

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ¹⁾

z dnia 12 maja 2020 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi
przez statki morskie²⁾**

Na podstawie art. 86 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2020 r. poz. 680) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. z 2015 r. poz. 48) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2:

a) pkt 14 otrzymuje brzmienie:

„14) osoba o ograniczonych możliwościach poruszania się – każdego, kto ma szczególną trudność w korzystaniu z transportu publicznego, w tym osoby w podeszłym wieku, osoby niepełnosprawne, osoby z zaburzeniami narządów zmysłów, osoby na wózkach inwalidzkich, kobiety ciężarne oraz osoby z małymi dziećmi;”;

b) po pkt 18 dodaje się pkt 18a–18d w brzmieniu:

„18a) statek obsługujący instalacje morskie – statek wykorzystywany do przewozu i zakwaterowania personelu przemysłowego, który nie wykonuje na statku pracy mającej istotne znaczenie dla działalności statku;

18b) materiał równoważny – stop aluminium lub jakikolwiek inny materiał niepalny, który sam lub dzięki użytej izolacji w końcowym etapie standardowej próby ogniowej wykazuje właściwości strukturalne i odporność równoważne właściwościom stali, przy czym przez standardową próbę ogniową rozumie się badanie, w którym próbki odpowiednich grodzi lub pokładów są poddawane w piecu badawczym działaniu temperatur odpowiadających w przybliżeniu krzywej przyrostu temperatury w czasie zgodnie z metodą badania określoną w Międzynarodowym kodeksie stosowania procedur prób ogniowych, 2010, o którym mowa w prawidle 3 rozdziału II-2 Konwencji SOLAS³⁾;

18c) minimalna wysokość dziobu – minimalną wysokość dziobu określoną w prawidle 39 Konwencji o liniach ładunkowych;

18d) istotne naprawy, zmiany i modyfikacje – jedno z następujących działań:

a) każdą zmianę znacznie zmieniającą wymiary statku, taką jak przedłużenie poprzez wstawienie elementu śródkręcia,

b) każdą zmianę znacznie zmieniającą możliwość przewożenia pasażerów na statku, taką jak przebudowa pokładu przeznaczzonego dla pojazdów na pomieszczenie dla pasażerów,

¹⁾ Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2262).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2108 z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniającą dyrektywę Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 315 z 30.11.2017, str. 40).

³⁾ Rezolucja IMO MSC.307(88) Międzynarodowy Kodeks Stosowania Procedur Prób Ogniowych (Kodeks FTP) (Dz. Urz. MG MiŻŚ z 2020 r. poz. 11).

- c) każdą zmianę znacznie wydłużającą okres eksploatacji statku, taką jak odnowienie pomieszczeń dla pasażerów na całym jednym pokładzie,
 - d) każdą przebudowę jakiegokolwiek rodzaju statku na statek pasażerski⁴⁾;
- 2) użyte w § 2 w pkt 17 i 19, w § 22 w ust. 2 w pkt 1 i 2, w tytule rozdziału 4, w § 30 w ust. 1 i w ust. 2 w pkt 1 i 2, w § 31 w ust. 1, w § 32 w ust. 1 i 2, w § 33, w § 34, w § 35 w ust. 1 oraz w tytule i w pkt 1 załącznika nr 6 do rozporządzenia, w różnej liczbie i różnym przypadku, wyrazy „prom pasażerski typu ro-ro” zastępuje się użytymi w odpowiedniej liczbie i odpowiednim przypadku wyrazami „statek pasażerski typu ro-ro”;
- 3) w § 5 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) statkach pasażerskich w żegludze krajowej:
 - a) o długości poniżej 24 m,
 - b) bez napędu mechanicznego,
 - c) zbudowanych z materiałów innych niż stal lub materiały równoważne,
 - d) uprawiających wyłącznie żeglugę portową,
 - e) obsługujących instalacje morskie,
 - f) szybkich, uprawiających wyłącznie żeglugę portową.”;
- 4) § 23 otrzymuje brzmienie:
- „§ 23. 1. Przepisy rozdziału stosuje się do:
- 1) nowych i istniejących statków pasażerskich o długości 24 m i powyżej,
 - 2) szybkich statków pasażerskich
- uprawiających żeglugę krajową.
2. Przepisów rozdziału nie stosuje się do:
- 1) statków pasażerskich, które są:
 - a) okrętami wojennymi lub przeznaczonymi do transportu oddziałów wojska,
 - b) statkami o napędzie żaglowym, w tym wyposażonymi w napęd mechaniczny do celów pomocniczych i do stosowania w sytuacjach awaryjnych,
 - c) statkami bez napędu mechanicznego,
 - d) statkami zbudowanymi z materiałów innych niż stal lub materiały równoważne i w stosunku do których nie stosuje się wymagań dotyczących szybkich statków pasażerskich, określonych w Kodeksie HSC, lub dotyczących jednostek dynamicznie unoszonych, określonych przepisami Międzynarodowej Organizacji Morskiej⁴⁾,
 - e) statkami drewnianymi o prostej konstrukcji,
 - f) oryginalnymi historycznymi statkami pasażerskimi zaprojektowanymi przed 1965 r. lub replikami tych statków, w przeważającej części zbudowanymi z materiałów oryginalnych, w tym również statkami przeznaczonymi do wspierania i propagowania tradycyjnych umiejętności i sztuki żeglarskiej, które służą też jako żywe pomniki użytkowane zgodnie z tradycyjnymi zasadami sztuki żeglarskiej i techniki,
 - g) statkami uprawiającymi wyłącznie żeglugę portową,
 - h) statkami obsługującymi instalacje morskie, lub
 - i) łodziami typu tender, przewożonymi na statku i używanymi do przewozu więcej niż 12 pasażerów z zakotwiczonego statku pasażerskiego na ląd i z powrotem;
 - 2) szybkich statków pasażerskich, które są:
 - a) okrętami wojennymi lub przeznaczonymi do transportu oddziałów wojska,
 - b) statkami uprawiającymi wyłącznie żeglugę portową, lub
 - c) statkami obsługującymi instalacje morskie.”;

⁴⁾ Rezolucja IMO A.373(X) Kodeks bezpieczeństwa jednostek dynamicznie unoszonych (Kodeks DSC) (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 74).

5) w § 24 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Statki pasażerskie uprawiające żeglugę krajową w zależności od obszaru, po którym pływają, dzieli się na klasy:

- 1) klasa A – statki pasażerskie uprawiające żeglugę krajową w obszarach A, B, C i D,
- 2) klasa B – statki pasażerskie uprawiające żeglugę krajową w obszarach B, C i D,
- 3) klasa C – statki pasażerskie uprawiające żeglugę krajową w obszarach C i D,
- 4) klasa D – statki pasażerskie uprawiające żeglugę krajową w obszarze D

– których wykazy określają przepisy wydane na podstawie art. 86 ust. 10 ustawy.”;

6) w § 26:

a) w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) o długości 24 m i powyżej powinny spełniać wymagania określone w Konwencji o liniach ładunkowych, z zastrzeżeniem ust. 3.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Statki pasażerskie klasy D są zwolnione z wymagań dotyczących minimalnej wysokości dziobu.”;

7) w § 27:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Dla statków, o których mowa w ust. 1 pkt 3, za pośrednictwem właściwego organu administracji państwa bandery uzyskuje się zgodę właściwego organu administracji morskiej państwa portu na zastosowanie przepisów, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. b. W przypadku gdy właściwy organ administracji morskiej państwa portu uzna stosowanie takich przepisów za niezasadne, powiadamia o tym właściwy organ Komisji Europejskiej.”,

b) uchyla się ust. 4;

8) po § 27 dodaje się § 27a w brzmieniu:

„§ 27a. Istotne naprawy, zmiany i modyfikacje nowych i istniejących statków pasażerskich oraz zainstalowane w ich ramach wyposażenie powinny spełniać wymagania dla statków pasażerskich określone w § 26 ust. 1 pkt 1 i 2. Za zmiany istotne nie uważa się zmian, których wyłącznym celem jest podwyższenie poziomu bezpieczeństwa.”;

9) w załączniku nr 1 do rozporządzenia w części II:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Wyposażenie w środki i urządzenia ratunkowe statków pasażerskich w żegludze krajowej o długości poniżej 24 m, statków pasażerskich w pasażerskiej żegludze krajowej bez napędu mechanicznego lub zbudowanych z materiałów innych niż stal lub materiały równoważne lub obsługujących wyłącznie żeglugę portową lub obsługujących instalacje morskie oraz szybkich statków pasażerskich w żegludze krajowej obsługujących wyłącznie żeglugę portową.”,

b) w tabeli „Statki pasażerskie odbywające podróże w żegludze krajowej” lp. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

1	Statki pasażerskie o długości 24 m i powyżej zbudowane z materiałów innych niż stal lub materiały równoważne lub obsługujące instalacje morskie	A, B, C	<p>1. Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia 125% liczby osób na nowych statkach. Na istniejących statkach dopuszcza się liczbę łodzi lub tratw ratunkowych zabezpieczających pojemność wystarczającą do pomieszczenia 110% osób. W przypadku braku możliwości łatwego przemieszczania tratw z burty na burtę na tym samym pokładzie należy zwiększyć ich pojemność na każdej z burt do ogólnej liczby osób na statku.</p> <p>2. Łódź ratownicza z możliwością wodowania z każdej burty.</p> <p>3. Koła ratunkowe: co najmniej 8 szt., z których dwa powinny być wyposażone w pławkę świetlną-dymną, a pozostałe w linkę ratunkową, oraz 50% – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną.</p>
---	---	---------	--

			<p>4. Pasy ratunkowe dla 105% liczby osób na statku oraz dziecięce pasy ratunkowe dla każdego przewożonego dziecka, w liczbie nie mniejszej niż 10% ogólnej liczby osób na statku.</p> <p>5. Wyrzutnia linki ratunkowej: 1 zestaw.</p>
2	Statki pasażerskie o długości poniżej 24 m	A, B, C	<p>1. Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia 125% liczby osób na nowych statkach. Na istniejących statkach dopuszcza się liczbę łodzi lub tratw ratunkowych zabezpieczających pojemność wystarczającą do pomieszczenia 110% osób. W przypadku braku możliwości łatwego przemieszczania tratw z burty na burtę na tym samym pokładzie należy zwiększyć ich pojemność na każdej z burt do ogólnej liczby osób na statku.</p> <p>2. Łódź ratownicza z możliwością wodowania z każdej burty lub inne skuteczne urządzenie ratownicze służące do ratowania człowieka za burtą.</p> <p>3. Koła ratunkowe: co najmniej 4 szt., z których dwa powinny być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlno-dymną, a pozostałe – w linkę ratunkową.</p> <p>4. Pasy ratunkowe dla 105% liczby osób na statku oraz dziecięce pasy ratunkowe dla każdego przewożonego dziecka, w liczbie nie mniejszej niż 10% ogólnej liczby osób na statku.</p> <p>5. Wyrzutnia linki ratunkowej: 1 zestaw.</p>

10) w załączniku nr 2 do rozporządzenia w części I ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

- „1. Urządzenia nawigacyjne i radiowe oraz środki sygnałowe powinny odpowiadać wymaganiom określonym w Konwencji SOLAS i w ustawie z dnia 2 grudnia 2016 r. o wyposażeniu morskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 955) oraz posiadać odpowiednie atesty uznanych przez administrację morską stacji atestacji.
2. Na statkach pasażerskich w żegludze krajowej, statkach towarowych i rybackich w żegludze międzynarodowej zbudowanych w dniu 1 maja 2004 r. lub po tej dacie środki i urządzenia wymienione w aktach wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie art. 35 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie wyposażenia morskiego i uchylającej dyrektywę Rady 96/98/WE (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014, str. 146, z późn. zm.⁵⁾) powinny posiadać znak zgodności. W przypadku statków zbudowanych przed dniem 1 maja 2004 r. wymaganie to dotyczy tylko wyposażenia nowo montowanego. Na pozostałych statkach dopuszcza się urządzenia ze świadectwem uznania typu upoważnionej uznanej organizacji.”.

§ 2. Nowe i istniejące statki pasażerskie w żegludze krajowej zbudowane z materiału równoważnego, o którym mowa w § 2 pkt 18b rozporządzenia zmienianego w § 1, przed dniem 20 grudnia 2017 r. podlegają dostosowaniu do wymagań określonych w rozdziale 3 rozporządzenia zmienianego w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, nie później niż do dnia 22 grudnia 2025 r.

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

Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej: *M. Gróbarczyk*

⁵⁾ Zmiana wymienionej dyrektywy została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 146 z 11.06.2018, str. 8.