy podać odpowiednio - w zależności od grupy ładunkowej - dane dotyczące tych pojazdów, a w pkt 4 - dane dotyczące pasażerów. W szczególności zasada ta obejmuje kierowców wszystkich typów samochodów, w tym autobusów.

Kategoria 9 obejmuje ładunki drobnicowe nieopakowane, w opakowaniu konwencjonalnym lub w kontenerach  $< 20'$ . Nie obejmuje drobnicy w kontenerach  $\geq 20'$  ani drobnicy na jednostkach ro-ro.

Grupa ładunkowa "Produkty leśne" zawiera zarówno nieprzetworzone jak i przetworzone produkty przemysłu drzewnego, tj. logi (pnie, kłocce), tarcicę, pulpę papierową i makulaturę oraz produkty papierowe. Przewożone są one najczęściej jako ładunki całostatkowe lub wypełniające całą ładownię, pakowane są w duże unosi (jednostki), które umożliwiają bardziej specjalistyczną obsługę i składowanie niż drobnica konwencjonalna w różnych opakowaniach.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie formularza ewidencyjnego stosowanego w transporcie morskim, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 108 ust. 2 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują wdrożenia postanowień dyrektywy 2009/42/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską (Dz. Urz. UE L 141 z 06.06.2009, str. 29, z późn. zm.), która zastąpiła, z dniem 26 czerwca 2009 r., dyrektywę 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską (Dz. Urz. UE L 320 z 30.12.1995, z późn. zm.; Dz. Urz. Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 330, z późn. zm.).

Celem projektu rozporządzenia jest określenie wzoru formularza ewidencyjnego stosowanego w transporcie morskim oraz sposobu postępowania ze złożonymi formularzami.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej,
- 2) urzędy morskie,
- 3) Urząd Statystyczny w Szczecinie,
- 4) właścicieli i armatorów statków.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym.

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.



**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie bezpieczeństwa żeglugi jachtów morskich**

Na podstawie art. 110 ust. 4 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1  
Przepisy ogólne**

**§ 1.** Przepisy rozporządzenia określają warunki bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie, w zależności od ich długości oraz rejonu pływania.

**§ 2.** Przepisów rozporządzenia nie stosuje do:

- 1) monotypowych klas regatowych posiadających ważne certyfikaty pomiarowe wystawione przez Polskie Związki oraz wiosłowych łodzi regatowych, uczestniczących w treningach lub regatach na wodach morskich, na akwenach znajdujących się pod stałą obserwacją i osłoną ratowniczą;
- 2) jednostek pływających o charakterze sportowo-rekreacyjnym o długości całkowitej do 5 m takich jak rowery wodne, kajaki, deski z żaglem, skutery, pontony pneumatyczne bez napędu i inne podobne jednostki pływające uprawiające żeglugę W porze dziennej na polskich obszarach morskich w odległości do 2 mil morskich od linii brzegu morskiego, których szczegółowe warunki pływania określają zarządzenia dyrektorów urzędów morskich;
- 3) jachtów rekreacyjnych o długości całkowitej mniejszej niż 15 m, z zastrzeżeniem dobrowolnego poddania się inspekcji;
- 4) jachtów niezatapialnych o długości do 8 m zarejestrowanych w Inspektoratach Żeglugi Śródlądowej, uprawiających żeglugę w porze dziennej na akwenach treningowych w okresie od 1 maja do 30 września każdego roku.

**§ 3.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) długość całkowita – długość mierzona między skrajnymi punktami kadłuba na rufie i dziobie z pominięciem takich części należących do wyposażenia kadłuba, jak: ster, bukszpryt, odbojnice, tj. elementów, które w niektórych konstrukcjach wystają poza obrys właściwego kadłuba;
- 2) jacht sportowy – jacht morski przeznaczony wyłącznie do regat i zawodów sportowych;
- 3) jacht żaglowy – jacht, którego podstawowym urządzeniem napędowym jest osprzęt żaglowy;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

- 4) jacht motorowy – jacht, którego podstawowym urządzeniem napędowym jest napęd mechaniczny;
- 5) żegluga na akwenach treningowych – oznacza to żeglugę w obrębie portów oraz na akwenach określonych w zarządzeniu dyrektora urzędu morskiego. Za równorzędną z żeglugą na akwenach treningowych uważa się żeglugę na:
  - a) akwenie Roztoki Odrzańskiej, do linii równoleżnika przechodzącego przez Bramę Torową nr 4; na Kanale Piastowskim, Starej Świnie i jeziorze Wicko ograniczonym od południa linią prostopadłą do osi toru wodnego Szczecin – Świnoujście i przechodzącą przez stawy Bramy Torowej nr 1,
  - b) wodach Zatoki Skoszewskiej ograniczonej od zachodu południkiem przechodzącym przez stawę na południowym cyplu półwyspu Rów,
  - c) rzece Dziwnie i Zalewie Kamieńskim do mostu w Dziwnowie,
  - d) Zalewie Wiślanym,
  - e) Zatoce Puckiej na północ od linii łączącej Babi Dół z Jastarnią,
  - f) Innych wodach o podobnych warunkach żeglugowych;
- 6) żegluga osłonięta – oznacza to żeglugę na wodach Zalewu Szczecińskiego, Zatoce Pomorskiej na południe od linii łączącej latarnię morską Niechorze z cyplem Nord Perd na wyspie Rugia, oraz na Zatoce Gdańskiej na południe od linii łączącej latarnię morską Hel z latarnią morską w Krynicy Morskiej lub innych wód osłoniętych o podobnych warunkach żeglugowych oraz Morzu Bałtyckim i innym morzu zamkniętym w odległości do 6 mil morskich od miejsca schronienia dla jachtów żaglowych i w odległości do 6 mil morskich od linii brzegu morskiego dla jachtów motorowych;
- 7) żegluga przybrzeżna – oznacza to żeglugę w odległości do 20 mil morskich od linii brzegu morskiego w rejonie Morza Bałtyckiego lub innego morza zamkniętego o podobnych warunkach żeglugowych;
- 8) żegluga pełnomorska – oznacza to żeglugę na wodach morskich w odległości do 200 mil morskich od miejsca schronienia, z dopuszczalną odległością między dwoma miejscami schronienia do 400 mil morskich;
- 9) żegluga oceaniczna – oznacza to żeglugę nieograniczoną;
- 10) miejsce schronienia – oznacza to naturalnie lub sztucznie chroniony akwen lub miejsce, w którym jacht może znaleźć bezpieczny postój w przypadku powstania warunków zagrażających jego bezpieczeństwu;
- 11) pora dzienna – okres od wschodu do zachodu Słońca.

**§ 4.** Ustala się następujące rejony żeglugi morskiej uprawianej przez jachty morskie:

- 1) Rejon 1 – żegluga osłonięta – zalewy, Zatoka Gdańska (według ograniczenia dotychczasowego) oraz obszary do 3 Mm od miejsca schronienia – (kategoria projektowa D);
- 2) Rejon 2 – żegluga przybrzeżna (nowa) – 20 (24 ?)Mm od miejsca schronienia – (kategoria projektowa C);
- 3) Rejon 3 – żegluga mała – 60 Mm od miejsca schronienia – (kategoria projektowa B);
- 4) Rejon 4 – żegluga pełnomorska – 200 Mm od miejsca schronienia – (kategoria projektowa A);
- 5) Rejon 5 – żegluga wielka – bez ograniczeń – (kategoria projektowa A).

**§ 5.** Jacht może być używany w żegludze morskiej, jeżeli odpowiada wymaganiom technicznego stanu bezpieczeństwa, bezpiecznego obsadzenia załogą, wyposażenia w środki ratunkowe, sygnałowe, nawigacyjne, przeciwpożarowe,

urządzenia radiokomunikacyjne, sprzęt pokładowy i awaryjny oraz innym wymaganiom określonym w rozporządzeniu.

## **Rozdział 2**

### **Wymagania technicznego stanu bezpieczeństwa**

**§ 6.** Jacht odpowiada wymaganiom technicznego stanu bezpieczeństwa, jeżeli czyni zadość przepisom technicznym uznanym przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej obowiązującym w zakresie:

- 1) konstrukcji kadłuba;
- 2) wyposażenia kadłubowego;
- 3) urządzeń kotwicznych i cumowniczych;
- 4) osprzętu żaglowego;
- 5) silników napędowych oraz urządzeń maszynowych;
- 6) mechanizmów pomocniczych;
- 7) zbiorników ciśnieniowych wraz z ich urządzeniami;
- 8) instalacji rurociągów;
- 9) wałów śrubowych oraz śrub napędowych i innych pędników;
- 10) urządzeń elektrycznych oraz ich instalacji;
- 11) ochrony przeciwpożarowej;
- 12) stateczności, pływalności i niezatapialności (w odniesieniu do jachtów, których to dotyczy);
- 13) urządzeń kuchennych i grzewczych;
- 14) ochrony środowiska;
- 15) innych urządzeń z zakresu technicznego stanu bezpieczeństwa;
- 16) pomieszczeń załogowych i pasażerskich.

**§ 7.** Jachty, ich urządzenia i wyposażenie podlegają w zakresie spraw objętych § 6 nadzorowi technicznemu, który obejmuje budowę, odbudowę, przebudowę i remonty w celu zapewnienia wymaganego stanu technicznego.

**§ 8.** 1. W zakresie technicznego stanu bezpieczeństwa jachtów mają zastosowanie przepisy polskiej instytucji klasyfikacyjnej lub w przypadku jachtów o długości całkowitej 15 m, innego odpowiednio upoważnionego podmiotu.

2. Spełnienie wymagań technicznego stanu bezpieczeństwa stwierdza polska instytucja klasyfikacyjna lub inny odpowiednio upoważniony podmiot po dokonanych przeglądzie w zaświadczeniach, orzeczeniach lub wydanych świadectwach klasy.

3. Upoważnienie, o którym mowa w ust. 1 i 2 regulują odrębne przepisy.

**§ 9.** Jacht posiadający znak zgodności „CE” zwolniony jest z nadzoru technicznego instytucji klasyfikacyjnej przez okres 10 lat od daty zakończenia budowy.

## **Rozdział 3**

### **Inspekcje i dokumenty bezpieczeństwa jachtu**

**§ 10.** W zakresie bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu jachty podlegają inspekcjom:

- 1) wstępnym;
- 2) okresowym;

3) doraźnym.

**§ 11.** 1. Armator lub właściciel jachtu rekreacyjnego o długości nie większej niż 15 m zgłasza jacht dobrowolnie do inspekcji.

2. Jacht który został poddany inspekcji musi stosować się do warunków wpisanych w Karcie Bezpieczeństwa.

**§ 12.** Inspekcje wstępne i okresowe obejmują swym zakresem całokształt bezpieczeństwa jachtu i mają na celu stwierdzenie, czy jacht odpowiada pod względem stanu technicznego stwierdzeniom zawartym w dokumentach wydanych przez instytucje określone w § 9 i § 10, oraz czy jego wyposażenie i kwalifikacje załogi odpowiadają przepisom.

**§ 13.** 1. Inspekcje doraźne przeprowadza się na zlecenie armatora, kapitana lub jeżeli organ inspekcyjny uzna to za konieczne po awarii jachtu, zmianie w jego kadłubie lub urządzeniach, które mogą wpłynąć na bezpieczeństwo jachtu lub załogi.

2. Inspekcja doraźna obejmuje wybrane elementy bezpieczeństwa jachtu lub całokształt jego bezpieczeństwa. Inspekcja doraźna obejmująca całokształt bezpieczeństwa jachtu może być uznana przez organ inspekcyjny za inspekcję okresową.

**§ 14.** Jacht zgłoszony do inspekcji wstępnej lub okresowej powinien być przygotowany do sprawnego jej przeprowadzenia.

**§ 15.** Z każdej przeprowadzonej inspekcji organ inspekcyjny sporządza protokół, którego kopię załącza się do dokumentów jachtu.

**§ 16.** Po pozytywnym wyniku inspekcji organ inspekcyjny w terminie do 3 dni od jej zakończenia wydaje dokument bezpieczeństwa jachtu lub potwierdza jego ważność.

**§ 17.** W razie negatywnego wyniku inspekcji organ inspekcyjny przeprowadza w ustalonym terminie ponowną inspekcję.

**§ 18.** 1. Dokumentem bezpieczeństwa jachtu morskiego jest karta bezpieczeństwa.

2. Dokument, o którym mowa w ust. 1, wydaje się na okres nie dłuższy niż 5 lat, zgodnie z cyklem ważności dokumentu klasyfikacyjnego pod warunkiem poddania się inspekcji okresowej.

**§ 19.** Jacht posiadający znak zgodności „CE” może otrzymać za zgodą organu inspekcyjnego po pozytywnym wyniku inspekcji, kartę bezpieczeństwa z ważnością do 5 lat.

**§ 20.** 1. Karta bezpieczeństwa podlega potwierdzeniu w tym samym cyklu jak potwierdzenie ważności dokumentu klasyfikacyjnego.

2. Potwierdzeniu, o którym mowa w ust. 1 nie podlegają jachty (o długości całkowitej nie większej niż 15 m), których wiek liczony od daty ukończenia budowy nie przekracza:

- 1) 20 lat dla jachtów wykonanych z laminatów;
- 2) 15 lat dla jachtów stalowych;
- 3) 10 lat jachtów wykonanych z drewna.

- § 21.** Karta bezpieczeństwa albo certyfikat jachtu morskiego tracą ważność przed upływem terminu ich ważności, jeżeli:
- 1) na jachcie zaszły zmiany zagrażające jego bezpieczeństwu;
  - 2) utracił ważność dokument wystawiony przez instytucję, o której mowa w § 8 i § 9;
  - 3) nie zostało dokonane potwierdzenie ważności wymagane w § 20.
- § 22.** Ważność karty bezpieczeństwa albo certyfikatu jachtu morskiego może być w szczególnych przypadkach przedłużona bez inspekcji w celu dojścia jachtu do portu krajowego lub obcego, w którym może zostać przeprowadzona inspekcja, lecz nie dłużej niż do 5 miesięcy.
- § 23.** W celu uzyskania przedłużenia ważności karty bezpieczeństwa albo certyfikatu jachtu morskiego bez inspekcji, kapitan jachtu winien złożyć pisemne oświadczenie, że jacht i jego wyposażenie znajduje się w stanie, który kwalifikuje go do odbycia rejsu do portu w którym jacht zostanie poddany inspekcji.
- § 24.** 1. Organem inspekcyjnym upoważnionym do przeprowadzania inspekcji jachtów, wydawania dokumentów bezpieczeństwa, przedłużania ich ważności jest dyrektor urzędu morskiego.  
2. Poza granicami Konsul może przedłużyć dokument bezpieczeństwa i z ważnością do 5 miesięcy bez przeprowadzania inspekcji powiadamiając dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego jachtu.
- § 25.** Opłaty za wydawanie potwierdzenie i przedłużanie ważności dokumentów bezpieczeństwa określają przepisy ustawy.

#### **Rozdział 4**

##### **Wymagania z zakresu bezpieczeństwa jachtu**

- § 26.** 1. Wyposażenie jachtu w zależności od jego wielkości oraz rejonu żeglugi w środki ratunkowe, sygnałowe, nawigacyjne, przeciwpożarowe, urządzenia radiokomunikacyjne i sprzęt pokładowy, określają załączniki nr 1 i 2.  
2. Dla jachtów o długości całkowitej do 24 m stosuje się wyposażenie z załącznika nr 2.  
3. Dla jachtów o długości całkowitej 24 m i powyżej stosuje się wyposażenie z załącznika nr 2.
- § 27.** Na jachcie powinien zostać opracowany rozkład alarmowy, stosownie do ilości środków ratunkowych i urządzeń ratunkowych oraz pożarowych.
- § 28.** 1. Na jachcie o długości całkowitej 24 m i powyżej ustala się plan ochrony przeciwpożarowej, zatwierdzany przez dyrektora urzędu morskiego określający liczbę, rodzaj i rozmieszczenie sprzętu gaśniczego.  
2. Na jachcie o długości całkowitej do 24 m ustala się wykaz sprzętu gaśniczego, który określa rodzaj i liczbę sprzętu gaśniczego.
- § 29.** 1. Za bezpieczeństwo żeglugi jest odpowiedzialny kapitan statku (kierownik).  
2. Każdy członek załogi oraz pasażer powinien zostać zapoznany z zasadami użytkowania środków bezpieczeństwa będących na wyposażeniu jachtu oraz procedurami alarmowymi.

3. Kapitan statku dla zapewnienia bezpieczeństwa przy uprawianiu żeglugi jest również obowiązany do przedsięwzięcia wszelkich środków wynikających z zasad dobrej praktyki morskiej.

**§ 30.** Każdy jacht powinien być używany zgodnie z jego przeznaczeniem wynikający z dokumenty rejestracyjnego oraz dokumentu bezpieczeństwa.

## **Rozdział 5**

### **Uprawianie żeglugi przez jachty komercyjne**

**§ 31.** Minimalny skład załogi na jachtach komercyjnych ustala dyrektor urzędu morskiego.

**§ 32.** Kwalifikacje załóg jachtów komercyjnych określają odrębne przepisy.

**§ 33.** 1. Jachty komercyjne powinny prowadzić listę załogi oraz listę pasażerów.

2. Lista załogi powinna zawierać dane osobowe członków załogi oraz posiadane kwalifikacje.

3. Lista załogi powinna pozostawać na pokładzie i być zawsze dostępna dla inspektorów administracji morskiej oraz innych uprawnionych podmiotów do kontroli.

4. Lista pasażerów powinna zawierać dane osobowe w celu łatwej identyfikacji pasażerów:

- 1) imię i nazwisko;
- 2) PESEL;
- 3) telefon osoby do kontaktu.

5. Lista pasażerów powinna być dostarczana do kapitanatów, bosmanatów portów z którego jacht wychodzi w rejs.

6. Lista załogi może być dostarczana w formie papierowej, przesyłana w formie elektronicznej lub faksem.

7. Kapitan jachtu komercyjnego przed każdym rejsiem jest obowiązany do aktualizowania listy załogi oraz listy pasażerów.

**§ 34.** Na jachtach o których mowa w art. 4 pkt 10 lit. d ustawy nie jest wymagane prowadzenie list pasażerów.

**§ 35.** 1. Jachty komercyjne obcych bander korzystające z polskich portów i przystani podlegają kontroli administracji morskiej.

2. Zakres kontroli dotyczy kwalifikacji załogi oraz wyposażenia jachtu.

3. Kwalifikacje załogi powinny spełniać wymagania w zakresie rodzaju i specyfiki uprawianej żeglugi przez jacht.

4. W przypadku stwierdzenia niespełnienia wymagań dotyczących wyposażenia jachtu administracja morska może nakazać uzupełnienie brakujących elementów wyposażenia. Do tego czasu jacht może być zatrzymany w porcie lub przystani.

**Rozdział 6**  
**Uprawianie żeglugi na wodach śródlądowych oraz jachtów śródlądowych na**  
**wodach morskich**

- § 36. Jachty śródlądowe uprawiające żeglugę na wodach morskich powinny spełniać wymagania dotyczące wyposażenie w zależności od jego wielkości oraz rejonu żeglugi w środki ratunkowe, sygnałowe, nawigacyjne, przeciwpożarowe, urządzenia radiokomunikacyjne i sprzęt pokładowy, określają załączniki nr 1 i 2.
- § 37. Za spełnienie wymagań w zakresie stanu technicznego jachtu uznaje się dokument wydany zgodnie z ustawą o żegludze śródlądowej.
- § 38. Kapitan jachtu powinien posiadać odpowiednie kwalifikacje upoważniające go do uprawiania żeglugi na wodach morskich.
- § 39. Kapitan jachtu śródlądowego uprawiający żeglugę na wodach morskich powinien zwracać szczególną uwagę na warunki pogodowe i stan morza w taki sposób aby nie przekroczyły one wyznaczonej dzielności jednostki.

**Rozdział 7**  
**Przepis końcowy**

- § 40. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

**Jachty komercyjne o długości całkowitej do 24 m**

**I. ŚRODKI RATUNKOWE**

- 1) Jacht w żegludze oceanicznej i pełnomorskiej powinien posiadać:
  - a) pneumatyczne tratwy ratunkowe\* mogące pomieścić wszystkie osoby znajdujące się na jachcie;
    - tratwy muszą być umieszczone w odpowiednim, sztywnym pojemniku (dopuszcza się pojemnik typu SOLAS lub ISO 9650-1)
    - tratwy muszą być zamocowane na otwartym pokładzie z użyciem zwalników hydrostatycznych zapewniających ich automatyczne zwolnienie.
  - b) dwa koła ratunkowe w tym jedno zaopatrzone w pławkę świetlną i tyczkę z flagą oraz drugie w linkę ratunkową; z tym, że jacht o długości powyżej 15 m, w żegludze oceanicznej powinien posiadać 4 koła;
  - c) pasy ratunkowe\*\* dla każdej z osób znajdujących się na jachcie,
- 2) Jacht w żegludze przybrzeżnej i osłoniętej powinien posiadać:
  - a) pneumatyczne tratwy ratunkowe\* mogące pomieścić wszystkie osoby znajdujące się na jachcie;
    - tratwy mogą być umieszczone w odpowiednim, sztywnym pojemniku (dopuszcza się pojemnik inny niż pojemnik SOLAS); lub
    - w przypadku tratw umieszczonych w sztywnym pojemniku na pokładzie otwartym zaleca się mocowanie z użyciem zwalnika hydrostatycznego
  - b) dwa koła ratunkowe w tym jedno zaopatrzone w pławkę świetlną i tyczkę z flagą oraz drugie w linkę ratunkową;
  - c) pasy ratunkowe lub kamizelki ratunkowe\*\* dla każdej z osób znajdujących się na jachcie,
- 3) Każdy jacht w żegludze oceanicznej, pełnomorskiej, przybrzeżnej i osłoniętej powinien posiadać pasy bezpieczeństwa dla wszystkich osób na jachcie. Jeżeli kamizelki ratunkowe wymagane niniejszymi przepisami są wyposażone w uprząż spełniającą funkcję pasa bezpieczeństwa- dodatkowych pasów bezpieczeństwa nie wymaga się.
- 4) Pasy ratunkowe oraz kamizelki ratunkowe jachtów w żegludze całodobowej muszą być wyposażone w lampki odpowiadające wymaganiom Kodeksu LSA 2.2.3 (biała, > 0.75 cd, >8 godzin )
- 5) Odpowiednie pasy/kamizelki\*\* ratunkowe muszą być zapewnione dla każdej osoby o wadze poniżej 32 kg , znajdującej się na jachcie.

**\* Dopuszczone standardy tratw ratunkowych**

| L.p. | Standard tratwy | Rodzaj żeglugi |             |             |            |
|------|-----------------|----------------|-------------|-------------|------------|
|      |                 | Osłonięta      | Przybrzeżna | Pełnomorska | Oceaniczna |
| 1    | SOLAS - A pack  | ✓              | ✓           | ✓           | ✓          |



|   |                   |   |   |   |  |
|---|-------------------|---|---|---|--|
| 2 | SOLAS - B pack    | ✓ | ✓ | ✓ |  |
| 3 | ISO 9650-1 pack 1 | ✓ | ✓ |   |  |

**\*\* Dopuszczone standardy pasów / kamizelek ratunkowych**

| L.p. | Standard pasa / kamizelki | Rodzaj żeglugi |             |             |            |
|------|---------------------------|----------------|-------------|-------------|------------|
|      |                           | Osłonięta      | Przybrzeżna | Pełnomorska | Oceaniczna |
| 1    | Pas ratunkowy SOLAS       | ✓              | ✓           | ✓           | ✓          |
| 2    | PN-EN ISO 12402-2 [275 N] | ✓              | ✓           | ✓           |            |
| 3    | PN-EN ISO 12402-3 [150 N] | ✓              | ✓           |             |            |

**Uwagi ogólne :**

1. Zwalniaki hydrostatyczne muszą posiadać aktualny atest.
2. Tratwy muszą być certyfikowane (posiadać świadectwo zgodności) i aktualny atest.
3. Tratwy ratunkowe w żegludze oceanicznej muszą być serwisowane zgodnie z zaleceniami IMO.
4. Tratwy ratunkowe w żegludze przybrzeżnej i osłoniętej muszą być serwisowane w uznanej stacji atestacji w odstępach czasu wskazanych przez producenta.
5. Pneumatyczne kamizelki ratunkowe muszą się uruchamiać w sposób automatyczny po wpadnięciu do wody.
6. Dla kamizelek pneumatycznych wymaga się 10% zapasu (lub zapasowych naboji) w stosunku do liczby osób znajdujących się na jachcie.

## **II. ŚRODKI SYGNALIZACYJNE**

- 1) W żegludze pełnomorskiej i oceanicznej jacht (wyposażony w radiotelefon VHF z DSC i radiopławkę EPIRB 406 MHz \*) powinien mieć:
  - 6 rakiet spadochronowych czerwonych,
  - 3 pochodnie czerwone,
  - 1 pławkę dymną pomarańczową.
- 2) W żegludze przybrzeżnej jacht (wyposażony w VHF\* ) powinien mieć:
  - 3 rakiet spadochronowe czerwone,
  - 3 pochodnie czerwone,
  - 1 pławkę dymną pomarańczową.
- 3) W żegludze osłoniętej i do 3 Mm - w żegludze w porze nocnej, jacht (wyposażony w radiotelefon VHF\*) powinien mieć:
  - 3 rakiet spadochronowe czerwone,
  - 1 pławkę dymną koloru pomarańczowego

Jachty uprawiające żeglugę na wodach dozorowanych zwolnione są z konieczności wyposażenia w środki sygnalizacyjne.

\* Odnośniki do wyposażenia radiokomunikacyjnego wymienione w nawiasach służą jedynie w celach poglądowych i nie powinny sugerować możliwości wyposażenia alternatywnego.

### III. WYPOSAŻENIE SYGNAŁOWE

- 1) Jacht powinien być wyposażony w latarnię, znaki dzienne, środki sygnałowe, zgodne z wymaganiami Konwencji COLREG 72.
- 2) Jachty uprawiające żeglugę na akwenach pod nadzorem zwolnione są z obowiązku noszenia wyposażenia sygnałowego.

### IV. WYPOSAŻENIE NAWIGACYJNE

| L.p. | Nazwa wyposażenia                                             | Rodzaj żeglugi |             |              |            | Jedn. |
|------|---------------------------------------------------------------|----------------|-------------|--------------|------------|-------|
|      |                                                               | Oślonięta      | Przybrzeżna | Pełno-morska | Oceaniczna |       |
| 1    | 2                                                             | 3              | 4           | 5            | 6          | 7     |
| 1    | Kompas magnetyczny <sup>1</sup>                               | 1              | 1           | 1            | 1          | szt.  |
| 2    | Kompas magnetyczny zapasowy lub kompas namiarowy <sup>1</sup> | -              | -           | Z            | 1          | szt.  |
| 3    | Barometr – aneroid                                            | -              | 1           | 1            | 1          | szt.  |
| 4    | Lornetka                                                      | 1              | 1           | 1            | 1          | szt.  |
| 5    | Wyposażenie do pomiaru głębokości                             | -              | 1           | 1            | 1          | szt.  |
| 6    | Sekundomierz                                                  | -              | -           | 1            | 1          | szt.  |
| 7    | Sekstant                                                      | -              | -           | -            | Z          | szt.  |
| 8    | Chronometr lub zegar                                          | -              | -           | -            | Z          | szt.  |
| 9    | Zestaw do pracy na mapach                                     | 1              | 1           | 1            | 1          | szt.  |
| 10   | Mapy morskie lub żeglarskie <sup>2</sup>                      | 1              | 1           | 1            | 1          | kpl.  |
| 11   | Locje morskie <sup>2,3</sup>                                  | 1              | 1           | 1            | 1          | kpl.  |
| 12   | Spis świateł <sup>2,3,4</sup>                                 | 1              | 1           | 1            | 1          | kpl.  |
| 13   | Tablice nawigacyjne                                           | -              | -           | Z            | Z          | szt.  |
| 14   | Rocznik astronomiczny                                         | -              | -           | -            | Z          | szt.  |
| 15   | Tablice pływów <sup>2,5</sup>                                 | -              | 1           | 1            | 1          | kpl.  |
| 16   | Znaki i skróty stosowane na mapach                            | -              | 1           | 1            | 1          | kpl.  |
| 17   | MPZZM- COLREG 72                                              | 1              | 1           | 1            | 1          | szt.  |
| 18   | Przepisy portowe, MKS                                         | 1              | 1           | 1            | 1          | kpl.  |

|    |                                           |   |   |   |   |      |
|----|-------------------------------------------|---|---|---|---|------|
|    | 2, 3                                      |   |   |   |   |      |
| 19 | Spis radiostacji nautycznych <sup>2</sup> | - | - | 1 | 1 | kpl. |
| 20 | Odbiornik GPS                             | - | 1 | 1 | 1 | szt. |
| 21 | Radar <sup>6</sup>                        | - | 1 | 1 | 1 | szt. |
| 22 | Reflektor radarowy <sup>7</sup>           | 1 | 1 | 1 | 1 | szt. |
| 23 | System automatycznej identyfikacji AIS    | - | Z | Z | Z | szt. |

### **Uwagi ogólne:**

Z – wyposażenie zalecane.

1. Kompas powinien posiadać uznanie lub zaświadczenie (atest) z jego badania wystawiony przez uznaną stację atestacji.
2. Mapy morskie i żeglarskie oraz publikacje nawigacyjne i przepisy portowe – na zamierzoną trasę rejsu, edycje muszą być aktualne i poprawione.
3. W rejonie żeglugi osłoniętej obowiązuje wyciąg z publikacji wymienionych w poz. 11, 12 i 18.
4. Spis świateł jest wymagany na jachcie uprawiającym żeglugę całodobową.
5. Tablice pływów wymagane dla rejsów w rejonach pływowych.
6. Dotyczy jednostek o długości całkowitej powyżej 15 m. Wymóg wchodzi w życie w ciągu 1 roku od daty wejścia w życie niniejszego Zarządzenia Porządkowego, przy przewozie pasażerów lub w czarterze na czas.
7. Poniżej 200 GT.

## **V. URZĄDZENIA RADIOKOMUNIKACYJNE**

- 1) Każdy jacht w żegludze oceanicznej powinien być wyposażony co najmniej w:
  - a) stacjonarny radiotelefon VHF z DSC;
  - b) statkowy terminal satelitarny lub radiotelefon MF/HF (średnio-krótkofalowy) z systemem DSC, lub satelitarny telefon komórkowy z dostępem do numeru alarmowego;
  - c) radiopławę awaryjną (EPIRB) 406 MHz;
  - d) NAVTEX;
  - e) Transponder.
- 2) Każdy jacht w żegludze pełnomorskiej powinien być wyposażony co najmniej w:
  - a) stacjonarny radiotelefon VHF z DSC;
  - b) radiopławę awaryjną (EPIRB) 406 MHz;
  - c) NAVTEX (zalecane).
- 3) Każdy jacht w żegludze przybrzeżnej powinien być wyposażony w stacjonarny radiotelefon VHF (po zakończeniu nasłuchu na kanale 16 - z DSC).
- 4) Każdy jacht w żegludze osłoniętej powinien być wyposażony w radiotelefon VHF.
- 5) Każdy jacht powinien posiadać możliwość odbioru morskich informacji bezpieczeństwa i prognoz pogody.

- 6) W pobliżu zainstalowanych urządzeń, zwłaszcza służących do alarmowania, należy umieścić procedury postępowania w sytuacjach zagrożenia.

## VI. WYPOSAŻENIE PRZECIWPOŻAROWE

zgodne z normą PN-EN ISO 9094-1 i PN-EN ISO 9094-2

| L.p. | Obszar/Miejsce                                                                                                                                                                                                                                              | Rodzaj sprzętu                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.   | Główne stanowisko sterowania lub kokpit *                                                                                                                                                                                                                   | Gaśnica grupy pożarów ABC 2kg - szt.1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 2.   | Na każde 20m <sup>2</sup> obszaru mieszkalnego. Jeżeli przedział mieszkalny (obszar lub grupa kabin oddzielona od reszty jednostki stałymi przegrodami, takimi jak pokłady lub grodzie, które mogą być wyposażone w drzwi lub luk), to na każdy przedział * | Gaśnica grupy pożarów ABC 2kg.- szt.1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 3.   | W obrębie każdego urządzenia z otwartym płomieniem *                                                                                                                                                                                                        | Gaśnica grupy pożarów ABC 2 kg – szt.1<br>lub koc gaśniczy i gaśnica grupy pożarów ABC 1kg – szt.1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 4.   | Jednostka z silnikiem przyczepnym **                                                                                                                                                                                                                        | Gaśnica grupy pożaru ABC 2 kg - szt.1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 5.   | Na zewnątrz przestrzeni silnikowej, lecz nie dalej niż 2m od otworu gaśniczego w obudowie silnika                                                                                                                                                           | <p>Dla silników o łącznej mocy (napędowy i pomocniczy) do 120kW:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gaśnica grupy pożaru ABC 4kg - szt.1 (lub zamiennie 2 gaśnice po 2 kg)</li> </ul> <p>Dla silników o łącznej mocy (napędowy i pomocniczy) powyżej 120kW:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gaśnica grupy pożaru ABC 4 kg - szt. 2</li> </ul> <p>W przypadku zastosowania stałej instalacji gaśniczej pod nadzorem klasyfikatora wyposażenie w gaśnice nie jest wymagane.</p> |

\* W przypadku kiedy w pomieszczeniu znajduje się stanowiska sterowania lub kokpit i jednocześnie jest pomieszczeniem mieszkalnym wraz z urządzeniem, z otwartym płomieniem wymaga się tylko jedną gaśnicę grupy ABC 2 kg.

\*\* W przypadku kiedy silnik przyczepny znajduje się w obrębie stanowiska sterowania lub kokpitu wymaga się tylko jedną gaśnicę grupy ABC 2 kg.

### Uwagi ogólne:

1. Każdy sprzęt gaśniczy powinien być łatwo dostępny i oznakowany odpowiednim symbolem ISO.

2. Jacht należy wyposażać w Instrukcję dla kapitana i użytkownika, w której powinny być zawarte następujące informacje:
  - wyposażenie gaśnicze,
  - czynności obsługowe związane ze sprzętem gaśniczym,
  - dodatkowe uwagi ostrzegawcze dla użytkownika jednostki.
3. Wyposażenie przeciwpożarowe nie dotyczy jachtów bez silnika, nie posiadających instalacji elektrycznej i nie wyposażonych w kuchenkę.

## **VII. WYPOSAŻENIE POKŁADOWE**

Jacht musi być wyposażony co najmniej w:

- osprzęt kotwiczny z łańcuchem i liną stosownie do wielkości jachtu,
- osprzęt cumowniczy stosowny do wielkości jachtu,
- zestaw narzędzi i części zapasowych stosowny do wielkości jachtu,
- apteczkę,
- *zaleca się* wyposażać jachty żaglowe o długości powyżej 12 m w nożyce do cięcia olinowania.

**Jachty o długości całkowitej 24 m i powyżej****I. ŚRODKI RATUNKOWE I SYGNALIZACYJNE**

1) Każdy statek w żegludze oceanicznej i pełnomorskiej powinien posiadać:

- a) pneumatyczną tratwę ratunkową z wyposażeniem SOLAS (A – pack) ze zwalniakiem hydrostatycznym, mogącą pomieścić wszystkie osoby znajdujące się na statku;
- b) łódź ratowniczą zgodną z wymogami Kodeksu LSA, lub inną łódź konstrukcji twardej, pneumatycznej lub pneumatycznej z twardym dnem, która powinna pomieścić nie mniej niż 4 osoby, w tym jedną w pozycji leżącej. Dodatkowo należy zapewnić urządzenie umożliwiające wodowanie łodzi w czasie nie dłuższym niż 5 minut oraz środki do bezpiecznego powrotu załogi łodzi na burtę, wraz z ratowaną osobą;
- c) cztery koła ratunkowe, w tym dwa zaopatrzone w pławkę świetlno-dymną, a pozostałe dwa w linkę ratunkową;
- d) pasy ratunkowe dla każdej osoby znajdującej się na statku, dodatkowo odpowiednio dwa zapasowe pasy ratunkowe lub ilość stanowiącą 10 % wszystkich osób znajdujących się na statku, w zależności która jest większa. Wszystkie pasy powinny być wyposażone w lampkę oraz gwizdek, ponadto co najmniej dwa z nich powinny mieć konstrukcję pneumatyczną oraz znajdować się na pokładzie łodzi ratowniczej;
- e) kombinezon ratunkowy dla każdej osoby znajdującej się na statku, lub dodatkową tratwę ratunkową mogącą pomieścić wszystkie osoby znajdujące się na statku;
- f) 12 sztuk rakiet spadochronowych koloru czerwonego;
- g) wyrzutnię linki ratunkowej (1 komplet).

2) Każdy statek w żegludze przybrzeżnej i osłoniętej powinien posiadać:

- a) pneumatyczną tratwę ratunkową z wyposażeniem SOLAS (B – pack) ze zwalniakiem hydrostatycznym mogącą pomieścić wszystkie osoby znajdujące się na statku;
- b) łódź ratowniczą zgodną z wymogami Kodeksu LSA, lub inną łódź konstrukcji twardej, pneumatycznej lub pneumatycznej z twardym dnem, która powinna pomieścić nie mniej niż 4 osoby, w tym jedną w pozycji leżącej. Dodatkowo należy zapewnić urządzenie umożliwiające wodowanie łodzi w czasie nie dłuższym niż 5 minut oraz środki do bezpiecznego powrotu załogi łodzi na burtę, wraz z ratowaną osobą, lub inne urządzenie do skutecznego podjęcia rozbitka z wody;
- c) cztery koła ratunkowe, w tym dwa zaopatrzone w pławkę świetlno-dymną, a pozostałe dwa w linkę ratunkową;
- d) pasy ratunkowe dla każdej osoby znajdującej się na statku, dodatkowo odpowiednio dwa zapasowe pasy ratunkowe lub ilość stanowiącą 10 % wszystkich osób znajdujących się na statku, w zależności która jest większa. Zamiennie mogą być stosowane kamizelki ratunkowe o wyporności 275 N w ilości jak powyżej. Pasy lub kamizelki powinny być wyposażone w lampkę oraz gwizdek;
- e) 6 sztuk rakiet spadochronowych koloru czerwonego;
- g) wyrzutnię linki ratunkowej ( $\frac{1}{2}$  kompletu).

**Uwagi ogólne:**

1. Podczas inspekcji doraźnej minimalna ilość pasów ratunkowych lub kamizelek powinna być określana na podstawie rzeczywistej liczby osób biorących udział w rejsie,

uwzględniając 10 % lub 2 pasy (kamizelki) zapasu. W przypadku gdy w rejsie biorą udział dzieci, powinny być zapewnione odpowiednie pasy.

2. Jeżeli statek odbywa rejsy na akwenach powyżej równoleżnika 60° N lub 60° S dyrektor urzędu morskiego określi indywidualnie dodatkowe wyposażenie niezbędne do odbywania takich rejsów.
3. Kamizelki ratunkowe powinny spełniać wymogi Polskiej Normy PN-EN ISO 12402-2.

| L.p. | Standard pasa / kamizelki | Rodzaj żeglugi |             |             |            |
|------|---------------------------|----------------|-------------|-------------|------------|
|      |                           | Oślonięta      | Przybrzeżna | Pełnomorska | Oceaniczna |
| 1    | Pas ratunkowy SOLAS       | ✓              | ✓           | ✓           | ✓          |
| 2    | PN-EN ISO 12402-2 [275 N] | ✓              | ✓           | ✓           |            |
| 3    | PN-EN ISO 12402-3 [150 N] | ✓              | ✓           |             |            |

4. Armator obowiązany jest sporządzić oraz przedłożyć do zatwierdzenia dyrektorowi urzędu morskiego plan rozmieszczenia środków i urządzeń ratunkowych na statku. Plan ten połączony z planem ochrony przeciwpożarowej tworzy „Plan Bezpieczeństwa” („SAFETY PLAN”)
5. Komplet wyrzutni linki ratunkowej obejmuje - 4 rakiety i 4 linki.

## II. WYPOSAŻENIE NAWIGACYJNE

| l.p. | Nazwa wyposażenia                             | Rodzaj żeglugi          |                          | jednostka | uwagi                |
|------|-----------------------------------------------|-------------------------|--------------------------|-----------|----------------------|
|      |                                               | Oślonięta i przybrzeżna | Pełnomorska i oceaniczna |           |                      |
| 1    | 2                                             | 3                       | 4                        | 5         | 6                    |
| 1.   | Kompas magnetyczny <sup>1</sup>               | 1                       | 1                        | szt.      |                      |
| 2.   | Żyrokompas lub kompas magnetyczny zapasowy    | -                       | 1                        | szt.      |                      |
| 3.   | Odbiornik satelitarnego systemu nawigacyjnego | 1                       | 2                        | szt.      | np. GPS              |
| 4.   | Wiatromierz                                   | 1                       | 1                        | szt.      | Tylko statki żaglowe |
| 5.   | Przechyłomierz                                | 1                       | 1                        | szt.      | Tylko statki żaglowe |
| 6.   | Wskaźnik wychylenia steru                     | 1                       | 1                        | szt.      |                      |
| 7.   | Barometr - aneroid                            | 1                       | 1                        | szt.      |                      |

|     |                                                |   |   |       |  |
|-----|------------------------------------------------|---|---|-------|--|
| 8.  | Lornetka                                       | 1 | 2 | szt.  |  |
| 9.  | Echosonda lub urządzenie do pomiaru głębokości | 1 | 1 | szt.  |  |
| 10. | Przyrządy nawigacyjne <sup>2</sup>             | 1 | 1 | kpl.. |  |
| 11. | Mapy morskie <sup>3,4</sup>                    | 1 | 1 | kpl.  |  |
| 12. | Locje morskie <sup>4</sup>                     | 1 | 1 | kpl.  |  |
| 13. | Spis świateł <sup>4</sup>                      | 1 | 1 | kpl.  |  |
| 14. | Tablice pływów <sup>4</sup>                    | - | 1 | szt.  |  |
| 15. | MPZZM - COLREG 72                              | 1 | 1 | szt.  |  |
| 16. | MKS <sup>5</sup>                               | - | 1 | kpl.  |  |
| 17. | Spis radiostacji nautycznych <sup>4</sup>      | - | 1 | kpl.  |  |
| 18. | Radar                                          | 1 | 1 | szt.  |  |
| 19. | AIS <sup>6</sup>                               | - | 1 | szt.  |  |

#### Uwagi ogólne:

1. Nowo zainstalowany kompas powinien spełniać wymagania rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 kwietnia 2004 r. w sprawie wymagań dla wyposażenia morskiego (Dz. U. Nr 103, poz. 1091), wdrażającego postanowienia dyrektywy Rady 96/98/WE w sprawie wyposażenia statków (MED). Kompas w eksploatacji powinien posiadać atest producenta lub zaświadczenie (atest) z jego okresowego badania wystawiony przez uznaną stację przeprowadzającą atestację sprzętu statkowego.
2. Poprzez przyrządy nawigacyjne rozumie się trójkąt nawigacyjny, liniał równoległy, przenośnik, linijkę, cyrkiel nawigacyjny.
3. Każdy statek powinien posiadać na pokładzie mapy oraz publikacje nawigacyjne do planowania oraz monitorowania pozycji statku w każdym momencie podróży. Wymagania te może wypełnić elektroniczny system zobrazowania i informacji (ECDIS), pod warunkiem posiadania na statku wersji papierowej map lub zdublowania systemu.
4. Publikacje nawigacyjne oraz mapy morskie, wymienione w punktach 11 – 14 i 17 powinny być uaktualniane na dany rejon żeglugi.
5. Komplet Międzynarodowego Kodu Sygnałowego obejmuje publikację MKS umożliwiającą odczytywanie i kompletowanie sygnałów oraz flagi niezbędne do ich nadawania.
6. System AIS zgodnie z rozdziałem V konwencji SOLAS obowiązuje na statku o pojemności brutto 300 i powyżej, niemniej zaleca się jego instalowanie na statkach mniejszych.
7. Zaleca się dodatkowo wyposażenie statku w:
  - sekstant, tablice nawigacyjne, rocznik astronomiczny oraz sekundomierz,
  - komplet MKS w żegludze przybrzeżnej i osłoniętej.

### III. URZĄDZENIA RADIOKOMUNIKACYJNE



1) Każdy statek w żegludze oceanicznej i pełnomorskiej powinien być wyposażony co najmniej w:

- a) stacjonarny radiotelefon VHF z DSC;
- b) statkowy terminal satelitarny lub radiotelefon MF/HF (średnio-krótkofalowy) z systemem DSC;
- c) radiopławę awaryjną (EPIRB) 406 MHz;
- d) odbiornik systemu NAVTEX lub EGC;
- e) transponder;
- f) 2 radiotelefony do łączności dwukierunkowej.

2) Każdy statek w żegludze przybrzeżnej i osłoniętej powinien być wyposażony co najmniej w:

- a) stacjonarny radiotelefon VHF z DSC;
- b) radiopławę awaryjną (EPIRB) 406 MHz.;
- c) transponder;
- d) 2 radiotelefony do łączności dwukierunkowej;
- e) odbiornik radiowy przystosowany do odbioru prognoz pogody oraz ostrzeżeń nawigacyjnych na akwenie, na którym żegluguje.

#### **IV. WYPOSAŻENIE SYGNAŁOWE**

Wyposażenie sygnałowe statku powinno być zgodne z zatwierdzonym „Planem rozmieszczenia świateł nawigacyjnych i znaków sygnałowych” spełniając wymagania Konwencji COLREG 72.

Na pokładzie statku powinno znajdować się zapasowe oświetlenie nawigacyjne, które stanowić mogą dodatkowe żarówki, do wymiany których potrzeba nie więcej niż 3 minuty na spokojnej wodzie.

#### **V. WYPOSAŻENIE PRZECIWOPOŻAROWE**

Wyposażenie przeciwpożarowe statku powinno być zgodne z planem ochrony przeciwpożarowej opracowanym, na podstawie wytycznych dla armatorów o rodzaju, ilości i rozmieszczeniu sprzętu pożarowego na statku oraz w sprawie opracowania i przechowywania planów ochrony przeciwpożarowej statków morskich, a następnie zatwierdzonym przez dyrektora urzędu morskiego. Plan ten połączony z planem rozmieszczenia środków i urządzeń ratunkowych, tworzy „Plan Bezpieczeństwa” („SAFETY PLAN”).

#### **VI. WYPOSAŻENIE DODATKOWE**

Statek powinien być wyposażony dodatkowo w apteczkę.

Uwaga:

Zaleca się aby wyposażenie apteczki zgodne było z wymogami zawartymi w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 3 listopada 2003 r. w sprawie minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu wyższego poziomu leczenia na jednostkach pływających (Dz. U. Nr 194, poz. 1904), w zależności od przeznaczenia statku oraz rejonów żeglugi.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie bezpieczeństwa żeglugi jachtów morskich, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 110 ust. 4 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

W związku z wejściem w życie ustawy oraz koniecznością uregulowania szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa tych jachtów oraz osób na nich przebywających, istnieje potrzeba wprowadzenia przedmiotowego projektu rozporządzenia w życie. Każdy statek używany w żegludze morskiej w tym jacht powinien spełniać określone wymagania w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, załogi oraz pasażerów znajdujących się na pokładzie. Projekt rozporządzenia określa warunki, jakie jacht musi spełnić, aby zapewnić minimalny poziom bezpieczeństwa na jachtach morskich. Projekt określa wyposażenie, jakie powinien posiadać jacht w zależności od jego długości oraz rejonu pływania. W skład takiego wyposażenia wchodzi środki ratunkowe i sygnalizacyjne, wyposażenie nawigacyjne, urządzenia radiokomunikacyjne, wyposażenie sygnałowe, przeciwpożarowe oraz wyposażenie dodatkowe.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Organizacje o charakterze lobbingsowym, wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową ([bip.mswia.gov.pl](http://bip.mswia.gov.pl)) nie zgłosiły zainteresowania pracami nad rozporządzeniem.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) armatorów jachtów morskich,
- 2) urzędy morskie.

### **2. Konsultacje społeczne**

(...)

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

## **ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW**

z dnia

### **w sprawie sposobu prowadzenia nasłuchu radiowego oraz warunków i sposobu zapewnienia osłony meteorologicznej**

Na podstawie art. 118 ust. 4 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa sposób prowadzenia nasłuchu radiowego i przekazywania Morskiemu Ratownicznemu Centrum Koordynacyjnemu, zwanemu dalej „MRCK”, odebranych zawiadomień o niebezpieczeństwie oraz warunki i sposób zapewnienia osłony meteorologicznej na potrzeby akcji poszukiwawczych i ratowniczych wykonywanych przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa, zwaną dalej „Służbą SAR”.

**§ 2.** Do odbioru sygnałów o niebezpieczeństwie nadawanych z polskich obszarów morskich służą brzegowe stacje radiowe morskiej radiokomunikacyjnej służby ruchomej, zwane dalej „stacjami nadbrzeżnymi”, w następujących pasmach częstotliwości między:

- 1) 156 MHz a 174 MHz;
- 2) 1.605 kHz a 4.000 kHz.

**§ 3.** 1. Stacje nadbrzeżne, odpowiedzialne za nasłuch w Światowym Morskim Systemie Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa, zwanym dalej „GMDSS”, utrzymują ciągły, automatyczny nasłuch sygnałów cyfrowego selektywnego wywołania o niebezpieczeństwie na następujących częstotliwościach dla:

- 1) Obszaru morza A1 na kanale 70 VHF na częstotliwości 156,525 MHz;
- 2) Obszaru morza A2 na częstotliwości średnioletkowej 2.187,5 kHz.

2. Stacje nadbrzeżne utrzymują również ciągły nasłuch sygnałów radiotelefonicznych na kanale 16 VHF na częstotliwości 156,8 MHz.

**§ 4.** Nasłuch oraz potwierdzanie odbioru sygnału o niebezpieczeństwie jest prowadzony zgodnie z Regulaminem Radiokomunikacyjnym, stanowiącym dokument uzupełniający Konstytucję i Konwencję Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego, sporządzone w Genewie dnia 22 grudnia 1992 r. (Dz. U. z 1998 r. Nr 35, poz. 196).

**§ 5.** 1. Sygnały o niebezpieczeństwie, odebrane przez prowadzące nasłuch stacje nadbrzeżne, są niezwłocznie przekazywane do MRCK.

2. Przekazywanie sygnałów o niebezpieczeństwie do MRCK, odebranych przez stacje nadbrzeżne odpowiedzialne za nasłuch w GMDSS, odbywa się w sposób automatyczny z wykorzystaniem niekomutowanych łączności telekomunikacyjnych.

**§ 6.** Stacje nadbrzeżne realizujące nasłuchy, o których mowa w § 3, uzgadniają z dyrektorem Służby SAR szczegółowe procedury przekazywania do MRCK odebranych sygnałów o niebezpieczeństwie oraz informacji o tych sygnałach.

**§ 7.** 1. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej i prowadzona przez niego Państwowa Służba Hydrologiczno-Meteorologiczna, zwana dalej „służbą meteorologiczną”, zapewni

osłonę meteorologiczną na potrzeby Służby SAR.

2. Osłona meteorologiczna, o której mowa w ust. 1, polega na wykonywaniu obserwacji i pomiarów meteorologicznych, przesyłaniu, gromadzeniu i przetwarzaniu zebranych informacji, prowadzeniu ciągłej analizy warunków meteorologicznych mogących mieć znaczenie dla bezpieczeństwa żeglugi i ratowania życia na morzu, opracowywaniu prognoz, ostrzeżeń, komunikatów oraz biuletynów o stanie tych warunków.

3. Osłona meteorologiczna, o której mowa w ust. 1, jest prowadzona na obszarze Morza Bałtyckiego i polskiej strefy brzegowej, a jej wyniki są przekazywane do MRCK.

**§ 8.** Zakres osłony meteorologicznej, o której mowa w § 7, obejmuje w szczególności:

1) przekazywanie morskich prognoz meteorologicznych, zwanych dalej „prognozami”, o których mowa w § 9, do MRCK bezpośrednio po ich opracowaniu, to jest do godzin 00:30, 06:30, 12:30, 18:30 czasu uniwersalnego (UTC) oraz prognoz średnioterminowych na trzy doby – do godziny 11:30 UTC;

2) przekazywanie do MRCK, bezpośrednio po ich opracowaniu, ostrzeżeń o groźnych zjawiskach meteorologicznych i hydrologicznych;

3) opracowywanie i przekazywanie, na każde żądanie MRCK, szczegółowych prognoz dotyczących wybranych zjawisk meteorologicznych i hydrologicznych oraz wybranych rejonów Morza Bałtyckiego i polskiej strefy brzegowej;

4) przekazywanie do MRCK, niezależnie od pory doby, bezpośrednio po opracowaniu, korekty prognoz, o których mowa w pkt 1;

5) przekazywanie bieżących informacji o aktualnym stanie pogody, zjawiskach meteorologicznych w określonych rejonach morza i strefy brzegowej ze znajdujących się tam stacji i pław pomiarowych – na każde żądanie Służby SAR;

6) zaopatrywanie Służby SAR w biuletyny informacyjne, mapy zlodzenia i biuletyny lodowe opracowywane przez służbę meteorologiczną.

**§ 9.1.** Prognoza na najbliższe 12 godzin obejmuje akweny Bałtyku Południowego, Południowo-Wschodniego i Centralnego oraz polską strefę brzegową i dotyczy warunków bieżących oraz przewidywanych w zakresie:

1) sytuacji barycznej;

2) kierunku i siły (prędkości) wiatru;

3) temperatury powietrza;

4) temperatury wody w warstwie przy powierzchniowej – na żądanie MRCK;

5) stanu morza;

6) widzialności;

7) zjawisk atmosferycznych;

8) orientacyjnej prognozy wiatru i stanu morza na następne 12 godzin.

2. Prognoza średnioterminowa oznacza prognozę wiatru na trzy kolejne doby.

**§ 10.** Szczegółowe ustalenia dotyczące technicznych sposobów przekazywania informacji, o których mowa w § 8, wykaz osób odpowiedzialnych za opracowywanie i przekazywanie prognoz, ostrzeżeń i komunikatów oraz adresy, numery telefonów, teleksów, telefaksów oraz poczty elektronicznej zostaną zawarte w porozumieniu między Służbą SAR i służbą meteorologiczną.

**§ 11.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**PREZES RADY MINISTRÓW**

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie sposobu prowadzenia nasłuchu radiowego oraz warunków i sposobu zapewnienia osłony meteorologicznej na potrzeby Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa i Ratownictwa, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 118 ust. 4 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Celem projektu rozporządzenia jest określenie szczegółowych zasad i sposobu prowadzenia nasłuchu radiowego i przekazywania Morskiemu Ratownicemu Centrum Koordynacyjnemu odebranych zawiadomień o niebezpieczeństwie oraz szczegółowych warunków i sposobu zapewnienia osłony meteorologicznej na potrzeby akcji poszukiwawczych i ratowniczych wykonywanych przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej,
- 2) Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa,
- 2) Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej,
- 3) Marynarka Wojenna,
- 4) urzędy morskie,
- 5) Morski Oddział Straży Granicznej,
- 6) właścicieli i armatorów statków.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia został poddany konsultacjom społecznym.

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na zwiększenie, w stosunku do obecnych, wydatków sektora publicznego, związanych z kosztami działalności Służby SAR i Państwowej Służby Hydrologiczno-Meteorologicznej.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

## **ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW**

z dnia

### **w sprawie szczegółowych warunków i sposobu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu przez brzegowe stacje ratownicze oraz sposobu realizacji uprawnień członków ochotniczych drużyn ratowniczych**

Na podstawie art. 124 ust. 3 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** 1. Jednostki organizacyjne Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, zwanej dalej „Służbą SAR”, pełnią, w celu niezwłocznego podjęcia działań poszukiwawczych i ratowniczych, całodobową służbę pogotowia.

2. Jednostki organizacyjne Służby SAR, o których mowa w ust. 1, w ramach pełnionej służby pogotowia są obowiązane do przestrzegania odpowiednich reżimów gotowości, ustalonych w regulaminie pogotowia Służby SAR, określającym w szczególności:

- 1) minimalne normy wyposażenia w specjalistyczny sprzęt i urządzenia;
- 2) minimum zapasów paliwa, wody i prowiantu;
- 3) dopuszczalny, najdłuższy czas od momentu otrzymania informacji o potrzebie udziału w akcji ratowniczej do chwili opuszczenia bazy przez jednostkę ratowniczą.

3. Kapitanowie morskich statków ratowniczych oraz pełniący dyżur ratownicy brzegowych stacji ratowniczych podczas pełnienia służby pogotowia są obowiązani w szczególności do:

- 1) utrzymywania stałej łączności z Morskim Ratowniczym Centrum Koordynacyjnym, zwanym dalej „MRCK”;
- 2) prowadzenia stałego nasłuchu na częstotliwości UKF przeznaczonej do odbioru sygnałów o niebezpieczeństwie na morzu;
- 3) informowania MRCK o każdej zmianie miejsca postoju w porcie bazowania oraz sytuacjach ograniczających lub uniemożliwiających udział statku ratowniczego albo brzegowej stacji ratowniczej w działaniach ratowniczych.

**§ 2.** 1. Siedzibę MRCK, porty pełnienia pogotowia przez morskie statki ratownicze oraz rozmieszczenie brzegowych stacji ratowniczych, zgodnie z zasadą zrównoważonego zabezpieczenia ratowniczego polskich obszarów morskich, określa „Plan akcji poszukiwawczych i ratowniczych”, zwany dalej „Planem SAR”.

2. Pełniący dyżur inspektorzy MRCK, ratownicy brzegowych stacji ratowniczych oraz pełniący służbę pogotowia członkowie załóg morskich statków ratowniczych są obowiązani do przebywania w miejscach wyznaczonych w Planie SAR.

3. Dyżur brzegowej stacji ratowniczej może pełnić wyłącznie ratownik zawodowej Służby SAR.

**§ 3.** Dyrektor Służby SAR może wprowadzać doraźne zmiany w systemie pogotowia ratowniczego wynikające z przyczyn technicznych bądź innych uzasadnionych względów.

**§ 4.** Działaniami ratowniczymi kierują:

- 1) kierownik akcji;
- 2) kierujący akcją na miejscu jej prowadzenia albo koordynator nawodnych poszukiwań.



§ 5. 1. Zadania kierownika akcji, o którym mowa w § 4 pkt 1, polegają w szczególności na:

- 1) opracowywaniu szczegółowych planów danej akcji;
- 2) uruchamianiu jednostek Służby SAR do działań ratowniczych;
- 3) organizowaniu zabezpieczenia logistycznego prowadzonych działań ratowniczych;
- 4) realizowaniu współdziałania z innymi jednostkami organizacyjnymi zgodnie z Planem SAR;

- 5) realizowaniu współdziałania z odpowiednimi służbami ratowniczymi innych państw.

2. Kierownik akcji opracowując szczegółowy plan akcji powinien uwzględnić:

- 1) aktualne i przewidywane warunki hydrologiczno-meteorologiczne w rejonie akcji;
- 2) czas potrzebny na dotarcie do osób zagrożonych;
- 3) okoliczności wypadku i rodzaj wymaganej pomocy;
- 4) dostępność sił i środków ratowniczych Służby SAR, jednostek współdziałających wymienionych w Planie SAR oraz innych możliwych do wykorzystania jednostek ratowniczych.

§ 6. 1. Kierowanie działaniami ratowniczymi na miejscu akcji przez osobę, o której mowa w § 4 pkt 2, polega w szczególności na:

- 1) dokonaniu wyboru metody ratowania ludzi znajdujących się w niebezpieczeństwie na morzu;

- 2) bezpośrednim kierowaniu działaniami jednostek ratowniczych, zgodnie z planem akcji.

2. W przypadku gdy plan akcji nie został dostarczony kierującemu akcją, jest on obowiązany do samodzielnego opracowania takiego planu.

3. Dokonując wyboru metody ratowania ludzi, kierujący działaniami na miejscu akcji powinien stosować odpowiednio szczegółowe wytyczne zawarte w Planie SAR, a w szczególności uwzględnić:

- 1) sytuację osób zagrożonych;
- 2) stan osób zagrożonych i wskazania medyczne;
- 3) panujące w rejonie warunki hydrologiczne i meteorologiczne;
- 4) możliwości działania własnej jednostki ratowniczej i pozostałych jednostek biorących udział w akcji;
- 5) zagrożenia dla osób wykonujących działania ratownicze.

§ 7. 1. Morskie statki ratownicze oraz brzegowe stacje ratownicze wykonują działania ratownicze samodzielnie bądź we współdziałaniu z innymi jednostkami ratowniczymi.

2. W przypadku działań samodzielnych, akcją na miejscu kieruje odpowiednio kapitan statku ratowniczego lub kierownik brzegowej stacji ratowniczej, a w razie współdziałania z innymi jednostkami ratowniczymi – osoba wyznaczona przez kierownika akcji.

§ 8. We wszystkich podejmowanych działaniach kierujący działaniami ratowniczymi, o którym mowa w § 6 ust. 2, powinien brać pod uwagę względy bezpieczeństwa ratowników oraz zasady dobrej praktyki morskiej.

§ 9. 1. W przypadkach szczególnych, jeżeli w ocenie kierującego działaniami ratowniczymi dokonanej na miejscu akcji istnieje prawdopodobieństwo uratowania życia ludzkiego, może on odstąpić od zasad działania uznanych powszechnie za bezpieczne, z zachowaniem jednak wszelkich możliwych w danych warunkach zabezpieczeń.

2. Podjęcie decyzji o odstąpieniu od zasad, o których mowa w § 7, może mieć miejsce jedynie w przypadkach, gdy:

- 1) fizyczne możliwości ratownika mogą zastąpić brak możliwości użycia właściwego sprzętu;

2) jest możliwość wykonania określonej czynności przez osobę lub osoby zgłaszające się dobrowolnie.

3. W każdym przypadku skorzystania z uprawnienia, o którym mowa w ust. 1, kierujący działaniami ratowniczymi składa bezpośredniemu przełożonemu pisemny raport wyjaśniający okoliczności oraz sposób wykonania działania.

**§ 10.** Szczegółowe kryteria dokonywania wyboru metod wykonywania działań poszukiwawczych i ratowniczych, obowiązujące procedury oraz wzory dokumentów dotyczących akcji ratowniczych określa Plan SAR.

**§ 11.** Brzegowe stacje ratownicze wykonują zadania poszukiwania i ratowania ludzi w niebezpieczeństwie na morzu w strefie przybrzeżnej, w odległości od brzegu nie większej niż przewidziano w Karcie Bezpieczeństwa jednostki pływającej znajdującej się na wyposażeniu stacji.

**§ 12. 1.** W działaniach ratowniczych wykonywanych przez brzegowe stacje ratownicze uczestniczą ochotnicze drużyny ratownicze.

2. Imienna lista członków ochotniczej drużyny ratowniczej, zawierająca w szczególności ich adresy, numery telefonów oraz inne sposoby zawiadamiania i alarmowania, sporządzona przez kierownika brzegowej stacji ratowniczej, wchodzi w skład dokumentów brzegowej stacji ratowniczej i powinna być na bieżąco aktualizowana.

**§ 13. 1.** Członkowie ochotniczej drużyny ratowniczej mają prawo do:

- 1) noszenia oznak Służby SAR;
- 2) bezpłatnego korzystania ze służbowej odzieży ochronnej; normy przydziału służbowej odzieży ochronnej oraz zasady jej użytkowania określi dyrektor Służby SAR;
- 3) świadczeń z tytułu wypadków przy pracy, którym ulegli w związku z udziałem w akcjach ratowniczych;
- 4) jednorazowego odszkodowania z tytułu dodatkowego ubezpieczenia na wypadek śmierci lub trwałego inwalidztwa w następstwie wypadku, któremu poszkodowany ulegnie w czasie trwania i w związku z akcją ratowniczą lub szkoleniem organizowanym przez Służbę SAR;
- 5) zwrotu kosztów dojazdu w związku z udziałem w akcji poszukiwawczej i ratowniczej;
- 6) ryczałtu za udział w akcjach ratowniczych i szkoleniach organizowanych przez Służbę SAR;
- 7) wyżywienia podczas trwania akcji ratowniczej i szkolenia organizowanego przez Służbę SAR, zgodnie z normą wyżywienia na osobę określoną przez dyrektora Służby SAR;
- 8) zwrotu kosztów okresowych badań lekarskich, płatnych kursów i szkoleń związanych bezpośrednio z wykonywaną funkcją;
- 9) korzystania ze sprzętu i urządzeń Służby SAR do ćwiczeń i doskonalenia umiejętności z zakresu ratownictwa morskiego, za zgodą kierownika stacji ratowniczej;
- 10) korzystania z akcji socjalnych organizowanych przez Służbę SAR.

2. Koszty wynikające z postanowień ust. 1, z wyłączeniem pkt 3, ponosi Służba SAR.

**§ 14. 1.** Uprawnienie, o którym mowa w § 13 ust. 1 pkt 5, przysługuje:

- 1) według faktycznego przebiegu pojazdu, zgodnie z przepisami w sprawie warunków ustalania i zasad zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy;
- 2) według rachunków stwierdzających poniesione wydatki.

2. Ryczałt, o którym mowa w § 13 ust. 1 pkt 6, jest wypłacany ze środków Służby SAR do wysokości 1/175 przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w roku poprzednim za każdą godzinę udziału w działaniu lub szkoleniu ratowniczym.

3. Wysokość ryczałtu, o którym mowa w ust. 2, jest ustalana corocznie przez dyrektora Służby SAR.

**§ 15.** 1. W działaniach ratowniczych mogą również uczestniczyć osoby, które przez okres co najmniej jednego roku brały udział w ćwiczeniach oraz akcjach ratowniczych na zasadzie obserwatora, kandydujący do członkostwa w ochotniczej drużynie ratowniczej. Kandydat może w czasie ćwiczeń i akcji ratowniczych wykonywać prace pomocnicze. Kandydatowi przysługują uprawnienia określone w § 13 ust. 1 pkt 3 i 8.

2. Korzystanie przez kandydata ze sprzętu i urządzeń Służby SAR do ćwiczeń i doskonalenia umiejętności z zakresu ratownictwa morskiego może mieć miejsce wyłącznie za zgodą kierownika stacji ratowniczej i pod nadzorem ratownika zawodowego.

**§ 16.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**PREZES RADY MINISTRÓW**

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie w sprawie szczegółowych warunków i sposobu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu przez brzegowe stacje oraz sposobu realizacji uprawnień członków ochotniczych drużyn ratowniczych zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 124 ust. 3 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Celem projektu rozporządzenia jest określenie szczegółowych warunków i sposobu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu, określenie uprawnień członków ochotniczych drużyn ratowniczych do służbowej odzieży ochronnej i noszenia oznak Służby SAR, do wyżywienia, zwrotu kosztów dojazdu oraz ryczałtu za udział w akcjach, a także do ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków oraz ubezpieczenia rentowego na wypadek śmierci lub trwałego kalectwa.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej,
- 2) Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa,
- 3) członków ochotniczych drużyn ratowniczych oraz osób kandydujących do członkostwa w ochotniczej drużynie ratowniczej.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym.

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na zwiększenie, w stosunku do obecnych, wydatków sektora publicznego, związanych z kosztami działalności Służby SAR i Państwowej Służby Hydrologiczno-Meteorologicznej.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie szczegółowej organizacji Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa**

Na podstawie art. 124 ust. 4 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Przepisy rozporządzenia określają szczegółową organizację Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, zwanej dalej „Służbą SAR”, zakres odpowiedzialności dyrektora Służby SAR, wzory oznak służbowych SAR, oznakowanie jednostek ratowniczych SAR oraz jednostek współdziałających ze Służbą SAR.

**§ 2.** 1. Służba SAR jest państwową jednostką organizacyjną przeznaczoną do wykonywania:

- 1) zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu;
- 2) zadań w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu.

2. Służba SAR wykonuje także inne zadania związane z bezpieczeństwem morskim.

**§ 3.** 1. W skład Służby SAR wchodzi:

1) pion ogólny – zapewniający obsługę administracyjną, finansowo-księgową i techniczną, złożony z funkcjonalnych komórek organizacyjnych i samodzielnych stanowisk pracy; pion ogólny podlega bezpośrednio dyrektorowi Służby SAR;

2) pion operacyjny – realizujący zadania poszukiwania i ratowania życia na morzu oraz zwalczania zanieczyszczeń środowiska morskiego, w tym związane z odbiorem alertu o zagrożeniu ochrony statku, a także zapewniający funkcjonowanie Polskiej Platformy Informatycznej Administracji Morskiej; pion operacyjny podlega zastępcy dyrektora Służby SAR do spraw operacyjnych.

2. Pion ogólny obejmuje:

- 1) Biuro Służb Pracowniczych;
- 2) Biuro Rachunkowości Finansowej;
- 3) Biuro Techniki i Zaopatrzenia;
- 4) Biuro Administracyjne;

5) samodzielne stanowiska pracy bezpośrednio podległe dyrektorowi Służby SAR, w szczególności do spraw bezpieczeństwa i higieny pracy, ochrony przeciwpożarowej, przetargów publicznych oraz stanowisko radcy prawnego.

3. Pion operacyjny obejmuje:

1) Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne w Gdyni, w którego skład wchodzi Punkt Odbioru Alertu o Zagrożeniu Ochrony Statku oraz Pomocnicze Centrum Koordynacyjne w Świnoujściu;

2) Wydział Poszukiwania i Ratownictwa Morskiego, w którego skład wchodzi:

- a) morskie statki ratownicze,
- b) brzegowe stacje ratownicze;

3) Wydział Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń na Morzu, w którego skład wchodzi:

- a) specjalne statki morskie do zwalczania zanieczyszczeń,

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, Poz. 1594).

- b) lądowe bazy sprzętowo-magazynowe;
- 4) Centrum Informatyczne Polskiej Platformy Informatycznej Administracji Morskiej.

§ 4. 1. Biura dzielą się na działy, sekcje i samodzielne stanowiska pracy.  
2. Biurem Rachunkowości Finansowej kieruje główny księgowy.

§ 5. Zakres zadań komórek organizacyjnych, tryb pracy Służby SAR oraz tabelę stanowisk pracy i wymagania kwalifikacyjne niezbędne do zajmowania poszczególnych stanowisk określa regulamin organizacyjny Służby SAR, który podlega zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

§ 6. 1. Służbą SAR kieruje dyrektor Służby SAR przy pomocy zastępcy dyrektora do spraw operacyjnych, głównego księgowego i kierujących komórkami organizacyjnymi, o których mowa w § 3.

2. Do zakresu odpowiedzialności dyrektora Służby SAR należy:

- 1) utrzymywanie sił i środków w pełnej i ciągłej gotowości do akcji poszukiwawczych i ratowniczych oraz do likwidacji skutków zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu;
- 2) racjonalne gospodarowanie środkami finansowymi;
- 3) przygotowanie projektów planów: akcji poszukiwawczych i ratowniczych oraz zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego i ich aktualizacja;
- 4) opracowywanie regulaminów: organizacyjnego Służby SAR oraz pogotowia Służby SAR;
- 5) współdziałanie z krajowymi systemami ratowniczymi, a także z odpowiednimi służbami ratowniczymi innych państw;
- 6) planowanie rozwoju i doskonalenia Służby SAR oraz realizowanie inwestycji wynikających z tych planów;
- 7) inicjowanie prac naukowo-badawczych z zakresu ratownictwa morskiego;
- 8) współpraca z organami administracji rządowej, samorządu terytorialnego i izbami morskimi;
- 9) prowadzenie spraw wynikających z odrębnych przepisów;
- 10) wykonywanie w stosunku do pracowników Służby SAR obowiązków pracodawcy wynikających z przepisów Kodeksu pracy;
- 11) określanie wymagań kwalifikacyjnych i liczby członków ochotniczych drużyn ratowniczych oraz trybu ich przyjmowania.

3. Dyrektor Służby SAR może upoważnić osoby, o których mowa w ust. 1, a także innych pracowników Służby SAR do podejmowania w jego imieniu decyzji w określonych sprawach.

§ 7. 1. Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne w Gdyni, Pomocnicze Centrum Koordynacyjne w Świnoujściu, Punkt Odbioru Alertu o Zagrożeniu Ochrony Statku, Centrum Informatyczne Polskiej Platformy Informatycznej Administracji Morskiej, morskie statki ratownicze, specjalne statki morskie do zwalczania zanieczyszczeń i brzegowe stacje ratownicze pełnią całodobową służbę pogotowia zgodnie z regulaminem pogotowia Służby SAR.

2. Regulamin pogotowia Służby SAR oraz zmiany w tym regulaminie podlegają zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

3. W czasie pełnienia całodobowej służby pogotowia statki, o których mowa w ust. 1, podnoszą flagę określoną odrębnymi przepisami dla statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia.

**§ 8.** 1. Statki morskie Służby SAR powinny być oznaczone oznaką armatorską Służby SAR, której wzór określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Niezależnie od postanowień ust. 1 morskie statki ratownicze Służby SAR powinny być oznakowane czerwonymi literami SAR i znakiem krzyża maltańskiego koloru czerwonego na białym polu otoczonym czerwoną obwódką.

3. Litery SAR i znak krzyża maltańskiego powinny być umieszczone na obu burtach statku ratowniczego, a jeżeli konstrukcja statku na to nie pozwala – umieszcza się je po obu stronach nadbudówki oraz dodatkowo znak krzyża maltańskiego na szczycie nadbudówki lub na pokładzie w taki sposób, aby był widoczny z powietrza.

4. W czasie prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych statki, o których mowa w ust. 1, mogą używać niebieskich świateł błyskowych.

**§ 9.** 1. Pojazdy i specjalistyczne środki transportu lądowego Służby SAR są oznakowane czerwonymi literami SAR i znakiem krzyża maltańskiego po obu stronach nadwozia oraz na dachu pojazdu.

2. Jednostki pływające, statki powietrzne oraz inne środki transportu należące do jednostek współdziałających ze Służbą SAR zachowują podczas wykonywania zadań poszukiwania i ratownictwa oznakowanie właściwe ze względu na ich przynależność i przeznaczenie.

**§ 10.** Pracownicy Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego w Gdyni, Pomocniczego Centrum Koordynacyjnego w Świnoujściu, Punktu Odbioru Alertu o Zagrożeniu Ochrony Statku, Centrum Informatycznego Polskiej Platformy Informatycznej Administracji Morskiej, członkowie załóg statków, o których mowa w § 7 ust. 1, oraz pracownicy brzegowych stacji ratowniczych noszą oznakę Służby SAR wraz z imiennym identyfikatorem określającym stanowisko służbowe. Wzory oznaki służbowej oraz identyfikatora określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

**§ 11.** Ochotnicze drużyny ratownicze, wchodzące w skład brzegowych stacji ratowniczych, składają się z członków czynnych i kandydatów.

**§ 12.** Członkiem czynnym ochotniczej drużyny ratowniczej może być pełnoletnia osoba fizyczna, mająca dobry stan zdrowia oraz pełną zdolność do czynności prawnych.

**§ 13.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**



**ZAŁĄCZNIK Nr 1**

**WZÓR ZNAKU ARMATORSKIEGO SŁUŻBY SAR**

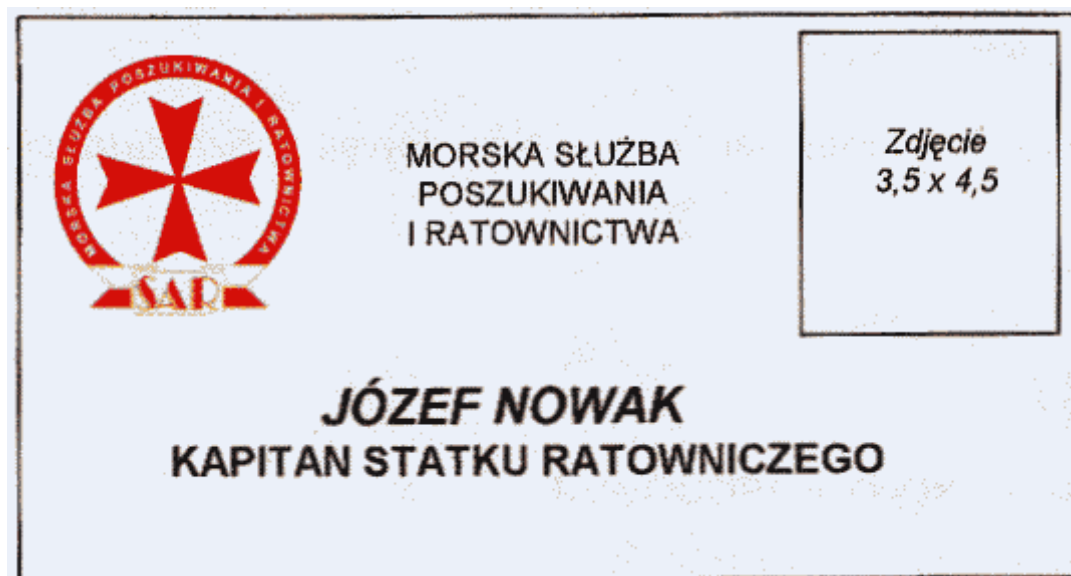


Znakiem armatorskim Służby SAR jest czerwony krzyż maltański na tle symbolu kotwicy koloru niebieskiego umieszczone w białym kole z pomarańczową obwódką. Całość nałożona na opaskę kominową koloru białego z czerwonymi poziomymi pasami, szerszymi zewnętrznymi i wąskimi wewnętrznymi.

## WZÓR OZNAKI I IDENTYFIKATORA SŁUŻBY SAR



Oznaką służbową Służby SAR jest znak czerwonego krzyża maltańskiego na białym polu otoczony czerwoną obwódką, na której umieszczony jest biały napis „MORSKA SŁUŻBA POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA”. W dolnej części obwódki znajduje się białoczerwona wstęga z wcięciami z obu stron. Środkowa część wstęgi stanowi białą tarczę z czerwonym napisem „SAR”. Krawędzie wstęgi, tarczy i liter tworzących napis „SAR” są koloru złotego.





Identyfikator o wymiarach 6 x 10 cm, koloru białego. W lewym górnym rogu umieszczony jest rysunek oznaki służbowej Służby SAR, a w prawym górnym rogu – zdjęcie posiadacza identyfikatora.

Pomiędzy rysunkiem oznaki a zdjęciem umieszczony jest napis „MORSKA SŁUŻBA POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA”, a poniżej imię i nazwisko oraz stanowisko służbowe pracownika Służby SAR. Napisy koloru czarnego.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowej organizacji Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 124 ust. 4 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Mając na względzie konieczność zapewnienia prawidłowego funkcjonowania Służby SAR celem projektu rozporządzenia jest szczegółowe określenie organizacji Służby SAR, w tym wzorów oznak służbowych, zakresu odpowiedzialności dyrektora Służby SAR, oznakowania jednostek ratowniczych oraz jednostek współdziałających.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej,
- 2) Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym.

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie sposobu funkcjonowania Morskiej Służby Asysty Telemedycznej<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 125 ust. 3 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) sposób funkcjonowania Morskiej Służby Asysty Telemedycznej;
- 2) szczegółowy zakres zadań Morskiej Służby Asysty Telemedycznej związanych z udzielaniem porad medycznych drogą radiową;
- 3) sposób ustalania procedur łączności i przekazywania informacji pomiędzy Morską Służbą Asysty Telemedycznej, a innymi podmiotami uczestniczącymi w udzielaniu pomocy na morzu.

**§ 2. 1.** Służba TMAS realizuje swoje zadania nieprzerwanie: 24 h na dobę, 7 dni w tygodniu.

2. Do zadań Służby TMAS należy udzielanie porad medycznych drogą radiową, a szczególności:

- 1) wspomaganie radą kapitana lub członka załogi statku w zakresie diagnozy, wskazania metod postępowania oraz leczenia chorych i rannych na burcie statku;
- 2) udzielania porad co do konieczności i możliwości przeprowadzenia ewakuacji medycznej;
- 3) udzielanie porad kapitanowi statku lub członka załogi statku co do zmiany portu docelowego, w celu udzielenia fachowej pomocy medycznej choremu;
- 4) asystowanie Morskiemu Ratownicznemu Centrum Koordynacyjnego Służby SAR (MRCK) w podejmowaniu właściwych decyzji co do planowania, podejmowania i prowadzenia akcji ratowniczych w zakresie stanu chorego;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Przepisy niniejszego rozporządzenia wdrażają postanowienia Dyrektywy Rady Europy z dnia 31 marca 1992 r. Nr 92/29/EWG dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach (Dz. Urz. WE Nr L113, 30.04.1992).

5) współdziałanie ze Służbami TMAS innych państw w zakresie wymiany informacji.

**§ 3.** 1. Służba TMAS realizuje swoje zadania przy pomocy lekarzy dyżurnych.

2. Funkcję lekarza dyżurnego może pełnić osoba, która:

- 1) posiada doświadczenie morskie lub była przeszkolona w zakresie podstaw medycyny morskiej i tropikalnej;
- 2) posiada zdolność ustnego i pisemnego komunikowania się w języku angielskim;
- 3) posiada wiedzę o przygotowaniu medycznym ratowników oraz wyposażeniu medycznym będącym na wyposażeniu Służby SAR;
- 4) posiada wiedzę o wyposażeniu statków w produkty lecznicze i wyposażenie medyczne oraz o zakresie wiedzy kapitanów i załogi na temat udzielania pomocy medycznej;
- 5) nie ma, na czas pełnienia dyżuru, wyznaczonych innych zadań, tak aby mogła udzielać konsultacji niezwłocznie po otrzymaniu zgłoszenia.

**§ 4.** Procedury łączności i przekazywania informacji pomiędzy Służbą TMAS a Służbą SAR oraz między Służbą TMAS, a Służbami TMAS innych państw ustanawia i ustala i aktualizuje Służba SAR w porozumieniu z kierownikiem Służby TMAS zgodnie z wytycznymi Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

**§ 5.1.** Służba TMAS prowadzi dokumentację działalności i statystykę udzielonych porad.

2. Służba TMAS może za zgodą zainteresowanych osób przechowywać ich dane osobowe i medyczne, przy zastosowaniu przepisów o dokumentacji medycznej oraz ochronie danych osobowych.

**§ 6.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu funkcjonowania Morskiej Służby Asysty Telemedycznej, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 125 ust. 3 ustawy z dnia ... o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zwanej dalej „ustawą”.

Obowiązek wdrożenia przepisów regulujących odnośnie sposobu funkcjonowania Morskiej Służby Asysty Telemedycznej został nałożony dyrektywą Rady Europy z dnia 31 marca 1992 r. Nr 92/29/EWG dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach (Dz. Urz. WE Nr L113, 30.04.1992).

Projekt rozporządzenia jest zgodny z wymaganiami w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki, które określają postanowienia wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, w tym zapisy rozdziału V Konwencji SOLAS.

Celem projektu rozporządzenia jest usprawnienie udzielania porad medycznych i podniesienie poziomu ochrony zdrowia osób przebywających na statkach.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.



## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja**

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej,
- 2) urzędy morskie,
- 3) załogi statków morskich,
- 4) kapitanów statków morskich,
- 5) pilotów morskich,
- 6) inne, odpowiednie terytorialnie podmioty organizacyjne portów,
- 7) uznane organizacje upoważnione do działania w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej,
- 8) Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym.

### **3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

### **4. Wpływ regulacji na wydatki sektora publicznego, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

#### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

#### **8. Wpływ regulacji na stan środowiska**

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.