

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

z dnia .....2009 r.

**w sprawie sposobu upoważniania podmiotów do wykonywania czynności z zakresu inspekcji technicznych<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 34d ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U 2006 r. Nr 123, poz. 857, z 2007r. Nr 123, poz. 846 i Nr 176, poz. 1238 oraz z 2008 r. Nr 171, poz. 1057, z 2009r. Nr 98, poz. 818) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Przepisy rozporządzenia określają sposób upoważniania podmiotów do wykonywania czynności inspekcyjnych statków.

**§ 2.1** Podmiot ubiegający się o upoważnienie powinien spełniać kryteria określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

2. Podmiot ubiegający się o upoważnienie, składa do ministra właściwego do spraw transportu, pisemny wniosek określający zakres upoważnienia.

3. Do wniosku o wydanie upoważnienia powinny być dołączone dokumenty potwierdzające spełnienie przez podmiot kryteriów, o których mowa w ust. 1.

**§ 3.1.** Upoważnienia podmiotu do wykonywania inspekcji technicznych dokonuje minister właściwy do spraw transportu w drodze decyzji.

2. Zakres upoważnienia określa się w umowie wskazując w szczególności zakres upoważnienia i sposób sprawowania nadzoru nad podmiotem w zakresie powierzonych zadań.

3. Zasady prowadzenia (sprawowania) nadzoru są określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia. Zasady te mogą być rozszerzone w umowie.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 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 rozporządzenia dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia przepisów:

- dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006 r., str. 1),
- dyrektywy 2006/137/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 389 z 30.12.2006, str. 261),
- dyrektywy Komisji 2008/87/WE z dnia 22 września 2008 r. zmieniającej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. UE L 255 z 23.09.2008 r., str. 5).

§ 4.1. Upoważnienie bądź odmowa jego udzielenia powinny nastąpić w okresie nie przekraczającym 6 miesięcy od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w § 2 ust. 2.

§ 5.1. Minister właściwy do spraw transportu może zawiesić upoważnienie podmiotu w wypadku stwierdzenia, że działanie tego podmiotu stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i środowiska.

2. Zawieszenie upoważnienia następuje w drodze decyzji.

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

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

## **KRYTERIA, KTÓRE POWINNA SPEŁNIAĆ INSTYTUCJA UBIEGAJĄCA SIĘ O UPOWAŻNIENIE.**

### **I. Kryteria ogólne**

1. Podmiot powinien:

- 1) posiadać udokumentowane rozległe doświadczenie i szeroką praktykę w sprawowaniu nadzoru nad stanem technicznym statków;
- 2) zatrudniać kadre techniczną zapewniającą prawidłową obsługę nadzorowanych statków;
- 3) posiadać wyczerpujący zbiór przepisów technicznych dotyczących nadzoru nad stanem technicznym statków budowy, publikować te przepisy oraz ciągle je udoskonalać i rozwijać;
- 3) posiadać przepisy techniczne dotyczące budowy statków zapewniające niezbędny poziom bezpieczeństwa, prowadzenia nadzoru nad budową i nadzoru podczas eksploatacji statków które zapewniają, że objęte nimi statki spełniają wymagania dyrektyw, międzynarodowych konwencji i przepisów państwowych dotyczących bezpieczeństwa i ochrony środowiska, publikować te przepisy i ciągle je doskonalić i rozwijać,
- 4) prowadzić rejestr nadzorowanych statków i corocznie go publikować lub prowadzić taki rejestr w ogólnodostępnej formie elektronicznej;
- 5) prowadzić archiwum dokumentacji, raportów i sprawozdań z przeprowadzonych nadzorów i inspekcji nad budową i eksploatacją statków.

2. Podmiot nie może być kontrolowany przez właścicieli i armatorów statków, stocznie lub inne zakłady zaangażowane handlowo przy produkcji, wyposażaniu, naprawach i eksploatacji statków i nie może być w jakikolwiek sposób związany z nimi, a jego dochody nie mogą w sposób istotny być zależne wyłącznie od jednego przedsiębiorstwa handlowego.

3. Podmiot nie może wykonywać ustawowych zadań, jeżeli są one identyczne lub związane zależnościami zawodowymi z osobą właściciela lub armatora statków lub gdy kadra zarządzająca instytucji jest powiązana zależnościami rodzinnymi, osobistymi lub zawodowymi z osobą właściciela lub armatora statków. Powyższe warunki odnoszą się również odpowiednio do inspektorów zatrudnionych przez ten podmiot.

### **II. Kryteria szczegółowe**

1. Podmiot powinien dysponować:

- 1) odpowiednią kadrami techniczną, zarządzającą, wspomagającą i badawczą, przy ogólnym poziomie zatrudnienia proporcjonalnym do realizowanych zadań i liczby nadzorowanych statków, zapewniającą ponadto zdolność podmiotu do doskonalenia i rozwoju przepisów technicznych i zasad prowadzenia ( sprawowania) nadzoru technicznego;

2. Funkcjonowanie podmiotu powinno być regulowane postanowieniami określonego przez niego kodeksu etycznego.

3. Podmiot powinien być:

- 1) zarządzany i administrowany w sposób zapewniający poufność informacji wymaganych przez administrację;
- 2) przygotowany do przekazywania określonych informacji o statku właściwemu terytorialnie organowi administracji żeglugi śródlądowej.

3. Zarząd podmiotu powinien opracować i udokumentować politykę i cele w zakresie jakości oraz zapewnić, żeby były one zrozumiałe, wdrożone i realizowane na każdym szczeblu organizacyjnym tego podmiotu. Polityka instytucji powinna nawiązywać do realizacji celów i wskaźników w zakresie ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa żeglugi.

4. Podmiot opracowuje, wdraża i utrzymuje efektywny wewnętrzny system jakości oparty na wymaganiach odpowiednich Norm Europejskich, Polskich Norm<sup>1)</sup> lub odpowiadającym im normom państw członkowskich Unii Europejskiej. System ten powinien zapewniać w szczególności:

- 1) Systematyczne opracowywanie i aktualizowanie przepisów technicznych i zasad prowadzenia (sprawowania) nadzoru technicznego;
- 2) przestrzeganie przepisów technicznych i zasad prowadzenia (sprawowania) nadzoru technicznego oraz funkcjonowanie wewnętrznego systemu kontroli jakości usług w zakresie tych przepisów;
- 3) spełnienie wymogów działalności, do której prowadzenia jest uprawniony, oraz funkcjonowanie wewnętrznego systemu kontroli jakości usług;
- 4) istnienie określonego i udokumentowanego zakresu obowiązków i uprawnień oraz wzajemnych relacji personelu pracującego w tym systemie;
- 5) wykonywanie wszystkich czynności w warunkach kontrolowanych;
- 6) istnienie systemu kontroli działalności inspektorów oraz kadry technicznej i administracyjnej zatrudnionej bezpośrednio przez podmiot;
- 7) realizację głównych obowiązków, do pełnienia których podmiot jest upoważniony, bezpośrednio lub pod nadzorem własnych inspektorów lub inspektorów innej upoważnionej instytucji na podstawie umowy. Podmiot zapewnia posiadanie przez inspektorów rozległej wiedzy o poszczególnych typach statków, co do których wykonują ustawowe zadania - w odniesieniu do poszczególnych przeglądów oraz w zakresie mających zastosowanie odpowiednich wymagań;
- 8) realizację systemu kwalifikacji, nadawania i potwierdzania kompetencji inspektorów oraz ciągłej aktualizacji ich wiedzy;
- 9) prowadzenie i archiwizowanie w określonych warunkach dokumentacji potwierdzającej spełnianie wymaganych norm w zakresie świadczonych usług, a także efektywnego działania wewnętrznego systemu jakości;
- 10) planowanie, przeprowadzanie i dokumentowanie wewnętrznych audytów potwierdzających działanie każdej komórki organizacyjnej zgodnie z wewnętrznym systemem jakości;
- 11) funkcjonowanie przejrzystego i bezpośredniego zakresu odpowiedzialności i kontroli pomiędzy komórkami centralnymi i regionalnymi oraz ich inspektorami.

5. Wewnętrzny system jakości podmiotu jest zatwierdzony przez niezależny organ certyfikujący, uznany przez administrację państwa, na terenie którego podmiot ma swoją siedzibę.

6. Podmiot zapewnia możliwość uczestnictwa przedstawicieli organów administracji śródlądowej oraz zainteresowanych stron w pracach nad tworzeniem i rozwojem norm i przepisów technicznych.

## **NADZÓR NAD INSTYTUCJĄ.**

1. Podmiot będzie przekazywać organowi administracji żeglugi śródlądowej aktualne przepisy techniczne, zasady nadzoru, instrukcje, formularze dokumentów i sprawozdań z zakresu objętego umową, a także informatory adresowe.
2. Podmiot będzie przekazywać organowi administracji żeglugi śródlądowej informacje o każdej awarii i wypadku statku, a także o stwierdzonych podczas przeglądów uchybieniach i nie spełnianiu przez statek standardów bezpieczeństwa. Przekazywane są jedynie informacje o statkach stanowiących poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi i środowiska.
3. Podmiot zapewni organom administracji żeglugi śródlądowej wgląd do baz danych o statkach, w tym do statusów nadzorowanych statków.
4. Podmiot zapewni organom administracji żeglugi śródlądowej wgląd do dokumentacji technicznej i zbiorów analiz awarii, w zakresie statków objętych umową.
5. Minister właściwy do spraw transportu będzie otrzymywać roczne sprawozdania podmiotu z realizacji powierzonych umową czynności, zawierające również potwierdzenie utrzymania kryteriów będących podstawą upoważnienia instytucji.
6. Minister właściwy do spraw transportu przynajmniej raz na dwa lata będzie dokonywać audytu podmiotu w celu weryfikacji poprawności wykonywania przez ten podmiot zadań, do których został on upoważniony.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### **1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny.**

Akt ten będzie miał wpływ na organy terenowe administracji żeglugi śródlądowej, administrację drogi wodnej, armatorów oraz podmioty gospodarcze wykonujące zarobkowy przewóz osób i rzeczy na śródlądowych drogach wodnych, Ministerstwo Infrastruktury, instytucje klasyfikacyjne, podmioty gospodarcze zajmujące się produkcją statków śródlądowych i ich wyposażenia.

### **2. Konsultacje społeczne.**

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych;
2. Odratrans S.A;
3. Żegluga Bydgoska;
4. Centrum Żeglugi Śródlądowej przy Akademii Morskiej w Szczecinie;
5. Akademia Morska w Szczecinie;
6. Krajowa Izba Gospodarcza;
7. Polski Rejestr Statków;
8. Polski Związek Żeglarski;
9. Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego;
10. Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych.

### **3. Wpływ aktu normatywnego na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.**

Wejście w życie aktu normatywnego nie będzie miało wpływu na budżet państwa.

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### **5. Wpływ rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczości, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.**

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczości.

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

## **UZASADNIENIE**

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu upoważniania podmiotów do wykonywania czynności z zakresu inspekcji technicznych, stanowi wykonanie delegacji ustawowej, zawartej w art. 34d ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

Przepisy rozporządzenia określają sposób upoważniania podmiotów do wykonywania czynności inspekcyjnych statków, kryteria które powinny spełniać te podmioty oraz sposób nadzoru administracyjnego nad nimi.

Zgodnie z rozporządzeniem 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 notyfikacji.

Zgodnie z art. 5 ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem wysłania projektu do uzgodnień międzyresortowych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.